



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1987

III Legislatura

Núm. 82

---

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON EUGENIO TRIANA GARCIA**

**Sesión celebrada el martes, 3 de marzo de 1987**

---

### Orden del día:

- Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres (final) («B. O. C. G.», Serie A, 1-6, y «B. O. C. G.», Serie A, 1-4 y 1-5, número de expediente 121/000004). Dictamen del Título VII del mismo proyecto, que se tramitará en el Pleno de la Cámara como proyecto independiente de Ley Orgánica («B. O. C. G.», Serie A, 1-7, número de expediente 121/000020).
- 

**Se abre la sesión a las diez y diez minutos de la mañana.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión con el debate, con competencia legislativa plena, salvo el Título VII, como SS. SS. conocen, del proyecto de Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

Se inicia el debate de hoy con el Título VI del proyecto de Ley sobre Transporte Ferroviario, que comprende los artículos 154 a 194. A pesar de la extensión de este título, dada su homogeneidad, que facilita una discusión global del mismo y la profundización de los aspectos en él contenidos, esta Presidencia estima que podría tratarse con-

Artículos  
154 a 194

juntamente, naturalmente con la flexibilidad en tiempos y réplicas que sea precisa y que sea solicitada por SS. SS. Pienso que si dividiéramos el título se perdería esa posibilidad de globalizar la discusión y en la segunda parte se reiterarían los mismos conceptos, puesto que el título tiene una unidad muy evidente.

Como esta Comisión, empezando por su Presidente, está bien representada por antiguos ferroviarios, no por viejos, sino antiguos, espero que eso contribuya también a la agilidad del debate.

En consecuencia, pasamos a la discusión de este Título VI, que, insisto, comprende los artículos 154 a 194, ambos inclusive. Adoptaremos las cautelas necesarias en la votación dada la extensión del Título, para que ésta sea ordenada.

En primer lugar, en ausencia de representantes de la Agrupación de Izquierda Unida, del Grupo Mixto, vamos a dar la palabra, por la Agrupación PDP, al señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La Agrupación de Diputados del PDP presenta un conjunto de enmiendas cuyo objetivo fundamental es la mejora del texto. En un juicio de valor conjunto del título entendemos que nuestras críticas a otros aspectos o parcelas de este proyecto de ley son menores, en relación con este título, porque nos parece, por decirlo en términos correctos y corteses, menos desafortunado que otras parcelas de esta importantísima ley que regula uno de los sectores más dinámicos de nuestra economía.

Con esa mentalidad de viejo ferroviario, a que se refería el señor Presidente, hay que decir que estamos de acuerdo con el principio fundamental que inspira toda la normativa, que es la configuración de los ferrocarriles, salvo los privados, que son muy pocos y carentes de significación económica, como servicio público a prestar por el sistema de concesión, principalmente a través de RENFE o de FEVE.

En esta línea, la estructura y el perfil de RENFE, que arranca de 1941, como es sabido, y sigue con los Estatutos de 1962 y 1964, como fórmula ha sido hábil en la configuración de RENFE para que ésta haya podido actuar en el mercado, sin perjuicio de su personalidad pública, en el marco del derecho privado en lo que concierne a su actuación. Esta personalidad híbrida o bifronte de RENFE ha sido útil para su movilidad en el mundo del transporte, en la frontera entre lo público y lo privado. Por eso, aunque entendemos que es correcto el planteamiento de homogeneidad que supone su configuración actual en este proyecto como sociedad estatal del tipo B, de las que contempla la Ley General Presupuestaria, no dejamos de expresar una cierta preocupación de que esta fórmula pueda revelarse menos operativa que la que los Estatutos de 1962 y 1964 han supuesto en la configuración de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles.

Cualquier cambio puede suponer un riesgo. Estamos en presencia de una empresa muy importante, tanto por su plantilla como por el coste que representa para el Tesoro público. Cuando nos movemos ya en cifras de 200.000 millones de pesetas de déficit para absorber tan sólo el 10 o

el 12 por ciento de los tráficos, cualquier cambio en la configuración de RENFE puede ser preocupante. A esta preocupación, plasmada a través de unas enmiendas que proponen mejoras concretas, responden las propuestas de modificación que entrañan nuestras enmiendas.

Comienzo, señor Presidente, por la primera de ellas, la enmienda 659, que se refiere al artículo 154 con el propósito de sustituir, en el apartado 2, la expresión «de específica aplicación a las Sociedades Públicas», por una referencia explícita a «la Ley General Presupuestaria». «Sociedades Públicas», con mayúsculas, además, me parece una expresión poco afortunada porque «sociedades públicas» no se sabe bien lo que es cuando se quiera aplicar, de verdad, la normativa que sea de aplicación a RENFE. En consecuencia, proponemos una mención a la Ley General Presupuestaria, que casa perfectamente con lo que el proyecto pretende con esta normativa fundamental.

La enmienda número 660 pretende la modificación del artículo 155, en primer lugar, introduciendo un elemento de corrección gramatical: «llevar a cabo transporte» no nos parece una expresión, desde el punto de vista del lenguaje, afortunada; en el lenguaje coloquial no se dice: «llevar a cabo transporte». Nosotros proponemos que se diga: «realizar transportes». También proponemos la supresión de la distinción entre «por cuenta propia y por cuenta ajena». Evidentemente, todo transporte que se hace empresarialmente, es un transporte para terceros, para otros, que se hace por cuenta ajena. Por tanto, esta referencia a «por cuenta propia o por cuenta ajena» nos parece que, por un criterio técnico, debe desaparecer.

La enmienda número 661 pretende suprimir el adjetivo «social» aplicado a la rentabilidad en la última línea del artículo 156. Entendemos lo que quiere decir el Gobierno que elabora el proyecto y que lo manda a esta Cámara cuando habla de rentabilidad social, pero nos parece que el concepto de rentabilidad social es lo suficientemente vago, difuso y genérico como para que su aplicación plantee problemas cuando se trate del establecimiento de líneas ferroviarias nuevas. Yo creo que basta con decir «... de evaluación de la rentabilidad de dicho establecimiento». Rentabilidad, en primer término, económica y, en segundo término, extraeconómica. El concepto «social» nos parece especialmente vago, poco expresivo y que puede dar lugar a dificultades en la interpretación.

La enmienda número 662 se refiere al artículo 164 y pretende una mejora técnica de muy poco calado, porque, en definitiva, persigue que, en lugar de decir «las condiciones que reglamentariamente se determinen», siendo ésta una de las 67 veces que se utiliza en el proyecto la expresión «reglamentariamente» o «como se disponga por reglamento», etcétera, que se sustituya por «las condiciones adecuadas», que nos parece suficiente para el propósito que se persigue en este punto del proyecto.

La enmienda 663, con respecto al artículo 165, pretende, en primer término, eliminar la expresión «como regla general». Es otra de las expresiones poco afortunadas que figuran muy repetidas en el proyecto: «como regla general», para, en seguida, poner un «no obstante». Esta expresión es muy poco precisa desde el punto de vista jurí-

dico. Proponemos, asimismo, la supresión del número 2, porque nos parece obvio. Es evidente que la Administración puede acordar la construcción y explotación de ferrocarriles por cualquiera de las formas de gestión previstas en la legislación de contratación administrativa. Si es de aplicación la legislación de Contratos del Estado, en ésta ya se dice cuáles son los sistemas de gestión y en qué medida la Administración puede apelar a ellos.

La enmienda 664 pretende la supresión de la última frase del párrafo del número 2 del artículo 167. El supuesto que se contempla es que cuando la Administración vea que existe un riesgo de interrupción del servicio o de no prestación del mismo, en las condiciones de la concesión, podrá intervenir temporalmente la realización del mismo. Hasta ahí parece correcto. Lo que ya no parece correcto es que se diga que, «en tal caso, las consecuencias económicas de la prestación continuarán correspondiendo al concesionario». Parece lógica la intervención de la Administración, pero no parece lógico penalizar al concesionario con las consecuencias desafortunadas —puede que no sean siempre desafortunadas— de una explotación a cargo de la Administración, aunque sea del modo temporal y transitorio que se contempla en el precepto. Consiguientemente, proponemos la supresión de esta última frase, en el sentido de que sea la Administración que ha intervenido la que se haga cargo, en su caso, de las consecuencias de esta intervención.

Con la enmienda 665 proponemos la supresión, en su integridad, de todo el artículo 171. Nos parece obvio que cuando el establecimiento de un ferrocarril privado sea beneficioso se pueda autorizar la utilización de terrenos de dominio público. Nos parece obvio que esto pueda ser así, y la Administración tiene medios normales para hacerlo, de acuerdo con la normativa sobre Contratos del Estado o sobre Patrimonio del Estado y es redundante e innecesario el precepto.

Las enmiendas 666 y 667 se refieren a los artículos 174 y 175 y pretenden la incorporación de preceptos que existen en la venerable Ley de Policía de Ferrocarriles que vale la pena incorporar al texto. Son temas menores: de la prohibición de establecer acopios materiales, tierras, piedras, abonos, frutos, etcétera. Son adiciones que veo que otros Grupos han propuesto, sin duda porque alguien, algún jurista con afición a estas pequeñas cosas, ha recordado que hay unos preceptos de la Ley de Policía de Ferrocarriles que vale la pena mantener y no considerar que se derogan. Las enmiendas no tienen mayor calado en absoluto, pero no parece desafortunado incorporar estas modificaciones, de las cuales hago gracia a SS. SS. porque están claramente recogidas en el texto y, además, asumidas no solamente por la Agrupación de Diputados del PDP, sino también por algún otro Grupo.

La enmienda número 668, al artículo 177, pretende, en este precepto que se refiere a las sanciones que se pueden imponer a los titulares de concesiones, incorporar un principio fundamental de todo derecho sancionador, sea administrativo o sea específicamente penal, y es decir que «las sanciones se graduarán atendiendo a la intencionalidad, al daño causado o al riesgo para la seguridad». En

el texto, tal y como están, hay un cierto automatismo en las posibilidades de imponer multas que, a nuestro juicio, debe ser corregido con esta fijación de los criterios que deben servir de base para la graduación de las sanciones.

La enmienda número 669 tiene más calado, nos parece más importante, y creemos que la autonomía de RENFE se hace realidad cuando tiene trasfondo económico y, consiguientemente, cuando se encomienden a RENFE nuevas líneas, servicios o actividades, entendemos que es imprescindible, si se quiere respetar la autonomía financiera, la autonomía económica, que, como digo, es la expresión más clara de la autonomía, que se establezca necesariamente la compensación económica adecuada. Los que hemos estado en aquella casa sabemos en qué medida es poco estimulante para intentar una actuación seria al servicio de los ciudadanos españoles desde el ferrocarril que el Estado, la Administración, cualquier Gobierno, de cualquier signo, imponga a RENFE la prestación de determinados servicios o que haya un empeño en matener vivas determinadas líneas o líneas nuevas, como es el caso que aquí se contempla, sin ninguna compensación económica. Si no se establece este principio, difícilmente se podrá hacer a los gestores de RENFE responsables de la explotación. Insisto en que esta enmienda es probablemente la de mayor calado de las que formula la Agrupación de Diputados del PDP.

También nos parece importante la enmienda 670; que se refiere al artículo 183, a propósito de la figura del contrato-programa. Entendemos que esta figura del contrato-programa, que tan buen planteamiento conceptual tiene y que, desgraciadamente, tan poca realidad práctica obtiene en los casos en que se ha practicado, por su trascendencia y por su importancia merece ser aprobada por las Cortes Generales. Nuestra enmienda se orienta en este sentido, que los contratos-programas sean aprobados por las Cortes Generales, con objeto de que las Cortes opinen sobre lo que sirve de base, en última instancia, para la modificación, en sentido positivo hay que suponer, de las cifras de déficit de RENFE. Si pensamos, repito, como decía al principio, que esta entidad está ya en los 200.000 millones de pesetas de déficit, hay que entender que cualquier actuación con respecto a esa cifra tiene suficiente calado y envergadura como para que las Cortes Generales no sean meras espectadoras o simples destinatarias de una información a cargo de los responsables de RENFE o del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, y para que asuman, por el contrario, un papel de protagonismo como órgano soberano por delegación de todos los españoles.

La enmienda 671, respecto al artículo 185, pretende introducir una modificación en el número 2 de dicho artículo. Me parece, señor Presidente, que esta modificación ha sido aceptada en Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda 671, en lo que respecta al número 2, ha sido aceptada en Ponencia.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Entonces, el contenido de la enmienda se cir-

cunscribe a la supresión del número 6 del artículo 185, que dice: «El Gobierno podrá extender a otras Compañías Ferroviarias, de forma total o parcial, el régimen especial establecido en este artículo para RENFE».

Creemos que el carácter singular, peculiar de RENFE, sólo es aplicable a ella, y nos parece que esta extensión analógica a otras compañías no es correcta, porque habría que ver si se dan las razones de identidad en los supuestos que justificarian esta extensión.

Finalmente, señor Presidente, en la enmienda 672 pedimos la supresión del punto 2 del artículo 193. Nos parece un precepto impropio, obvio y de índole claramente reglamentaria; es el precepto en el cual se establecen las consecuencias del incumplimiento por parte de RENFE de las normas reguladoras de los servicios, la desviación de los bienes y objetivos señalados, la ineficacia de la gestión, etcétera. El precepto es tan amplio y, al propio tiempo, tan casuista, que entendemos que es incompatible con la autonomía financiera de RENFE. Al Estado, a la Administración pública le sobran resortes con relación a RENFE para sancionar o para penalizar los incumplimientos en que ésta pueda incurrir sin necesidad de apelar a un texto tan casuista y tan reglamentario como aquel cuya supresión proponemos.

Esto es todo, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ortiz. Para defender las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Gracias, señor Presidente. Mi Grupo tiene presentado un importante número de enmiendas al Título VI, referidas al transporte ferroviario, pero también no es menos cierto que una buena parte de ellas han sido ya incorporadas en el dictamen de la Ponencia, y otra buena parte también de ellas, aunque de una manera muy somera, según he podido observar, son objeto de las transaccionales que nos han sido entregadas hace unos momentos.

Es por ello que, aunque sea muy someramente, me voy a referir a todas y cada una de las enmiendas que tenemos presentadas.

Al artículo 154 mi Grupo tiene presentada la enmienda número 54, por cuanto que entendemos que el establecimiento o ampliación en las líneas de ferrocarril y la utilización de los terrenos comportan actuaciones sobre la ordenación del territorio y sobre la organización del suelo, que, en consecuencia, entendemos que deben contemplarse por los instrumentos propios de su ordenación.

Es por ello que a través de esta enmienda lo que pretendemos y proponemos es que se añada un párrafo o punto 3 al artículo 154, en virtud del cual se señale expresamente que la aprobación de los proyectos de obras precisarán la cobertura exigida por la legislación de ordenación del territorio y ordenación urbana vigente.

Por lo que se refiere al artículo 158, mi Grupo presentó una enmienda, la número 55, con la pretensión de suprimir la alusión final que se hace en el artículo a las dimensiones mínimas del espacio entre vías.

Es también cierto que, de alguna manera, el dictamen de la Ponencia ha tenido en cuenta nuestra enmienda, por cuanto que lo que se decía en el proyecto originario en concreto era que se establecerán reglas homogéneas en relación con el ancho de vía y de entre vías, y ahora ya, tras el dictamen de la Ponencia, se ha modificado la homogeneidad pretendida del ancho de entre vías, por las «dimensiones mínimas del espacio entre vías». Aunque también es cierto, y así lo mantenemos, todavía no acabamos de entender ni comprender el porqué tener que establecer esas dimensiones mínimas o esa homologación, esa homogeneización del espacio entre vías. Leemos claramente y entendemos perfectamente el que tenga que haber una homologación, unas reglas homogéneas con respecto al ancho de vía, pero seguimos sin entender y comprender el porqué esa pretendida homogeneización o, cuando menos, ese establecimiento de dimensiones mínimas, ese espacio entre vías. Es por ello que solicitamos la supresión de ese apartado.

Al artículo 159, y más en concreto al punto 2, presentamos la enmienda número 56, que lo que pretende es mejorar sencillamente la redacción y dejar a salvo las competencias de las Comunidades Autónomas. No voy a hacer tampoco especial hincapié en la misma, por cuanto que en lo que, a la segunda parte se refiere, ya ha sido recogida nuestra pretensión en el informe de la Ponencia. En consecuencia, lo único que quedaría pendiente es esa mejora de redacción, y sobre la misma creemos que no merece la pena insistir.

Al artículo 161 tenemos presentada la enmienda número 57, que pretende la supresión del apartado 2, b). Este apartado establece que «no procederá el establecimiento de las líneas a que se refiere el punto anterior, cuando se den algunas de las siguientes circunstancias». Y en este apartado b) se señala «que la construcción y explotación no se planteen en términos económica y financieramente variables».

Nosotros solicitamos su supresión, por cuanto que entendemos que, acorde con la filosofía del propio proyecto, existen líneas de ferrocarril público que se explotan y deben construirse, en consecuencia, con criterios de rentabilidad social. Tampoco creo que merece la pena mayor ahondamiento en la materia, por cuanto que hay presentada una enmienda transaccional que creo que de alguna manera, aun cuando con las premuras del tiempo lógicas, recoge nuestra pretensión.

Al artículo 167, y más en concreto al apartado 2.º, tenemos presentada la enmienda número 58. Este artículo 167, en su apartado 2, hace referencia a las causas o motivo de extinción de las concesiones ferroviarias, y en concreto señala que procederá la extinción «cuando la Administración acuerde el rescate o la caducidad de las mismas o cuando se produzca la renuncia del concesionario».

A través de nuestra enmienda lo que nosotros pretendemos es ampliar las causas de extinción de las concesiones ferroviarias a las establecidas en los capítulos anteriores para el transporte de carretera. Es por ello que la redacción que proponemos es, que de acuerdo con la que existe, se incorpore un párrafo que diga: «siendo de apli-

cación lo establecido en los artículos 83 a 88, en lo que no se oponga, por supuesto, a la específica naturaleza del transporte ferroviario».

Soy también consciente de que ha sido presentada una transaccional en este mismo sentido y, consecuentemente, ocasión tendremos de verlo en el próximo turno, que será el de réplica.

Al artículo 167, también al apartado 2, y en lo que hace referencia a la caducidad, presentamos una enmienda, la número 59, por cuanto que entendemos que la caducidad en las concesiones ferroviarias únicamente debe proceder cuando la causa de la misma sea imputable al concesionario. No se dice nada al respecto, y da la sensación que, aun cuando no sea imputable al concesionario, procedería esa caducidad, y de ahí esta matización nuestra al proyecto.

En cuanto a la enmienda número 60, presentada al artículo 168.1, no procede explicación, por cuanto que ha sido ya incorporada al informe de la Ponencia.

En consecuencia, pasamos al artículo 168, enmienda número 61. Esta enmienda número 61 pretende la adición, al final del mismo, de un nuevo apartado, o punto 5, con la pretensión de que lo que establece en el proyecto el artículo 185.2 para RENFE sea útil o válido para todos los ferrocarriles existentes. En definitiva, lo que pretendemos con la redacción de este nuevo apartado 5 es que «las empresas concesionarias de ferrocarriles públicos», cualquiera que sean, «no precisarán autorizaciones, permisos o licencias administrativas, para las obras de conservación y entretenimiento de sus líneas e instalaciones y demás servicios auxiliares, directamente relacionados con la explotación ferroviaria».

Repito que, en definitiva, esto es lo que el artículo 185 del proyecto establece para RENFE, y nosotros consideramos que no hay razón alguna para que estas aplicaciones no sean también válidas para el resto de los ferrocarriles públicos.

También sé que hay una transaccional al respecto y por ello ya tendremos ocasión en su momento de ver la redacción de la misma.

Por lo que respecta al artículo 171, existe una enmienda, la número 62, que lo que hace es normalizar el procedimiento de expropiación forzosa en caso de utilidad pública. Por ello, lo que nosotros hacemos es eliminar el término «excepcionalmente», que se recoge en el artículo en la actualidad, y al final del propio artículo añadir una frase que diga «previa declaración de utilidad pública». Entendemos que esto es de clara comprensión.

Al artículo 172 hemos presentado una enmienda, que pretende una nueva redacción completa del artículo; es una enmienda que da nueva redacción, primero porque trata de corregir lo que nosotros entendemos en algunos aspectos terminológicos. Concretamente, y por no detenerme en exceso, se utiliza en el artículo, en su apartado b), el término «heredades», y nosotros consideramos que es más correcto el término «terrenos», que se utiliza en otros artículos del mismo proyecto, pero, independientemente de esas correcciones terminológicas, pretendemos corregir lo que nosotros consideramos de alguna ma-

nera una contradicción existente en el texto actual del proyecto, por cuanto que el texto actual del proyecto, en el punto 1, dice que «son aplicables a los ferrocarriles las normas y disposiciones relativas al uso y defensa de las carreteras...».

Posteriormente, en el mismo apartado 1, pero en su último párrafo, señala que, «salvo indicación expresada consignada reglamentariamente o en el título concesional, los ferrocarriles se asimilan a estos efectos al régimen que rija para las autovías».

Creemos, en consecuencia, que hay una contradicción, por cuanto que se está remitiendo, por una parte, al régimen de autovías y, por otra, a las normas para carreteras. En cualquier caso, nosotros entendemos que el establecer para el ferrocarril las reglas que en estos momentos existen vigentes para autovías es en cualquier caso y, por ello, a través de nuestra redacción, lo que hacemos es establecer como regla a tener en cuenta la de las instancias que existen para carreteras.

Por lo que respecta al artículo 173, la enmienda número 64 pretende añadir, al final del primer párrafo del mismo, que «no podrá constituirse derecho de paso por prescripción adquisitiva». Recuerdo a SS. SS. que el artículo 173 del proyecto se está refiriendo a que, salvo autorización expresa otorgada para ello, no podrá en ningún caso realizarse la entrada y tránsito de personas, por las vías férreas. Es por ello por lo que nosotros a través de nuestra enmienda pretendemos añadir, para que sea efectiva realmente esa pretensión del propio artículo, que no podrá constituirse derecho de paso por prescripción adquisitiva.

La enmienda 65 se refiere al artículo 174, y más concretamente al número 1 del mismo. El artículo 174 señala, en su número 1, que «los particulares que pretenden construir o reedificar en la zona de servidumbre o afectación deberán obtener previamente la conformidad de la empresa titular de la línea». Nosotros, a través de nuestra enmienda, lo que pretendemos es que esa conformidad previa no debe ser de la empresa titular de la línea, sino que debe ser por parte del ente concedente de la licencia, de tal manera que lo único que tenga que hacer la empresa concesionaria es realizar un previo informe. Entendemos que esa autorización, en todo caso, debe corresponder al ente concedente, por cuanto que es el titular del servicio, y nunca a la empresa como tal concesionaria, que, a lo sumo, sí debe emitir un previo informe.

Por lo que respecta al artículo 174, también, pero ya a su número 2, pretendemos la supresión íntegra del mismo, por cuanto que con la redacción que daríamos con nuestra enmienda al número 1 queda subsumido en la misma y, en consecuencia, no tendría razón de ser su mantenimiento.

La enmienda número 67 afecta al artículo 178 del proyecto. Es una enmienda de supresión íntegra que tiene su razón de ser, como SS. SS. recordarán, en este artículo 178, con la redacción exacta que el proyecto presenta a través de una enmienda nuestra —creo que fue en concreto al artículo 41— fue trasladada en toda su extensión a este momento del proyecto y, en consecuencia, no pro-

cede que en este momento se halle también repetido en las normas referentes al ferrocarril. Entendemos que al haber sido ya llevado este artículo a las normas de aplicación con carácter general al transporte por carretera y ferroviario, no tiene razón de ser que se repita ahora en los artículos referentes a transporte ferroviario. En consecuencia, es una enmienda de supresión por estar ya incorporada en otro lugar del proyecto.

Al artículo 185 tenemos también presentadas dos enmiendas, las números 68 y 69, que pretenden, en definitiva, por una parte, la supresión íntegra del número 2 del artículo y de los 5 y 6. Es consecuencia también de la redacción que damos, a través de nuestra enmienda anterior, al artículo 174. Por otra parte, pretende la supresión del párrafo tercero del número 2 del artículo, por cuanto que entendemos que este artículo está estableciendo un precedente peligroso. Dice en concreto en el artículo 185, en ese párrafo final del número 2, que podrán, sin embargo, realizarse las obras de forma inmediata cuando, por razones de seguridad u otras causas graves, las mismas resulten inaplazables. Entendemos que esta alusión a las razones de seguridad u otras causas graves realmente sientan un precedente peligroso. Consideramos, además, que es una redacción excesivamente vaga e indefinida y de ahí la solicitud de supresión del apartado.

Por último, al artículo 190, en concreto a los números 2 y 3, mi Grupo, a través de la enmienda número 149, pretende dar una nueva redacción técnica más correcta a esos dos números. Veo también que, de alguna manera, es tenida en cuenta en la enmienda transaccional que nos ha sido facilitada y, en consecuencia, en trámite de réplica podré dar nuestra opinión al respecto.

No procede referencia alguna al último artículo del Título VI, por cuanto que mi Grupo tenía presentadas dos enmiendas, concretamente a este artículo 194, las números 150 y 70, que han sido aceptadas con la redacción propuesta por el informe de la Ponencia y, en consecuencia, no procede en estos momentos mayor alusión.

Esto es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo de Minoría Catalana, para la defensa de sus enmiendas al Título VI.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, Minoría Catalana ha presentado 24 enmiendas a este título, todas ellas, básicamente, están en el esquema de actuación de Minoría Catalana dentro de esta ley, es decir, ajustar el contenido de los artículos a las competencias que en la materia correspondiente le tocan al Estado de acuerdo con el artículo 149.1.21 de la Constitución.

Con lo que he dicho creo que ya he hecho constar, como en todas las actuaciones mías, este concepto competencial, pero de entre todas ellas hay cinco sobre las que quisiera hacer una mención especial. Son al artículo 159, con nuestra enmienda 826, que presenta una nueva redacción del artículo, por cuanto el proyecto, creemos, excede notoriamente la competencia estatal en relación a ferrocarriles. Otra, también particular, es al artículo 160,

con nuestra enmienda 827, en la que adicionamos, en su número 1, un párrafo, porque creemos que la ordenación del transporte de mercancías y viajeros que tenga origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma corresponderá a ésta el regular este transporte, siempre y cuando su Estatuto lo haya asumido.

Como justificación de esta enmienda, nosotros creemos que es acomodar el texto de la ley a los preceptos dictados ya en los Estatutos de Autonomía del País Vasco, artículo 12.28; de Cataluña, en el artículo 11.9; de Andalucía, artículo 13.10; de la Comunidad Autónoma Valenciana, artículo 33.8; de la Comunidad de Aragón; artículo 36.2; de la Comunidad Foral de Navarra, artículo 49.2, y de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, artículo 12.9.

Creemos que hay suficiente base legal para justificar nuestra enmienda.

Al artículo 162, nuestra enmienda 829 pretende modificar el texto del número 2 del citado artículo, porque creemos que con la redacción del artículo tal como está en la ley se pretende incluso regular los ferrocarriles de competencia exclusivamente autonómica.

Al artículo 182, nuestra enmienda 837 pretende también modificar la redacción de dicho artículo para que, como sea, RENFE pueda explotar ferrocarriles de seguridad estatal; cuando éstos estén por zonas de Comunidades Autónomas, es obvio que éstas puedan fijar condiciones para la prestación de los servicios ferroviarios.

Por último, en esta concreción de nuestras enmiendas generales he de decir que nuestra enmienda 840, al artículo 185, es en defensa de las competencias no sólo de las Comunidades Autónomas, sino de las entidades locales, puesto que el artículo entra de lleno en la concesión de licencias para permisos de obras, etcétera, de mantenimiento, de todo tipo de construcciones que, lógicamente, son competencias totales de otros entes y, por tanto, tienen que intervenir las Comunidades Autónomas en su ordenación del territorio a las que les compete o a las entidades locales para otorgar las correspondientes licencias y, en todo caso, ponemos la salvaguarda de que el plazo que las Comunidades o las entidades locales tengan para conceder o denegar la solicitud sea limitado al tiempo de un mes.

Como digo, el resto de enmiendas son de tipo prácticamente competencial como las que he defendido a lo largo de todas estas sesiones, aunque este tema no fructifique ya desde su inicio porque ya está rechazada de antemano la posibilidad de introducir las enmiendas, pero yo no puedo dejar de hacer constar, por tanto, que todas las enmiendas siguen el camino de defender la competencia de las Comunidades Autónomas en general, como reconoce el artículo 149 de la Constitución.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de sus enmiendas tiene la palabra el señor Rebollo, por el Grupo Parlamentario del CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: La primera de nuestras enmiendas, la número 264, según veo, ha sido

prácticamente aceptada en una enmienda transaccional, de modo que, manteniéndola viva, por sí acaso, no insisto sobre su explicación o defensa.

Sin embargo, la enmienda 265 sí me parece que es digna de una consideración por parte del Grupo mayoritario de la Cámara. En ella se propugna la sustitución de los servicios ferroviarios por las líneas ferroviarias; porque las líneas en RENFE y en la legislación ferroviaria siempre han sido concebidas como entidades pertenecientes a una misma explotación, y es un término mucho más expresivo que el de servicios; los servicios pueden discurrir incluso íntegramente por el territorio de una Comunidad Autónoma sin que tal circunstancia deba alterar su naturaleza; lo significativo es la línea, por determinadas razones, como la de ser la expresión más palpable y visible del trazado continuo susceptible de soportar múltiples servicios. Por tanto, el hecho de que los servicios se constituyan en elemento sustitutivo de la línea puede originar una falta de coordinación que puede llegar a extremos caóticos en la explotación ferroviaria de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles; no olvidemos que ése es el título de RENFE, y el título debe obedecer a un contenido específico, real, material —Red Nacional—, y que, además, se corresponde con lo que está al uso en otros Estados, incluso con estructura federal. Por consiguiente, entiendo que sería lógico sustituir la palabra «servicios» por la palabra «línea». Por otra parte, es curioso ver cómo en la sección segunda del proyecto de ley se habla de la Red Nacional Integrada de Servicios Ferroviarios, mientras que en la sección tercera ya se dice «líneas» que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada. Conviene aclarar esto, porque puede ser un origen, un semillero de problemas, cuando realmente creo que el sentido está claro.

Entiendo el significado de las enmiendas presentadas por otros grupos parlamentarios, y concretamente por Minoría Catalana, pero incluso para la debida comprensión, a fin de aceptar o rechazar esas enmiendas, creo que es lógico que la ley exprese —y de ahí se parta para sacar las conclusiones correspondientes— la verdadera naturaleza de lo que es una Red Integrada y Nacional de Ferrocarriles.

En el artículo 160 nuestro Grupo también pone un especial énfasis. Aparte de las modificaciones que se pretenden para los puntos 1.º, 2.º y 3.º del proyecto de ley, en el artículo 160, hay un último párrafo que se pretende añadir, cuando se habla de la construcción de obras nuevas, de tramos o de cualquier otra obra de significación ferroviaria. El artículo dice que la construcción podrá realizarse bien por el Ministerio de Transportes, con cargo a los Presupuestos del Estado, bien encomendando específicamente la misma a la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles, realizando la correspondiente aportación a sus presupuestos de inversiones. Hasta aquí está muy bien. También está —y de tal forma suscribe nuestro Grupo esta redacción hasta este punto— que llamo la atención de la Cámara en orden a que ya la Ley de Presupuestos vigente, del año 1987, y la que se prevé dentro del Plan de transportes ferroviarios, que nada menos que puede

abarcarse a doce o trece años, sigue una filosofía distinta. Fíjense SS. SS., realizando la correspondiente aportación a sus presupuestos de inversiones, cuando un billón trescientos mil millones del Plan de transporte ferroviario se prevé que sean financiados con fondos de la empresa o, mejor dicho, con endeudamientos que la empresa suma. Por tanto, se está cerrando una puerta al endeudamiento de la empresa, si el socio único que tiene RENFE, que es el Estado, es consecuente con esa función exclusiva que asume en este proyecto de ley, bienvenido sea, porque se quitará probablemente el factor más importante, menos conocido y más despreciado, gobierno tras gobierno (y esto lo digo con todo el respeto y con la legitimidad que me da el haber sido parte, siguiendo, en alguna medida, los destinos de aquella casa, de otros gobiernos de signo distinto al actual); repito, desconocido gobierno tras gobierno, del déficit de RENFE. Uno de los puntos principales son sus tremendas cargas financieras. Hubo muchos momentos en los que al Estado le convenía —y le conviene— introducir divisas en España, mejorar su balanza de pagos a través de endeudamientos en monedas extranjeras, y RENFE, junto con otras empresas públicas, fue un instrumento en muchos momentos de esta política, junto con el hecho de tener que realizar obras, que lógicamente eran necesarias, dentro de la explotación ferroviaria, y tenía que asumir RENFE sus deudas y soportar las cargas financieras y ser un concepto fundamental de su déficit. Pues bien, si todo esto significa —según la redacción del proyecto en estos momentos— que va a desaparecer, repito una vez más, bienvenido sea realizar la correspondiente aportación a sus presupuestos de inversiones.

Pero nosotros pretendemos añadir un párrafo a este número 3 tan importante, por lo que acabo de señalar, con un sentido distinto y que lo complementa en la práctica. Señorías, RENFE pasó por muchas etapas, ya tiene una larga historia, etapas en las que ella realizaba todas las obras relativas al ferrocarril y etapas en las que esas obras se realizaban prácticamente, no en su totalidad, pero casi, por el Ministerio de Obras Públicas, primero, y de Transportes, más tarde. Y hay una etapa mixta, que es en la que vivimos, en la que se dividen esas obras entre las realizadas por el Ministerio de Transportes, a través de la Dirección General de Infraestructura, y por la propia Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles. Pero se está observando cómo el importe de las obras realizadas por la Dirección General de Infraestructura cada vez es mayor a costa de las que realiza directamente RENFE. Y nos encontramos con una realidad, y es que RENFE está mejor preparada, en cuanto a equipo de personas, centros para la redacción de proyectos, etcétera, para poder realizar sus obras. Por consiguiente, yo propondría, y en este sentido va dirigida la enmienda que presentamos, que se distinguiera netamente entre aquellas obras de sentido profundamente ferroviario de aquellas otras que no lo son, o que no tienen ese sentido. Por ejemplo, la construcción de determinados elementos de una estación no tienen un sentido eminentemente ferroviario; pueden ser obras de aparcamiento, de almacenes, claramente inmobiliarias, en el sentido típico o vulgar del término, pero hay obras



dentro de las estaciones, como enclavamientos, el establecimiento del haz de vías, la dimensión de los mismos, los apartaderos, etcétera, que son de naturaleza estrictamente ferroviaria. Este tipo de obras, aquellas que requieren un conocimiento profundo de la explotación y que, además, exigen un conocimiento de la interacción profunda que existe entre explotación y nuevas construcciones, exige que todo eso esté en la misma mano, que no se establezca una coordinación por una vía administrativa, despreciando la coordinación material que corresponde cuando el mismo órgano realiza la explotación y las inversiones. La coordinación —ya hay muchas experiencias de ello—, cuando pertenece a órganos administrativos distintos, se presta a un montón de interferencias competenciales que termina pagando el usuario. Por ejemplo, cuando se realizan unas obras de inversión en renovación de vías, hay que establecer determinadas precauciones, lo pongo como un ejemplo en la circulación. Vemos ahí cómo se relaciona inversión con explotación de los servicios y toda esa gestión debe de pertenecer a la misma empresa, a la misma mano, coordinándose de una forma natural y lógica. Por eso nosotros pretendemos introducir el párrafo que dice: «Así ocurrirá necesariamente cuando las obras afecten directamente a una mejora o ampliación técnicas de la explotación ferroviaria».

De paso y todo hay que decirlo, con eso evitaremos que a veces se hagan obras más por sentido político que por el sentido técnico de que sean auténticas necesidades de la empresa ferroviaria; evitaremos esa tentación, que ha existido y puede existir, y bueno es que la ley la prevea y ponga el valladar para que eso no se produzca.

La enmienda que presentamos al artículo 161, aunque la mantengo viva a efectos de lo que pueda ocurrir, veo que ha sido aceptada por una enmienda transaccional. Por consiguiente, cuando lleguemos a su debate —si se acepta la enmienda transaccional— yo daré por decaída la mía correspondiente al artículo 161.

En el artículo 162 se contiene un adelanto en nuestra postura, que se recoge más gráfica o más expresamente en otro artículo, que es el 194, de fusionar o de fundir RENFE y FEVE. Por tanto, la enmienda es únicamente congruente con lo que más adelante se dice.

En el artículo 167 pretendíamos la introducción de las palabras «utilidad pública o interés social»..., de conformidad con una terminología absolutamente recogida por nuestro ordenamiento jurídico. También en el artículo 167 en el párrafo tercero del punto 2, se habla de que la caducidad procederá cuando se incumplan algunas de las condiciones esenciales de la concesión. En primer lugar, señorías, la caducidad es un término, sin duda por un despiste del redactor, erróneamente introducido en el artículo, porque la caducidad no tiene demasiado que ver con el incumplimiento de las condiciones esenciales de la concesión, que en definitiva tiene una naturaleza contractual en cuanto supone la adhesión de una voluntad a la de la Administración para la explotación de unos servicios o la utilización de unos bienes públicos. La caducidad tiene relación con el tiempo, fundamentalmente, y, por tanto, cuando existe un incumplimiento, es más lógico hablar

de la resolución o de la rescisión de la concesión, pero no de la caducidad. Nuestra enmienda pretende al parrafito de la caducidad, que procederá cuando se incumpla alguna de las condiciones esenciales de la concesión, añadir «por causas imputables al concesionario». Parece absurda la catarata de consecuencias negativas para el concesionario que tiene, a continuación, la redacción del artículo, si no se pone como premisa del desencadenamiento de esos factores el que realmente esa resolución o rescisión de la concesión se realice por causas imputables al concesionario.

En el artículo 180, punto 1, que dice: «La Administración podrá encomendar a las empresas titulares de líneas de ferrocarriles el ejercicio de las funciones de policía previstas en esta Ley»..., pretendemos que se suprima: «cuya naturaleza no implique un ejercicio directo de las mismas». Hay circunstancias, señorías, donde el interventor de un tren, los interventores en ruta o los jefes de intervención tienen necesidad —y debe otorgárseles la autoridad correspondiente para ello— de ejercer directamente las funciones de policía, sin perjuicio de que, cuando se llegue a la primera estación, decaigan esas facultades, que la ley puede otorgarles si se acepta nuestra enmienda, para asumirlas quien de forma habitual y normal ostenta esas atribuciones.

En el artículo 182, nuestra enmienda 273 no tiene demasiada importancia y no insisto sobre ella.

En cambio, sí creemos que son importantes nuestras enmiendas 274 y 275, que pretenden modificar el párrafo segundo del punto 3, que dice: «Cuando RENFE pretenda el cierre de algún servicio, o la modificación de alguna otra condición básica de la explotación...», «deberá recabar la oportuna autorización de la Administración, que se entenderá otorgada si en el plazo de un mes no se realiza la denegación»... Es decir, se da al silencio una interpretación positiva, al contrario de lo que se establece en la Ley de Procedimiento Administrativo. No nos parece mal, pero creemos que darle una interpretación positiva al plazo de un mes es muy corto. Conociendo lo que significa el pase del acuerdo adoptado en el Consejo de Administración de RENFE a la Administración central, el hecho de que allí se examinen por los servicios competentes del Ministerio de Transportes y, en su caso, se eleve la propuesta al Consejo de Ministros, entendemos señorías, que procedería ampliar el plazo a tres meses, y, además, según la enmienda 275, también pretendemos que se suprima la última frase de este párrafo, cuando dice: «a efectos de suspender la aplicación de la medida propuesta». Si no se ha podido comenzar a ejecutar, ¿cómo se va a suspender la aplicación de la medida propuesta? Por lo menos, establezcamos la premisa para que sea muy difícil o prácticamente imposible que se haya comenzado a ejecutar la medida propuesta, y esto será así si se establece el plazo de tres meses, en vez del plazo de un mes.

Ha habido años de demora entre la propuesta a la Administración del cierre de líneas altamente no rentables y la decisión adoptada por la Administración central, señorías. Que ahora pasemos a un sistema de silencio positivo donde medie exclusivamente un mes entre la peti-



ción y la resolución, nos parece excesivamente duro sobre todo para los usuarios o para aquellas regiones que puedan tener sus razones para propugnar que continúa la explotación de los servicios ferroviarios a través de su territorio. Si lo que se pretende con un plazo tan corto es evitar la razonada exposición de las causas que impedirían esa decisión por parte de la Administración central, entonces, me callo, pero sinceramente pienso que no es eso lo que se pretende por la Ponencia y, por tanto, reitero como muy importante esta enmienda y ruego que se considere la sustitución del plazo de un mes por el de tres.

Finalmente, paso a la enmienda 276, en la que no voy a parar, porque la redacción que se ha dado en una enmienda transaccional, aunque mantengo viva la mía mientras que no se acepte o no se debata la otra, mejora sustancialmente, incluso el texto propuesto por este grupo. Por consiguiente, mi enhorabuena en este artículo, que, ya dicho de antemano, suscribo íntegramente el contenido de la enmienda transaccional.

Y paso al artículo 194, enmienda 277, que es la última. Es tan evidente que RENFE y FEVE —lo que quede de FEVE, que prácticamente es muy poco o nada— se fusionen, que voy a enumerar telegráficamente las razones. Señorías, la coordinación de los servicios y la disminución de los gastos públicos, tema sobre el que tantas veces recaen discursos parlamentarios y posturas terminantes por parte del grupo mayoritario; la racionalización de las inversiones, y esto es importante, muy importante, habiendo vivido la empresa por dentro; la aplicación de los principios de economía de escala; una mayor coordinación en ese trozo que le queda todavía a FEVE, hace que lo que haya de quedar definitivamente en FEVE se integre en RENFE. Dígalo así la ley, sin perjuicio de que —estoy hablando de lo que haya de quedar en FEVE— se termine la posible discusión, que todavía pueda existir con alguna de las autonomías.

Volvemos al tema del concepto de línea de servicio. Yo entiendo que prácticamente lo que queda, que es Ferrol-Gijón, Gijón-Bilbao, es un trozo de línea del Ferrocarril del Cantábrico que necesita inversiones muy profundas, porque está hecha absolutamente con los pies, desde el punto de vista de explotación ferroviaria típica, para lo que se alegan razones históricas, estratégicas, de hacer un ferrocarril que de ninguna manera sea dominable, por una potencia tal, todo esto que está impregnando la historia del ferrocarril y que justifica o que explica, de alguna forma, el ancho de vía RENFE, justifica también un trazado demencial para el Ferrocarril del Cantábrico. Ahí se deben verter muchos cientos de millones a lo largo del tiempo, y miles de millones si se hace la conexión con la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles con RENFE, para que eso no se fusione en una unidad de explotación con la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

Por otra parte, los ferroviarios de FEVE lo piden y los ferroviarios de RENFE, con tal de establecer las cautelas correspondientes a través de las plantillas, etcétera, no se oponen. También sería uno de los elementos a considerar y muy importante, porque no hay que desmotivar, desincentivar al personal sino todo lo contrario, y un personal

tan arraigado al carril, a la vía como es el personal ferroviario que sienten el ferrocarril como propio, por tanto, sería buena ocasión establecer, como principio, que cuando los ferrocarriles son titularidad del Estado debe hacerse lo posible por integrarlos en una red única, tanto más cuanto que la red del Cantábrico —en lo que hoy es competencia o pertenencia de FEVE— es una red que le permitiría dar un sentido transversal a esa dimensión radial que tiene RENFE. Alguna vez se ha dicho en el Pleno del Congreso que son como los radios de una rueda; que todas las líneas están concebidas Madrid-Barcelona; Madrid-Bilbao; Madrid-Santander; Madrid-Asturias; Madrid-Galicia. Hagamos, por consiguiente, un ferrocarril transversal, que enlace esas líneas y que permita que dejen de ser como en estos momentos un auténtico fondo de saco, que tiene sus consecuencias en la cuenta de explotación de RENFE, porque, indudablemente, no se pueden triangular las circulaciones, es imposible. Hay que doblar inversiones para hacer necesariamente vías dobles, si se quiere agilizar la prestación de los servicios y todo esto se podría arreglar algo si todavía llegamos a tiempo y lo que se pueda salvar de FEVE, en cuanto empresa que esté realizando un servicio que atraviesa territorios de varias Comunidades, pueda ser integrado en unidades de explotación, de inversiones, etcétera, con RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas de su Grupo, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: El Título VI, que estamos debatiendo, es uno de los que menos ha enmendado el Grupo de Coalición Popular y la razón quizá sea que es en el que menos discrepancias hemos tenido con el proyecto del Gobierno.

En la relación de nuestras enmiendas, con el primer artículo que no estamos de acuerdo es con el 156, cuando trata de establecer los condicionamientos de las líneas ferroviarias de transporte público, sobre todo cuando hayan de hacerse con cargo a inversiones públicas y, en este supuesto, fijar las condiciones. Al número 2 de dicho artículo 156, presentamos la enmienda número 524, donde intentamos introducir el concepto siguiente: «... no autorizándose dicho establecimiento, cuando la rentabilidad no alcance, al menos, la tasa de rendimiento interno en el mercado del dinero...». Con esta enmienda, sencillamente intentamos concretar la rentabilidad umbral, para autorizar la nueva línea y la intentamos fijar en la tasa interna de rendimiento del dinero, pero obviamente sin marginar nunca la rentabilidad social, cuando sea conveniente aplicarla, y que no ocurra lo que en estos momentos —ya se ha dicho aquí por algún otro portavoz— con el cierre de líneas férreas en regiones desfavorecidas, como puede ser el caso de la línea transversal a lo largo del oeste, Plasencia-Salamanca-Zamora-Astorga, que se cierra justamente en una de las regiones más postergadas del país. Es un peligro que estamos viendo, y es un tema que ya ha sido debatido en Pleno en las previsiones que están marcadas en el Plan de transportes ferroviarios.

La justificación de esta enmienda es establecer los lí-

mites de rentabilidad exigibles en el proceso de selección de inversiones, ya que el proyecto no indica nada más que la aplicación del procedimiento de selección de inversiones, sin establecer los límites de rentabilidad exigible, ya sea rentabilidad puramente económica o social. En esta circunstancia hay que reconocer que el texto del proyecto queda de una forma claramente etérea.

El siguiente artículo con el que no está de acuerdo el Grupo de Coalición Popular es con el 157, sobre todo en el número 2, cuando establece la descripción de las explotaciones ferroviarias de transportes públicos así como vehículos o instalaciones, y dice claramente «... ya sea su titularidad pública o privada». A ese artículo presentamos la enmienda número 525, en la que estudiando, hemos observado que hay un error mecanográfico en nuestra enmienda, ya que se ha deslizado una frase que no está dentro del contexto, con lo cual observando detenidamente el proyecto vemos que, apareciendo la frase: «siéndoles aplicables idénticas reglas a las establecidas», ya que esto es correcto castellano, en base a ese error mecanográfico nuestro Grupo retira en este momento la enmienda número 525.

Al artículo 159 no hemos presentado enmienda, al igual que al 160, y pasamos a la Sección Tercera que habla de líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada.

Al artículo 161 presentamos la enmienda 526, en base a intentar su supresión, ya que la Sección Tercera, a la que pertenece el artículo, se refiere a las líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada, luego no tiene sentido el contenido de dicha letra c) y, por tanto, sobra. Es incongruente la duplicidad de que al empezar el artículo se diga, más o menos, que este artículo regula las líneas que no hayan de integrarse en la Red Nacional Integrada y después, en el apartado diga que este artículo no regula las líneas que hayan de integrarse. Es una duplicidad totalmente innecesaria y, si quedara en la ley, sería un monumento a la estupidez.

Al artículo 162 no hemos presentado enmiendas, tampoco al 163, al 164, ni al 165, y en este supuesto pasamos, puesto que no ha habido enmiendas, hasta el artículo 174. Aquí hemos enmendado el número 2, sencillamente con la intención de mejorar la redacción, poniendo un punto y seguido y sustituyendo la palabra «cabiendo» por «caben contra la decisión». Es tan clara la procedencia de admisión de esta enmienda, señorías, que, si no se consigue, quedará para siempre como ejemplo de vulgarización de un lenguaje tan noble como es el castellano, sobre todo en un proyecto de ley que viene abusando tanto del gerundio y esta es una ocasión de eliminar esta disonancia lingüística que está perturbando la redacción del proyecto.

Al número 3 de dicho artículo 174 proponemos, a través de la enmienda 527, una nueva redacción en la que intentamos especificar el tipo de acciones que deben tenerse muy en cuenta en los programas de policía de las vías, fijando aquellos materiales que debe prohibirse que se almacenen, fijando las distancias a que deben mantenerse, sean inflamables o no, complementado todo ello con la in-

tención de regular la prohibición en los depósitos de materiales combustibles que no exceden de la altura del camino, en el caso de que éste vaya en terraplén y en los depósitos temporales de materiales destinados al abono y cultivo de esas tierras y de las cosechas durante la época de recolección. En el caso de que hubiera incendios provocados, que no haya derecho de indemnización por parte de la empresa que lleva a cabo el transporte. Aparte de que esta enmienda pretende una mínima colaboración, deseable entre la agricultura y el transporte por ferrocarril, entendemos que es necesaria porque estamos contemplando la Ley de Policía de Ferrocarriles, y, aunque un poco antigua, de 23 de noviembre de 1877, se considera oportuno mantener este tipo de precauciones. En definitiva, lo que se está haciendo con esta enmienda es una refundición de los actuales artículos 3.º, 4.º, 5.º y 6.º de la referida Ley de Policía de Ferrocarriles, que estimamos útil mantener. Entendemos que es otra enmienda que clarísimamente procedería aceptar, puesto que lo único que hace es enriquecer el proyecto de Ley.

Al artículo 175 y al número 1 presentamos la enmienda 529, añadiendo al final el párrafo que dijera: «... y necesariamente la demolición de las obras y retirada de todos los elementos y objetos». Intentamos con ello abogar por el restablecimiento de la legalidad y que se evite la perpetuación de la ilegalidad por la vía del abono de sanciones.

Al número 3 del mismo artículo 175 proponemos un apartado nuevo, que conocen SS. SS., cuya razón de ser estriba en que está contemplado también este hecho de vigilancia de todas las instalaciones de los transportes por ferrocarril en la Ley de Policía de Ferrocarriles y se considera también oportuno mantener. Estimamos que es de interés mantener los artículos 21 y 22 de dicha Ley de Policía, y ésa es la razón de nuestra enmienda.

No presentamos enmiendas hasta el artículo 182, al que presentamos cuatro, las números 531, 532, 533 y 534. Con la primera de ellas se propone añadir la frase: «En ambos casos deberá definirse de forma inequívoca la compensación por parte del Estado cuando lo encomendado no interese a RENFE por su nula rentabilidad». Se trata, señorías, de evitar a RENFE un incremento aún mayor de su déficit.

La enmienda 532 intenta añadir también la idea del previo acuerdo de compensación en el caso en que la enmienda lo fija y que, aparte de constituir una mejora técnica, también va en la dirección de evitar el incremento del déficit de RENFE, en igualdad de intención que la enmienda anterior.

La enmienda 533 intenta añadir al número 2 de dicho artículo 182 una frase final que dijera: «... siempre que no se oponga a la disposición adicional primera de esta Ley». Lo que se intenta con ella es coherencia con el contexto de la propia ley, ya que procura evitar interferencia de relaciones con otras empresas, sobre todo con ENATCAR, o sea, exige el respeto a los compromisos que esta propia ley otorgará en su día, si se aprueba la disposición adicional primera, por la que se crea ENATCAR.

Al número 3 presentamos la enmienda 534, con una

nueva redacción, en cuyo párrafo primero, intentamos introducir el acuerdo con RENFE para llevar adelante la acción. En el párrafo segundo intentamos una mejora de la redacción, sustituyendo la expresión «en relación con lo cual, ello» por «de acuerdo con lo...». Es evidente la mejora técnica que implica nuestra enmienda.

Al artículo 183, cuando fija las correspondencias al Gobierno en relación con el Estatuto de RENFE, presentamos la enmienda 535, intentando añadir el siguiente concepto: «... enmarcada siempre en un Plan de Ferrocarriles, aceptado por el Gobierno y aprobado por las Cámaras, para que cualquiera de estos contratos-programa, o fórmulas, sea vinculante y quede asegurada la coherencia en la continuidad de la acción, independientemente de que los que las suscriban continúen, o no, en sus cargos, antes de finalizar sus plazos de vigencia, y aseguren el apoyo financiero que en su caso haya de realizarse al valorar la eficacia con dicha gestión». Señorías, el futuro Plan general de Ferrocarriles, aprobado por las Cámaras en su día, asegurará efectivamente la vigencia de estos contratos-programa; pero, además, sobre la procedencia de que las Cámaras aprueben este Plan, en reciente debate plenario, el propio Portavoz del Grupo Socialista aseguró que las Cámaras efectivamente habrían de aprobar tal Plan de Ferrocarriles. Por otra parte, esa vinculación que propugnamos da una garantía de ejecución y de la propia previsión de financiación, con lo cual no tendría sentido que no se aprobara esta enmienda, que lo único que quiere es asegurar lo que ya se ha dicho en el Pleno por el propio Grupo Socialista al exigir el debate en las Cámaras del Plan de Transporte Ferroviario.

Al artículo 185 presentamos las enmiendas 536 y 537. Con la primera, intentamos sustituir la expresión «la Administración» por la palabra «ésta», porque entendemos pura y sencillamente que es una mejora técnica. Al número 4 del mismo artículo presentamos la enmienda 537, que intenta añadir la expresión «a su juicio», lo que, aparte de ser otra mejora de redacción, concreta mucho más. Por otro lado, al final, también pretende añadir «... en cuyo caso deberá proceder a la indemnización correspondiente mediante la incoación del oportuno expediente». Quede claro que la intención de esta enmienda es proceder a indemnización si hubiere lugar, ya que se dice incoación del oportuno expediente, en el caso de que hubiere lugar.

No presentamos enmiendas al artículo 186 ni al 187, pero sí al 188 la enmienda 538, por la que proponemos añadir, al final del párrafo primero, la frase «... y los que puedan derivarse de la política tarifaria impuesta por la Administración». Nosotros entendemos que se debe contemplar también la política tarifaria impuesta, ya que es sencillamente impuesta.

Al artículo 189 no presentamos enmiendas.

Al artículo 190 presentamos las enmiendas 539 y 540 que son exclusivamente de mejora técnica, ya que la primera intenta sustituir la palabra «Dichos» por «Estos», por entender que es una redacción más apropiada y la 540 pretende que donde dice: «de los bienes que lo constitu-

yen» se sustituya por: «de los bienes que en él deben figurar».

Creo recordar que esta enmienda fue aprobada en Ponencia por lo que no procede ya más debate.

No presentamos enmiendas a los artículos 191 ni 192, y al 193 presentamos la enmienda 541, que es la última de Coalición Popular a este Capítulo VI. Intentamos que el número 1 de este artículo, cuando fija las competencias dentro del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, lo haga a través de la Dirección General de Transportes Terrestres, o sea, precisamente a través de esta Dirección General, por ser ella el centro directivo de los modos de transporte terrestre y, en consecuencia, de la red. Luego realmente creemos que con esta concreción el artículo quedaría más redondo.

Esto es todo, señor Presidente, sobre las enmiendas de mi grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tamames, ¿su señoría piensa intervenir?

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Si me lo permite la Presidencia, con verdadera...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Tamames, la Presidencia se lo permite, rogándole que en sucesivas sesiones procure estar presente cuando le corresponda su turno normal.

Tiene S. S. la palabra por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, agradezco su gentileza, y paso a defender las enmiendas 117 a 126, de la Agrupación Izquierda Unida-Esquerra Catalana, que se refieren al Título VI. Estas enmiendas tienen un carácter global que expresándolo ya desde el comienzo nos van a ahorrar muchas explicaciones de detalle. Se trata de dar más autonomía a RENFE; de aceptar el hecho de que RENFE tiene un futuro que está relacionado con su capacidad de gestión como empresa que no debe concentrarse en una sola actividad ni tener toda clase de restricciones en su alrededor y en la idea, además de que la red integrada ferroviaria debe ser, efectivamente, integrada y que, por tanto, no tiene sentido que los transportes públicos ferroviarios estén en una dicotomía de RENFE y FEVE, por muy grande que sea la diferencia entre ambas empresas, lo cual, incluso, favorece la idea de la fusión.

En este sentido, la enmienda 117, al artículo 155, propone en el segundo párrafo la sustitución de la palabra «profesionalmente» por «fundamentalmente», precisamente para que se dé la posibilidad de que el «fundamentalmente», indique que RENFE puede hacer otras actividades que no sean exclusivamente el transporte ferroviario. Incluso el transporte ferroviario exige actividades colaterales sin las cuales sería incompleto o absolutamente inadecuado, por ejemplo, restauración, vídeo, comercialización de espacios en estaciones, conexión con hoteles, transportes combinados con camiones o autobuses pro-

pios, actividades turísticas, etcétera. Nos parece que es muy razonable y el término «profesionalmente» limita el espacio de una manera enorme. Poniendo «fundamentalmente» se da una prioridad, pero no se limita.

La enmienda 118, en el mismo sentido indicado, lo que pretende es que el número 1 del artículo 159, diga: «Los servicios de transporte público ferroviario compondrán de forma unitaria la Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviarios» —así de sencillo—, para que no tenga que someterse a una serie de condicionamientos de que sea la estructura básica, de que se exija una explotación conjunta y de que todo ello tenga como objetivo el correcto funcionamiento de referido sistema general. Esto son redundancias, porque realmente si se habla de la Red Nacional Integrada de Servicios Ferroviarios se supone que si es integrada y es red y es nacional, todo lo demás sobra. Por tanto, con decir algo tan elemental como que los servicios ferroviarios de transporte público compondrán de forma unitaria la red nacional, basta. Lo demás nos parece que es poner una serie de condicionamientos para en cualquier caso esgrimir los condicionamientos e ir cortando y amputando de la red partes fundamentales de la misma que le pueden hacer perder su sentido como red.

La enmienda 119, al artículo 160, pretende reforzar el papel de RENFE; es decir, darle a la empresa el mínimo vigor, la mínima prestancia y la mínima autonomía como para que realmente sea una empresa respetada, con prestigio y con capacidad. Que no sea «el último mono» (dicho entre comillas y con todo el respeto) de un sistema de transportes como es el de ferrocarril. Es decir, la construcción de las nuevas obras será previa propuesta de RENFE y basta. No es necesario decir que haya de incorporarse a la red nacional integrada —otra vez la redundancia— por el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Ya se entiende que todo esto se hace por decisión del Gobierno a propuesta de RENFE, y basta; pero demos a la propuesta de RENFE la fuerza que debe tener.

En relación con el artículo 161, señor Presidente, nuestro Grupo ha presentado la enmienda 121, que tiene el mismo sentido que la anterior, es decir, el establecimiento de nuevas líneas ferroviarias se hará... «previo informe de RENFE». Que sea RENFE la que proponga las nuevas líneas ferroviarias. Naturalmente RENFE tiene su servicio de relaciones públicas, su división de estudios y será en base a todo eso como hará sus propuestas, pero que las haga precisamente RENFE. Si hay usuarios interesados en nuevas líneas o en mejoras que se lo propongan a RENFE para que sea ella la que tome efectivamente la iniciativa. Que sea una empresa dinámica, con su propia personalidad. Que no esté a resultas de lo que diga una Diputación, un pueblo, el Estado, etcétera, sino que tenga su propia alma, por decirlo de alguna manera.

La enmienda 121, que es la que se refiere al artículo 161, está indebidamente colocada —lo reconocemos— porque antes se tendría que haber hablado de la 120, que se refiere al artículo 162; pero la enmienda 120, referida al artículo 162, se relaciona con una enmienda posterior donde proponemos —igual que ha hecho ya el Grupo del

CDS y lo ha explicado muy bien el señor Rebollo, por lo que me va a ahorrar muchas explicaciones— la fusión de RENFE y FEVE. Lógicamente en el artículo 162 la referencia a FEVE tendría que desaparecer, si se acepta nuestra enmienda posterior sobre fusión de RENFE y FEVE.

La enmienda 122, sobre el artículo 182, nos parece que también está en esa misma línea de reforzar los contenidos de RENFE. Proponemos que en la relación de funciones de RENFE se incorpore una nueva con la letra e) que diga: «Proponer a la Administración la creación de nuevas líneas o reforma de las actuales», en correspondencia con lo que ya se ha dicho desde otro enfoque, anteriormente comentado. La enmienda 123, sobre el artículo 182.2, también es una confirmación de lo dicho con anterioridad sobre el hecho de que el ferrocarril es una actividad muy diversificada, con muchas ramificaciones en su explotación y que, por tanto, se debe incorporar al final del primer párrafo del artículo 182.2 el texto siguiente: «Explotar negocios relacionados con el ferrocarril para poder dar un producto final y completo al usuario de la Red, sea de mercancías o viajeros; pudiendo gestionar directamente actividades hoteleras, turísticas, transporte combinado con flota de camiones y autobuses propios», etcétera. Es decir, que RENFE no sea un espacio de la actividad pública donde todo el mundo puede entrar a saco alquilando vías, estableciendo sistemas de transporte sobre la propia red, subcontratando concesiones, por muchos cánones que incorporen después a la cuenta de resultados. Que sea RENFE la que tenga capacidad e impulso para desarrollar todos estos negocios, con lo cual no sobrarán que en la propia Ley figure el tema con claridad.

La enmienda número 124, referente al artículo 182.3, al final, lo que propone es sencillamente la siguiente redacción: «Previo informe del Consejo Nacional de Transporte Terrestre, la Conferencia Nacional de Transportes y las Comunidades Autónomas afectadas, iniciándose el procedimiento tendente a verificar su conveniencia en los plazos que reglamentariamente se establezcan». Esto se refiere, naturalmente, a las condiciones básicas de la prestación de los servicios ferroviarios y, fundamentalmente, al cierre de determinados servicios. Es decir, pedir el informe del Consejo Nacional de Transportes para esta decisión que, lógicamente, tiene su importancia y su trascendencia.

La enmienda número 125, sobre el artículo 184, pretende que en el Consejo de Administración haya una representación del Ministerio de Transportes de un tercio, de los trabajadores, un tercio, y el resto, dos en representación de las Comunidades Autónomas y uno por los usuarios y consumidores. Es decir, que sea un Consejo en el que estén todos los interesados: usuarios, consumidores, Comunidades Autónomas, Ministerio de Transportes y trabajadores. Nos parece que el tema es importante y que en la ley debe figurar porque si no el Estatuto, a aprobar por el Gobierno más adelante, podría hacer un Consejo mucho menos representativo y, por tanto, con menos fuerza para sacar adelante el sistema público ferroviario.

Por último, señor Presidente, en la enmienda número

126, al artículo 194, proponemos lo ya comentado con anterioridad de la fusión de RENFE y FEVE. El párrafo está expuesto claramente: proponemos un plazo de tres años para que la operación se haga sin grandes traumas, y la motivación —ya se ha comentado con anterioridad— es una mejor orientación de los tráficos, ahorro y optimización de los medios, mayor flexibilidad en el acoplamiento de personal y disminución de la burocracia. Nos parece que sería un buen servicio que esta ley marcara el momento en que FEVE se incorpora definitivamente a la red integrada, de hecho, de derecho, funcionalmente, con sus trabajadores, sin perjuicio de que determinadas Comunidades Autónomas tengan ferrocarriles de vía estrecha que son competencia exclusiva de las mismas en función del título VIII de la Constitución.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra tiene la palabra el señor Gracia, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, señorías, sin tener la autoridad de los antiguos responsables máximos de RENFE, el Diputado socialista también se siente vinculado, ya que es hijo, nieto y apadrinado de ferroviario y ha estudiado becado por la Mutualidad de RENFE. Así, una cierta visión desde dentro no puedo evitarla.

Es éste un capítulo en el que, efectivamente, salvo excepciones, no existen grandes discrepancias; hay discrepancias en cuanto a qué se debe tratar reglamentariamente o en cuanto a qué terminología es la adecuada. Hay una discrepancia, eso sí, por parte de Minoría Catalana, que ha sido, yo creo, suficientemente argumentada anteriormente por mis compañeros, pero que no vendría mal recordar dos o tres de dichos argumentos que entendemos de peso.

La ley tiene suficientemente claro el carácter de respeto hacia las competencias de las Comunidades Autónomas; además, incorpora un espíritu que pretende solucionar todo ese tipo de problemas de relaciones institucionales y el Capítulo VII, que viene a continuación, es un ejemplo de ese espíritu de superación de problemáticas. En todo caso, para el Grupo Socialista no es admisible una filosofía que está basada en la desconfianza hacia la administración del Estado respecto a la usurpación de determinadas competencias. Evidentemente, la filosofía de la desconfianza entendemos que no sólo es inadecuada, sino que, a la vista de la propia ley, es absolutamente impropio.

De todas formas hay algunos temas importantes en los que entendemos que puede valer la pena, de una parte, incorporar lo que entendemos que son mejoras y, de otra, explicar por qué mantenemos discrepancias. Uno de estos puntos es el de las actividades propias de RENFE y el concepto líneas-servicios. Es claro, y así lo asumimos recogiendo la enmienda número 117, de Izquierda Unida, que la principal función de RENFE, de los ferrocarriles, es el transporte ferroviario y que existe otra serie de actividades complementarias. Así pues, remachamos el pa-

pel principal de transporte ferroviario como característica principal y aceptamos otras complementarias.

En cuanto a la utilización del término líneas-servicios, hay una discrepancia de interpretación. El representante del CDS da al término «servicios» una interpretación restrictiva; la ley debe interpretarse, según entendemos los socialistas, de forma que el término «servicios» sea un término más general, en el que están incluidas las líneas. Así pues, es una diferencia de interpretación lo que nos separa.

Otro tema importante es la mejora de la capacidad empresarial de RENFE, que ya el propio proyecto de ley intenta mejorar dándole una cierta agilidad y convirtiéndola en sociedad de tipo B. Evidentemente, según el representante del PDP, toda apuesta tiene un cierto riesgo, y entendemos que, en este caso, vale la pena la apuesta.

Hay un tema muy importante, que es el tema del patrimonio de RENFE. En este sentido, vamos a aceptar casi en su literalidad, con ligeras mejoras, la enmienda que propuso el Grupo Vasco, que entendemos, además, que puede satisfacer a todos y cada uno de los Grupos y que reconocemos que mejora notablemente lo que venía en el proyecto de ley.

Entendemos también que la introducción de los criterios de rentabilidad y compensación de determinadas cargas y la técnica del contrato-programa mejora notablemente la situación que en este momento tiene RENFE. Diría que todo este conjunto de medidas, además de conseguir esa mejora de actividad empresarial, va a evitar que determinados bienes de todos los españoles se pudran abandonados porque no haya nadie que tenga interés en utilizarlos.

Nos han convencido los argumentos del señor Rebollo, y en nuestra enmienda transaccional al artículo 182 vamos a ampliar el plazo para entender la respuesta del silencio positivo. Entiendan que en la enmienda transaccional que hemos ofrecido, donde pone un mes pondría dos meses. Entendemos que tres meses es un plazo posiblemente excesivo, si estamos hablando de agilidad, y que dos meses es tiempo más que suficiente para tomar cualquier tipo de decisión.

Otro tema a tener en cuenta, también de importancia, en el que todos los Grupos han mostrado un cierto interés, es tratar el tema de los ferrocarriles en comparación con la carretera. Discrepamos del Grupo Vasco respecto a que el tema de servidumbre tomado como referencia a la autovía sea excesivo. Entendemos que el ferrocarril tiene suficiente importancia como para tener un tratamiento similar, por lo menos, al de autovías. Por otra parte, es cierto que sería conveniente, incluso para tratar la ley en términos homogéneos, que el tema de las concesiones, sanciones, etcétera, tenga un tratamiento similar al que se da en los capítulos dedicados a carretera. En ese sentido hay algunas enmiendas del PDP, de Coalición Popular, etcétera, que van a ser aceptadas en su finalidad normalmente a través de enmienda transaccional. Quisiera hacer aquí una salvedad: se interpretó que el término «caducidad» no era el adecuado; el término «caducidad» es un término que utiliza la Ley de Contratos del Estado y,

en consecuencia, se da aquí una diferencia de criterio entre el Grupo Socialista y el Grupo que enmendaba, lo que va a hacer que se mantenga el término «caducidad» porque entendemos que es el correcto.

Por último, otro de los temas que se han planteado como grandes es la integración de FEVE en RENFE. Nuestra argumentación para mantener el proyecto de ley en sus términos es la siguiente: entendemos que la integración de FEVE en RENFE puede hacerse reglamentariamente; no es algo que obligatoriamente tenga que ser tratado en la ley. Entendemos que este sería un momento poco adecuado para hacer esta integración vía ley, ya que, como SS. SS. saben, están en este momento en discusión y en negociación una serie de tramos para ser transferidos a Comunidades Autónomas. Así pues, dejando el tema abierto hacia el futuro, entendemos que no es en la Ley donde debe figurar el tema.

Este tipo de argumentación nos lleva al resumen siguiente: Aceptaríamos u ofreceríamos enmiendas transaccionales a las siguientes enmiendas: en el artículo 155, a la 117, de Izquierda Unida; en el 157, a la 264, del CDS; en el 161, a la 268, del CDS, y a la 57, del PNV, y a su vez aceptaríamos la 526, de Coalición Popular; al 164, la 662, del PDP; en el 167, al conjunto de enmiendas 58 y 59, del Grupo Vasco, y 270 y 271, del CDS. Al artículo 168, la 61, del Grupo Vasco, y, a su vez, aceptaríamos la 60 en su texto literal. Lo mismo ocurriría en cuanto a los artículos 174 y 175, que se refunden, ofreciendo una enmienda transaccional a la 529, de Coalición Popular, y 667, del PDP. Al artículo 177 se ofrecería enmienda transaccional a la 67, del Grupo Vasco, y entendemos que la 668, del PDP, vería también aceptadas sus pretensiones. El artículo 168, como consecuencia de las anteriores enmiendas y las que en su día se aprobaron a los artículos 41 y 147, evidentemente se eliminaría. Al artículo 182 ofrecemos una enmienda transaccional a la 534, de Coalición Popular, y aun cuando no figura en los textos que hemos adelantado, la 274, del CDS, se acepta, ampliando el plazo a dos meses en una posición, digamos, intermedia. El artículo 183 tiene enmienda transaccional a la 535, de Coalición Popular, y el 190, entendemos que aceptando la 149, del PNV, aunque tiene algunas adiciones, por nuestra parte, y algunas correcciones, a su vez afectaría a la 540, de Coalición Popular, y a la 276, del CDS, y, además, entendemos que los restantes Grupos no deberían tener dificultades para que esta enmienda transaccional fuera el texto aceptado por todos.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica tiene la palabra el señor Tamames por la Agrupación de Izquierda Unida.

Ruego a SS. SS. se refieran también a las propuestas transaccionales ofrecidas por el Grupo Socialista.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, creo que a pesar de los ancestros ferroviarios de don Isidoro Gracia que me parece están muy bien evocados, sin embargo, las tomas en consideración que el Grupo mayori-

tario hace, por decirlo así de alguna manera, no son tomas en consideración; la apreciación que hace de las enmiendas, me parece totalmente insuficiente. Insuficiente porque en realidad todo lo que se plantea de una mayor personalidad de RENFE, un mayor dinamismo de la empresa, un reconocimiento de su diversidad de capacidades y de funciones, un concepto, evidentemente, integral de la red, todo eso no se recoge sino de manera muy reducida en las enmiendas. Concretamente de las que nosotros hemos planteado que iban en esa dirección, lo único que se recoge es una transaccional para la 117, que aceptamos, por supuesto, porque es lo mismo que proponíamos, es una transaccional plena, por así decirlo; se acepta lo que se propone, pero las demás han sido desechadas en cuanto a apoyo por el Grupo mayoritario y nosotros las vamos a mantener a votación con los argumentos que antes he expuesto y que no voy a reiterar.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación PDP tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, en primer término, quiero dar las gracias al Grupo mayoritario por el esfuerzo de aproximación pero tengo que decir, inevitablemente, que ese esfuerzo de aproximación, también como al señor Tamames, me parece insuficiente.

Se han aceptado algunas enmiendas de nuestra Agrupación, ciertamente las de menor calado. Las mejoras técnicas que ello comporta lo agradecerá el paciente lector de la Ley y el ciudadano a quien la Ley, en última instancia, va destinada pero, repito, la aceptación de nuestras enmiendas nos parece insuficiente.

Fundamentalmente, me quiero referir a dos temas, que me parecen importantes, de las enmiendas que ha presentado la Agrupación de Diputados del PDP. La primera es el establecimiento del principio de compensación económica. El establecimiento de una línea nueva, debe estar dentro de la aplicación rigurosa de este principio. Los que conocemos la historia de RENFE —y el señor Gracia también la conoce como ha subrayado— sabemos en qué medida en la historia de los ferrocarriles españoles se han ido imponiendo a RENFE obligaciones sin ningún género de compensación económica. Lo que esto tiene de desmoralización para el gestor, para el que tiene la responsabilidad de aquella casa, es bastante claro. Otro tanto sucede con el concepto de rentabilidad social que nuestra agrupación no cuestiona. Evidentemente hay motivos extra-económicos para el establecimiento de una línea o de un servicio que lo puede justificar plenamente, pero de acuerdo con el principio de compensación. Consiguientemente, en aquellos casos donde se hace mención a la rentabilidad social, nuestra posición va a ser negativa salvo que inmediatamente se diga que cuando se establezca una línea o un servicio cuando se imponga por razones de rentabilidad social, haya una aplicación clara del principio de compensación económica. De otra manera, RENFE nunca tendrá autonomía económica verdadera, nunca podrá funcionar realmente como una empresa. Evidentemente, gestiona un servicio público pero debe hacerlo



profesional y empresarialmente y realmente de poco sirven los esfuerzos que se pueden pedir a través del contrato-programa, o de cualquiera otra fórmula a los gestores de aquella casa, si después se establecen líneas por decisión del Gobierno, de cualquier signo que sea, sin un principio muy claro de compensación económica para que la empresa pueda separar qué se debe a su gestión y qué se debe a imposición de los Gobiernos, por fundada que esta sea.

Por tanto, nos parece que el principio de compensación económica ligado al concepto de rentabilidad social que admitimos, debe tener un reflejo que no tiene en las propuestas o manifestaciones de enmiendas que ha hecho el representante socialista.

Otro tanto hay que decir respecto al contrato-programa. El contrato-programa es vital para la vida de RENFE, es fundamentalmente el instrumento de gestión de la empresa y de seguimiento de la Administración del Estado, del Gobierno, de los Gobiernos en lo sucesivo respecto a la actuación de RENFE. Insistimos en que el contrato-programa no debe ser contemplado por esta Cámara y por el Senado como espectadores sino como protagonistas y seguiremos insistiendo en la necesidad de que ese contrato-programa pase por estas Cortes Generales.

Nosotros no hemos propuesto la fusión de RENFE y FEVE, pero quiero manifestar que, desde este momento, mi agrupación de Diputados se asocia a las enmiendas que se han producido en esa línea, tanto de Izquierda Unida como del CDS, principalmente. El señor Rebollo ha hecho, yo diría, una defensa no sólo brillante sino ardorosa, convencida y llena de argumentos, de la conveniencia de la fusión de RENFE y FEVE y debo confesar que no nos convencen del todo los argumentos en sentido contrario por parte del Portavoz Socialista, que no me parece que se hayan producido sino por razones de oportunidad. Evidentemente se puede hacer la integración de RENFE y FEVE a través de norma reglamentaria, pero queda más claro si se hace a través de la ley. En un Estado de Derecho, la norma de máximo rango es la ley. Estamos en presencia ahora de una norma de este carácter y realmente es una ocasión absolutamente clara para formular esta proposición.

Pasando a la manifestación de cuáles son nuestras proposiciones respecto a las enmiendas transaccionales, diremos: Respecto a la enmienda relativa al artículo 155, que mantenemos nuestra 660 —no tiene mayor trascendencia—, no sé nos acepta la propuesta que la enmienda incorpora. Creemos que la enmienda al artículo 157, número 1, lo mejora y por consiguiente votaremos afirmativamente. En la enmienda transaccional al artículo 161, aparece la expresión socialmente rentables, al final. El texto que se propone mejora el anterior pero vuelvo a referirme a mis palabras de hace un instante, socialmente rentable pero a través y con una mención expresa del principio de compensación económica. Si ese principio de compensación económica se mantiene en otra parte del texto, que sea aplicado y con carácter general, nosotros apoyaríamos la enmienda. Afirmar la rentabilidad social, sin más, nos parece un mal camino para el futuro de REN-

FE. Aceptamos la 164 y retiramos, consiguientemente la nuestra, 661. Mantendremos la 664 y no aceptamos la enmienda transaccional al 167 porque nos parece que si la Administración interviene en una concesión, no puede pretender que el concesionario se haga cargo de los resultados económicos de una gestión que puede ser perfectamente desafortunada por parte de la Administración.

Nos gusta la enmienda 168 y la vamos a votar favorablemente. El Partido Socialista, que en estos momentos apoya al Gobierno, sabrá los líos —y utilizo un término coloquial— que la aceptación de esta enmienda le va a representar con los Ayuntamientos de cualquier color. Suponer que RENFE tiene todas las licencias para hacer cualquier tipo de obras, no va a gustar a casi ningún Ayuntamiento. Me imagino que habrá medido las consecuencias; nosotros, desde luego, la apoyamos y la apoyaremos.

Al 174 retiramos nuestra 667 porque votaremos afirmativamente la transaccional; al 177, evidentemente se acepta nuestra enmienda pero se le añade una coletilla que no nos gusta: Las sanciones se graduarán atendiendo a la intencionalidad, al daño causado o al riesgo a la seguridad. Hasta ahí nuestra enmienda y a los demás factores que reglamentariamente se determinen, nos parece que en materia de sanciones es atribuir una discrecionalidad a la Administración con el mantenimiento de determinados factores que condicionan las sanciones que es impropio de una norma de carácter legal.

Por consiguiente, si ese inciso se suprime, nuestro voto será afirmativo; si ese inciso se mantiene, nuestro voto será, desgraciadamente, negativo.

Votaremos positivamente la enmienda al artículo 178, si se refiere sólo al apartado 3.

En cuanto al artículo 183, aceptamos la enmienda transaccional, deploramos que no se incorpore la aprobación por estas Cortes Generales de los contratos-programa y votaremos con entusiasmo la enmienda al artículo 190, que supone para RENFE olvidarse de todo un calvario cada vez que quiere enajenar un inmueble, al tener que ponerse en contacto con la Dirección General del Patrimonio, con la que con frecuencia el diálogo es prácticamente imposible. La autonomía en la libre disposición de los bienes nos parece muy bien y, sin que sirva de precedente, felicitamos al Grupo mayoritario y supongo que a sus mayores, porque, evidentemente, esta enmienda es un progreso notable respecto a la situación actual.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Zubía, por el Grupo Parlamentario Vasco (PNV).

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Quiero, simplemente, poner de manifiesto nuestra conformidad y aceptación de la totalidad de enmiendas transaccionales que han sido ofrecidas por el Grupo Parlamentario Socialista y que, por supuesto, tienen relación con las enmiendas de nuestro Grupo.

En consecuencia, quedan únicamente vigentes para votación las enmiendas números 54, 55, 56, 62, 63, 64, 65, 66, 68 y 69.



El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, yo quisiera hacer constar mi posición un tanto extraña a lo largo de los debates por cuanto que toda la defensa de las enmiendas de Minoría Catalana estaban planteadas desde un punto de vista competencial. Y he de decir que he quedado extrañado de la respuesta que el señor Gracia, como portavoz del Grupo Socialista, ha dado con su fuerte crítica a las enmiendas de Minoría Catalana.

Yo creo que de desconfianza, absolutamente nada de nada, por cuanto que nosotros creemos que en todo caso lo que tenemos aquí es una cuestión de interpretación de la realidad de lo que es un Estado de las autonomías y de lo que representan sus Estatutos en relación a los conceptos constitucionales.

Ustedes, señor Gracia, tienen su punto de vista discrepante del nuestro, y por ello con su mayoría rechazan todas nuestras enmiendas. Ello es aceptable, así es el juego democrático, y éste es el esquema.

Lógicamente ninguna de las transaccionales que presenta el Grupo Socialista nos afectan. Por tanto, no tengo nada que decir respecto a ellas. Únicamente quiero indicar que mantenemos nuestras veinticuatro enmiendas, en espera de su rechazo en votación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: En primer lugar, vaya mi agradecimiento y el agradecimiento de mi Grupo por el acercamiento que a través de las enmiendas transaccionales ha hecho el Grupo Socialista.

En segundo lugar, no estoy en absoluto de acuerdo con esa digresión a propósito de líneas y servicios que ha establecido el representante del Grupo mayoritario. Pero yo hago una propuesta transaccional a la enmienda transaccional. ¿Por qué no se habla de «líneas y servicios»? Y entonces se diría: «La Red Nacional Integrada de Líneas y Servicios Ferroviarios».

Con eso no creo que el tema quedara excesivamente confuso; todo lo contrario, toda vez que se salvaría la confusión que actualmente producen los títulos de la sección segunda: «La Red Nacional Integrada de servicios ferroviarios», y de la sección tercera: «Líneas que no han de formar parte de la Red Nacional Integrada».

En tercer lugar, me voy a referir ya exclusivamente a la enmienda al artículo 194, sobre la fusión de RENFE y FEVE. Yo puedo llegar a comprender las razones de oportunidad, las razones políticas que puedan existir en estos momentos a propósito de lo que queda dentro del patrimonio de FEVE; pero creo, en primer lugar, que una ley debe mirar al futuro y a ser posible tratar de no entorpecer lo que son, con un sentido pragmático, unas negociaciones intensas con Comunidades sin perder nunca los principios generales, porque eso no es bueno ni para la Administración Central, ni para las Administraciones autonómicas; no es bueno. Yo no he oído nunca una afirmación seria, constructiva y profunda de ninguna comuni-

dad autónoma en España que no parta de una consideración seria de lo que son las prescripciones de los artículos de la Constitución española. Por tanto entiendo que, salvando esos principios y tratando también de encontrar una vía transaccional, propongo que el artículo 194 quede redactado «ad futurum», es decir, que permita desde ya y en la ley la fusión de lo que sea en un futuro FEVE con lo que es en la actualidad RENFE.

No me vale el argumento de que eso se puede hacer por vía reglamentaria, porque FEVE está creada por ley, y por tanto FEVE tendría que desaparecer también por ley. No vale por tanto la vía pura y exclusivamente reglamentaria, salvo que se contenga en el artículo 194 una delegación del Poder legislativo al Poder ejecutivo, para que realice por vía reglamentaria, por vía de decreto, esa fusión de lo que quede de FEVE con RENFE. Hágase esto si se piensa hacer por vía reglamentaria, porque sin delegación estoy absolutamente seguro de que esto no se puede hacer respetando la legalidad vigente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Exclusivamente para fijar la posición de mi Grupo en relación con las enmiendas transaccionales que nos ha entregado el Grupo mayoritario.

Por lo que se refiere al artículo 155, que nosotros en su día no enmendamos, consideramos que la inclusión de la nueva determinación respecto a los titulares de actividades de transporte ferroviario, en el sentido de que la dedicación sea fundamental, mejora la redacción. Por ello tenemos una postura favorable a esta enmienda transaccional.

El artículo 157 tampoco lo enmendamos en su día. Realmente no era un modelo que hubiera que imitar. Vemos que con la enmienda tampoco ha mejorado; nuestra postura es indiferente ante esta enmienda transaccional, y por tanto anunciamos que nos vamos a abstener en su votación.

La enmienda al artículo 161, supone un notable acercamiento a la postura de nuestra enmienda 526, puesto que prácticamente la acepta. Por lo tanto, anunciamos que estamos a favor de la misma, lo cual implica retirar nuestra enmienda 526.

La enmienda al artículo 164, al cual nosotros en su día tampoco presentamos enmienda, en el fondo elimina la referencia a las personas que podrán concurrir, sean personas físicas o jurídicas, y las condiciones que deben reunir. Como se suele hacer con tanta frecuencia en este proyecto, se remite a lo que reglamentariamente se determine. La eliminación de esta referencia al reglamento creemos que es positiva, lo que nos inclina a favor de esta enmienda transaccional.

La transacción referida al artículo 167, que tampoco enmendamos en su día, no nos entusiasma demasiado y nuestra postura es también de abstención, lo mismo que la transaccional al artículo 168, que en su día tampoco en-

mendamos, que ofrece una nueva redacción que tampoco altera sustancialmente el texto.

En cuanto a la enmienda transaccional del Grupo Socialista al artículo 164, ya que en el fondo supone la aceptación de la enmienda 529 de nuestro Grupo, nuestra postura es favorable. Vamos a votar, naturalmente, a favor de ella, lo que implica la retirada de nuestra enmienda 529.

Con la enmienda al artículo 177, al cual nosotros tampoco habíamos presentado ninguna enmienda en su momento, al eliminar la referencia al reglamento, gana el contenido del artículo. Se elimina, repito, este gran defecto del proyecto consistente en la remisión a lo que determinen los reglamentos. Si se eliminara realmente esa expresión estaríamos a favor, pero si se mantiene nos veríamos en la necesidad de hacer lo mismo que en el trámite de enmiendas, es decir, no enmendar y, en este caso, abstenernos.

Respecto al artículo 188, puesto que nosotros proponíamos un apartado 3, nuevo en el que figurara el acuerdo con RENFE y la transacción impone la previa consulta a la misma, creemos que en el fondo se ha aceptado, aunque no del todo, nuestra intención; por tanto, estamos a favor de esta enmienda transaccional.

La enmienda transaccional al artículo 183 tiene la característica fundamental de introducir el concepto de garantía de coherencia y continuidad de la gestión de RENFE. En principio nosotros estaríamos de acuerdo, pero observamos que no se ha aceptado un tema importante para nosotros y que figura en la enmienda 535. Se ha hecho caso omiso a nuestra propuesta —que es importante— de que los planes de transporte ferroviario sean debatidos por las Cámaras. No se ha tenido en cuenta y nosotros entendemos que eso es imprescindible para lograr que todos los grupos políticos del país tengan opción de aportar sus sugerencias y sus argumentos. Al no aceptarse esto, nosotros vamos a votar en contra de esta enmienda al artículo 183.

La referida al artículo 190 recoge parcialmente nuestras enmiendas, sobre todo la 540. La enmienda 539 era más bien una enmienda de forma, puesto que intentaba sustituir «Dichos» por «Estos». Al ver que esta última era de forma y la 540 se ha recogido, votaremos en favor de esta enmienda transaccional.

Resumiendo, señor Presidente, las enmiendas que mi Grupo retira son: la 525, de «motu proprio», como le anuncié en la intervención anterior, y, como consecuencia de estas enmiendas transaccionales, la 526, la 529, la 534, la 539 y la 540.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Camisón, la 540 ya había sido incorporada al informe de la Ponencia, como recordará su señoría.

Señor Gracia, tiene la palabra.

El señor **GRACIA PLAZA**: Respecto a Izquierda Unida, simplemente quiero decir —no está el representante, pero lo leerá después posiblemente en el acta— que muchos de sus planteamientos pueden recogerse reglamentariamente.

te. Exista una discrepancia que no es de fondo, sino en cuanto a la necesidad de que figure en la ley. Y esta ley es suficientemente larga como para evitar, en lo posible, alargar su texto.

Respecto a las enmiendas del PDP, yo quisiera detenerme en dos aspectos. El principio de compensación está recogido en la ley con la técnica del contrato-programa; se dice expresamente que debe haber aportaciones económicas en función de las exigencias que figuren en el contrato-programa. Entendemos que el principio de compensación está suficientemente recogido en el artículo 188, número 2.

Otra cuestión es que el contrato-programa deba ser aprobado en Cortes Generales, y contesto también así a una confusión que entiendo que tiene el Grupo Popular. Existe el compromiso del Gobierno de traer un plan de transportes ferroviarios para discutirlo en esta Comisión y en las Cortes Generales. Otra cosa son los contratos-programa, que entendemos que es una de las acciones que, evidentemente, son de Gobierno y que no precisan de una aprobación previa de las Cortes Generales. Además, uno de los factores que estamos buscando con respecto a RENFE es su agilidad y, evidentemente, un trámite de ese estilo no la favorece. Puede haber contratos-programa a doce años, pero también puede haberlos a corto plazo, a un año o unos meses. En esta cuestión existe una discrepancia, pero entendemos que nuestra postura está suficientemente justificada.

Señor Ortiz, los «mayores» del Grupo Socialista que mantuvieron la enmienda a la que usted se refiere están sentados en esta habitación. **(El señor ORTIZ GONZALEZ: ¡Me alegro!)** No existe ninguna referencia externa al debate que en este momento se está produciendo.

Respecto a Minoría Catalana, voy a resaltar uno de los aspectos positivos de mi argumentación: la ley ha buscado mecanismos para solucionar los problemas competenciales y le he puesto el ejemplo de todo el título VIII. A lo mejor el término de desconfianza que he citado puede estar injustificado. En mi opinión, no se puede, a lo largo de toda una ley, presentar enmiendas en las que se hace diferencia entre competencias del Estado y competencias de las Comunidades Autónomas cuando existe un título preliminar, entre otros, que establece claramente el ámbito de la ley: en aquellos casos en los que existan competencias de las Comunidades Autónomas. Así pues, en todo caso, no veo dureza en la expresión ni en la argumentación. Entiendo que la Ley por sí misma establece un mecanismo de solución de problemas o tiene un espíritu de solucionar problemas que estaría por encima de la posible dureza de la terminología en cuanto a dureza o no dureza.

Al representante del CDS le debo decir que nuevamente nos ha convencido. Vamos a aceptar la enmienda transaccional que ofrece para el artículo 159, relativa a «líneas y servicios». Y habrá que modificar seguramente el título, que tendría que ser: «Red Nacional Integrada de Transporte Ferroviario».

Respecto a Coalición Popular, repito lo que he dicho antes. Entendemos que hay una confusión entre el compro-

miso ya adquirido por el Gobierno de traer un plan de transportes ferroviarios a las Cortes Generales y lo que se pretende, que es traer el contrato-programa a las Cortes Generales para su aprobación previa. Entendemos que esto no favorece, evidentemente, la agilidad que intentamos dar a RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Sólo medio minuto para una cuestión de orden del debate.

Yo pediría al representante del Partido Socialista que me contestase, si a bien lo tiene, respecto a la transacción que he propuesto a lo largo del debate en cuanto a la fusión de RENFE y FEVE en el futuro, dando en el artículo 194 al Ejecutivo una delegación para poder realizar por vía reglamentaria la fusión de lo que quede en su día de FEVE con RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro Grupo Parlamentario quiere intervenir en este momento? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Quería asociarme a la petición que formula el señor Rebollo. Creo que se avanzaría si sufriera alguna modificación el texto del artículo 194 en la línea de permitir en el futuro esta fusión; con lo cual se resolvería el problema de oportunidad, que parece que es la única duda que le queda al representante del Grupo mayoritario. Se hace la previsión ahora y en el momento que se juzgue oportuno se puede acometer esa fusión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Una ligerísima matización al portavoz del Grupo Socialista, en el sentido de que si la enmienda transaccional hubiera venido en los términos que ha indicado ahora respecto a que no era necesario que viniese a las Cortes Generales el contrato-programa, pero sí el plan de transportes ferroviarios, hubiéramos estado a favor de la transacción, pero como no ha venido así, no podemos estarlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Empiezo por el final: hay un compromiso de Gobierno hecho en Pleno; entendemos que no es necesario que figure en una ley cuando ya existe un compromiso.

Respecto al tema de la integración de FEVE en RENFE, creemos que está bien recogido. Nos han convencido las argumentaciones en otros temas, pero creemos que en éste, sabiendo que es una reivindicación que mantienen desde hace mucho tiempo los trabajadores de FEVE, hemos dejado el tema abierto. A través del proceso que hay

en este momento de negociación, y una vez que esté terminado y clarificado el mapa de lo que queda, existirá esa posibilidad. Repito que pensamos que está ya suficientemente recogido en la ley y que cualquier otro aspecto puede ser tratado reglamentariamente. No nos convencen las argumentaciones de que obligatoriamente una cosa que no es necesaria en una ley que ya es muy larga, debe figurar en el texto de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Una pregunta al portavoz del Grupo Socialista: el aceptar las palabras «líneas y servicios» en el artículo 159, ¿significa que cuando se habla de «servicios» se ha de decir «líneas y servicios»?

El señor **GRACIA PLAZA**: No, significa que en el artículo 159, que empieza diciendo «Los servicios ferroviarios de transporte público...» había una enmienda del CDS que pretendía la sustitución de los «servicios ferroviarios», por «líneas ferroviarias». La enmienda transaccional que ahora aceptamos es convertir esa enmienda de sustitución en enmienda de adición. Entonces, quedaría: «Las líneas y servicios ferroviarios de transporte público...».

El aceptar esta enmienda implica que el título queda desfasado en cuanto a terminología. Por eso proponíamos que, a su vez, sería necesario corregir el título, con lo que quedaría «La Red Nacional Integrada de Transportes Ferroviarios».

El señor **PRESIDENTE**: Los rótulos se votarán al final. De todas formas, como en el mismo artículo se hace referencia a la misma expresión, en el punto 2 se dice «La determinación concreta de los servicios ferroviarios...», ¿se mantiene el texto actual y solamente la corrección afectaría a la primera línea del artículo?

El señor **GRACIA PLAZA**: Sí, señor Presidente, solamente afecta al número 1.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a pasar a las votaciones. (El señor Ortiz pide la palabra.) Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: El señor Tamames se ha tenido que ausentar y me ha pedido que solicite a la Presidencia la correspondiente votación de sus enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: Por supuesto, señor Ortiz, pero al Presidente le queda una duda porque el señor Tamames, en el momento de su intervención, dijo que retiraba la enmienda 117. Al no estar presente, me parece lo más conveniente someterla a votación, no vaya a ser que, sin estar presente el Grupo interesado, nosotros procedamos a retirar una enmienda sin tener absoluta seguridad.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muy bien.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones.

Por Izquierda Unida, ante esta eventualidad, lo único que podemos hacer es votar separadamente la 117 y, luego, el resto.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: También pediría votación separada de la enmienda 125.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra separación? (**Pausa.**)

Vamos a votar, en primer lugar, las enmiendas al título VI, de la Agrupación de Izquierda Unida, del Grupo Mixto. Votamos la enmienda 117.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 19; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 117.

Pasamos, a continuación, a votar la enmienda 125.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 23; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, votamos el resto de las enmiendas de la Agrupación de Izquierda Unida.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 19; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas dichas enmiendas.

A continuación, vamos a votar las enmiendas de la Agrupación PDP. ¿Quiere el señor Ortiz dejar constancia de las enmiendas que ha retirado?

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Sí, señor Presidente. Retiramos las enmiendas 661 y 667.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien. Igualmente, la enmienda 671 se refería al artículo 185, puntos 2 y 6; según hemos visto en el informe de la Ponencia, se ha recogido la parte que modifica el punto 2, pero la parte que pedía suprimir el punto 6 no se ha recogido. Por lo tanto, la enmienda 671, en la parte que corresponde al punto 6 también habrá que votarla.

Entonces, procedemos a la votación de las enmiendas de la Agrupación PDP, que pasamos a relacionar: 659, 660, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671 (solamente en aquella parte que pide la supresión del punto 6 del artículo 185) y 672.

Sobre estas enmiendas, ¿solicitan SS. SS. votación separada? (**Pausa.**)

Sometemos a votación las enmiendas de la Agrupación PDP al título VI antes relacionadas.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 19; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de la Agrupación PDP al título VI antes referidas.

Seguidamente, pasamos a votar las enmiendas que se mantienen del Grupo Parlamentario Vasco (PNV). Me parece, señor Zubía, que las que se mantienen para votación son las enmiendas 54, 55, 56, 62, 63, 64, 65, 66, 68 y 69. ¿Son éstas? (**Asentimiento.**)

Entonces, pasamos a votación las enmiendas del PNV que se mantienen para su votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, pasamos a votar las enmiendas de Minoría Catalana, que se mantienen en su totalidad. Estas enmiendas son, correlativamente, desde la 822 hasta la 845, ambas inclusive. ¿Algún Grupo Parlamentario pide votación separada de estas enmiendas? (**Pausa.**)

Votamos la totalidad de las enmiendas de Minoría Catalana, al título VI, que comprende los números 822 a 845, ambas inclusive.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 19.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas del Grupo Parlamentario Minoría Catalana.

A continuación, vamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario CDS. ¿Su señoría ha retirado alguna enmienda?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Sí, señor Presidente, retiro las enmiendas 264, 265, 266 y 268.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, le recuerdo que respecto al artículo 182 el portavoz del Grupo Socialista ha hecho el ofrecimiento de recoger el plazo de dos meses.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: También retiro la 273, la 274, la 275, la 276.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, quedarían vivas, señor Rebollo, la 267, la 269, la 270, la 271, la 272 y la 277. (**Asentimiento.**)

¿Votación separada de alguna de estas enmiendas? (**Pausa.**) ¿El Grupo Parlamentario Socialista no tendrá posteriormente necesidad de alguna de estas enmiendas que han sido retiradas? (**Denegaciones.**)

En consecuencia, vamos a proceder a la votación de las enmiendas del CDS que paso a relacionar: 267, 269, 270, 271, 272 y 277, a este título VI.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 19; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas antes referidas del CDS.

A continuación pasamos a votar las enmiendas del Gru-

po de Coalición Popular. El señor Camisón ha dicho que se retiran los números 525, 526, 529, 534 y 539. (**Asentimiento.**)

En consecuencia, quedan vigentes la 524, 527, 528, 530, 531, 532, 533, 535, 536, 537, 538 (la 540 ha sido incorporada al dictamen de la ponencia) y 541. (**Asentimiento.**)

¿Algún Grupo solicita votación separada de estas enmiendas?

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, creo que a la enmienda 535 existe una enmienda transaccional, que se incorpora al dictamen.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, al último párrafo del artículo 183 hay una enmienda transaccional. No sé si el señor Camisón hizo alguna referencia a esta enmienda. ¿La mantiene? (**Asentimiento.**)

En consecuencia, procedemos a votar las enmiendas de Coalición Popular al título VI, números 524, 527, 528, 530, 531, 532, 533, 535, 536, 537, 538 y 541.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, seis; en contra, 19; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas antes reseñadas del Grupo Parlamentario Coalición Popular.

A continuación, señorías, vamos a votar las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Parlamentario Socialista, con una modificación que en su momento explicitaremos.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, también hay una enmienda transaccional «in voce» del señor Rebollo al artículo 159.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Al artículo 159, sobre «líneas y servicios»? (**Asentimiento.**) Bien.

Vamos a votar, en primer lugar, la enmienda transaccional al artículo 155 propuesta por el Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 25; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al segundo párrafo del artículo 155 y, por tanto, aprobado este segundo párrafo. (**El señor Ortiz González pide la palabra.**)

El señor Ortiz tiene la palabra.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, pediría votación separada de las enmiendas transaccionales a los artículos 161, 167 y 177.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a votar las enmiendas transaccionales, una a una.

Se somete a votación la enmienda transaccional al artículo 157, apartado 1.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al número 1 del artículo 157 y, por tanto, dicho número 1 del artículo 157.

A continuación, votamos la enmienda transaccional al artículo 159, propuesta «in voce» por el señor Rebollo, referida a la línea primera del número 1, que deberá decir: «Las líneas y servicios ferroviarios de transporte público...».

**Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional «in voce» del señor Rebollo al artículo 159.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al número 2, del artículo 161.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; en contra, dos; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al número 2, del artículo 161 y, por tanto, dicho número 2, del mismo artículo.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al primer párrafo del número 1 del artículo 164.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 25; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada esta enmienda transaccional al primer párrafo del número 1 del artículo 164 y, por lo tanto, queda aprobado dicho párrafo.

Pasamos, a continuación, a votar la enmienda transaccional al artículo 167, completo.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, dos; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 167 y, por tanto, queda aprobado dicho artículo.

Pasamos a votar la enmienda transaccional al número 5 del artículo 168.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 168.5 y por tanto dicho apartado 5 del artículo.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional propuesta por el Grupo Socialista al artículo 174, que supone la adición de un nuevo número 3, que afecta al artículo 175. Supone la supresión del artículo 175. Es una enmienda transaccional, de adición de un nuevo número 3 al artículo 174, que significa la refundición y, por tanto, la desaparición del artículo 175.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 24; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional de adición de un nuevo punto 3 al artículo 174 y, por lo tanto, aprobado dicho artículo, advirtiendo que la aprobación de esta enmienda supone la supresión del artículo 175.

A continuación pasamos a votar un nuevo punto 3 del artículo 177 que, a su vez, supone la eliminación del artículo 178.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 21; en contra, dos; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional de un nuevo punto 3 al artículo 177 y, por lo tanto, dicho artículo, advirtiendo que esta votación supone la supresión del artículo 178.

Al artículo 182.3 hay una enmienda transaccional, a la cual se introduce otra enmienda «in voce», apliando el plazo a dos meses.

Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, en el punto 3 hay una referencia al artículo 178; habría que modificar el número del artículo en caso de que se aprobaran las demás enmiendas. Evidentemente, como estamos siguiendo la numeración del informe de la Ponencia, correspondería con el 183 del informe de la Ponencia, aunque al final, en la redacción del conjunto de la ley, será el artículo 178.

El señor **PRESIDENTE**: La referencia es al artículo 183 del informe de la Ponencia. Pienso que es mejor poner artículo 183 y después de hacer la nueva numeración global, por los servicios de la Cámara, sería el artículo 178.

Votamos, por tanto, la enmienda transaccional al artículo 182, párrafo primero de ese punto 3 y en el párrafo segundo introduciendo la modificación aceptada «in voce» del plazo de dos meses, en vez de un mes. En esas condiciones pasamos a votar la enmienda transaccional de modificación del punto 3 del artículo 182.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 25; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el punto 3 del artículo 182 mediante esta enmienda transaccional.

Al artículo 183 se ha propuesto una enmienda transaccional a su último párrafo. Se vota dicha enmienda.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 23; en contra, dos; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al último párrafo del artículo 183 y, por lo tanto, aprobado dicho párrafo.

Finalmente, votamos la enmienda transaccional al ar-

tículo 190, que es completo y se añade un nuevo punto 4.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 25; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 190 y, por lo tanto, dicho artículo.

Señorías, a continuación pasamos a votar los artículos. En primer lugar, vamos a votar aquellos artículos que no tienen ninguna enmienda presentada. Si SS. SS. están de acuerdo serían los artículos 166, 169, 181, 191 y 192, todos ellos con la numeración del informe de la Ponencia.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 22; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos antes relacionados.

A continuación pasamos a votar aquellas partes de los artículos afectadas por enmiendas transaccionales que no correspondían a la totalidad de un artículo: del artículo 155, el primero y el tercer párrafos; del artículo 157 el punto 2; del artículo 161 los puntos 1 y 3; todo el artículo 164, con excepción del primer párrafo del punto 1; el artículo 168 votaríamos el del informe de la Ponencia en su totalidad, porque la enmienda transaccional es de adición; el artículo 174 igualmente, porque la transaccional es de adición; el artículo 177 también en su totalidad; del artículo 182 votaríamos los puntos 1 y 2; del artículo 183 votaríamos el primer y el tercer párrafos, y del artículo 159 al haber sido admitida una enmienda «in voce» se vota la nueva redacción. Votaremos el artículo 155, párrafos primero y tercero; el 157, punto 2; el artículo 159 con la modificación «in voce» referida a «líneas y servicios»; artículo 161, puntos 1 y 3; artículo 164 entero, excepto el primer párrafo del punto 1; artículos 168, 174 y 177, textos completos del informe de la Ponencia; artículo 182, puntos 1 y 2, y artículo 183, párrafos primero y segundo.

¿Alguna de SS. SS. pide votación separada para alguno de estos artículos? (**Pausa.**)

Se votan conjuntamente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; en contra, dos; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos antes relacionados del título VI.

Pasamos a votar a continuación los demás artículos todavía no votados, salvo los artículos ya suprimidos, que son el 175 y 178.

En consecuencia, los artículos que faltan por votar son el 154, 156, 158, 160, 162, 163, 165, 170, 171, 172, 173, 176, 179, 180, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 193 y 194. La numeración es la correspondiente al informe de la Ponencia. ¿Alguna de SS. SS. requiere votación separada de estos artículos? (**Pausa.**)

Pasamos a votar la relación completa antes referida de estos artículos del título VI.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 19; en contra, tres; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los artículos del título VI antes relacionados.

Con esta votación finalizamos el título VI.

A continuación, señorías, vamos a entrar en el debate del título VII, que, como saben, ha sido calificado como orgánico por la Mesa del Congreso de los Diputados, de acuerdo con una resolución enviada a esta Comisión y a la que el señor Secretario de la Comisión va a dar lectura antes de iniciar el debate de dicho título VII.

El señor **SECRETARIO** (Sisó Cruellas): «La Mesa de la Cámara, en su reunión del día de hoy y a la vista del escrito número de expediente 121/4, número de registro 3.869, remitido por V. E. sobre el problema surgido en la tramitación del proyecto de ley sobre ordenación de los transportes terrestres, como consecuencia de la delegación en la Comisión de competencia legislativa plena y de la calificación de su título VII como ley orgánica, ha adoptado el siguiente acuerdo:

Considerando que la calificación de todo el proyecto como ley orgánica para después precisar que a todos sus efectos, salvo los comprendidos en el título VII tienen carácter de ley ordinaria, entrañaría una aplicación extensiva de la doctrina de las materias conexas que sobrepasaría los rigurosos límites fijados al respecto por el Tribunal Constitucional: Proceder, conforme a la segunda solución propuesta, a desglosar de la ley el título VII que se tramitará como un proyecto independiente de ley orgánica, sin perjuicio de que el informe de la Ponencia y el dictamen de la Comisión sobre ambos proyectos se realicen simultáneamente, pero pasando a la discusión del Pleno solamente el proyecto de ley orgánica.»

El señor **PRESIDENTE**: A esto añadiríamos que de la interpretación propia de esta comunicación parece deducirse que también otras disposiciones complementarias referidas al título VII deben ser consideradas orgánicas, extremo que someteremos a la votación de la Comisión, en concreto, la disposición adicional quinta. También habrá que someter al criterio de la Comisión si consideramos que ese proyecto de ley separado, que se refiere exclusivamente al título VII del proyecto de ley original, debe o no ir con preámbulo y, en ese caso, si se considera que los párrafos del preámbulo que se refieran a ese título VII y a esa disposición adicional quinta podrían configurar el preámbulo del nuevo proyecto de ley. Recuerdo a SS. SS. que en su momento la Comisión se deberá pronunciar sobre estos extremos.

El señor Gracia tiene la palabra.

El señor **GRACIA PLAZA**: Hay una disposición final que es la relativa a la entrada en vigor de la ley que, previsiblemente, debería ir en las dos leyes.

El señor **PRESIDENTE**: Sí, parece obvio que esa disposición se debe incluir en las dos leyes.

En consecuencia, vamos a pasar a debatir el título VII con estas advertencias, sobre las que luego se deberá pronunciar la Comisión, sabiendo que la numeración que vamos a utilizar en el debate es la original del proyecto de ley, que luego deberá ser adaptada a la característica de un nuevo proyecto de ley separado, que deberá ir al Pleno del Congreso, como SS. SS. conocen.

En consecuencia, damos la palabra al señor Ortiz para que defienda las enmiendas a este Título VII, por la Agrupación PDP.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: La verdad es que este título llena, en alguna medida, de perplejidad al que se enfrenta con él. Porque, en definitiva, de lo que se trata parece que es de resolver un problema que tiene su raíz en el título VIII de la Constitución y en los Estatutos; es el problema de la concurrencia de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas.

El resultado que se obtiene con este título es aceptable. En definitiva, de lo que se trata, supongo, es de evitar que los transportistas españoles tengan que acudir a 17 ventanillas distintas —por decirlo en términos coloquiales— y el evitar este hecho, que ciertamente no es deseable, se hace por vía de delegación de facultades en las comunidades autónomas.

Pero queda la duda, y de ahí viene la palabra «perplejidad» que he utilizado al principio, de si estamos en presencia de facultades que el Estado, en el sentido del artículo 149 de la Constitución, delega en las comunidades autónomas, en todos los casos; si no habrá algún caso en que las competencias sean de las comunidades autónomas. Entonces, el resultado, que es la simplificación a través del juego de la delegación de facultades, lo compartimos, pero no compartimos siempre la vía utilizada. No estamos seguros de que si el vehículo es la delegación en todos los casos, si en unos casos será la delegación y en otros casos el reconocimiento de la competencia específica que tienen algunas comunidades autónomas en la materia.

Nuestra Agrupación de Diputados se reserva los argumentos al respecto para el debate en el Pleno y ahora se limita, en esta perplejidad en la que está, primero, a manifestarla y, después, a la defensa escueta y sencilla de las dos únicas enmiendas que ha planteado a este título; repito que no por entender que todo el título sea correcto, desde nuestro punto de vista. Realmente, lo digo una vez más, no siempre la delegación es el camino. En algún caso habría que reconocer las competencias de las comunidades autónomas en la materia.

Las dos enmiendas tienen un sentido muy concreto. Se refieren a la inspección por parte de la Administración del Estado. Pedimos la supresión del apartado 3 del artículo 204 y del apartado 2 del artículo 205, en un tema tan específico como es el de la inspección. Nos parece que si la Administración ha delegado facultades a las comunidades autónomas o si éstas las tienen por el juego de sus estatutos, carece de sentido que haya una segunda inspección que se pueda ejercer desde la propia Administración del Estado; con lo cual habría dos inspecciones: la inspección que corresponde a la comunidad autónoma, o



por vía de delegación o por vía de ejercicio de competencias propias, y, además, una inspección que con carácter normal —no se dice ni tan siquiera que sea extraordinario, sino normal— puede ejercer la Administración del Estado.

Nos parece que esto es introducir un elemento de barroquismo —por decirlo de alguna manera— en materia de inspección. Esta es la razón por la que pedimos la supresión del apartado 3 del artículo 204 y, asimismo, del apartado 2 del artículo 205, en coherencia de una enmienda con la otra.

Eso es todo, señor Presidente. Para el Pleno formularemos una fijación de posición más clara y más definida.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del PNV, tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Estamos ante un Título que tenemos que calificar de importante y, al mismo tiempo y en el inicio de mi intervención, tengo que empezar por felicitarnos o por mostrar la satisfacción de nuestro Grupo ante la existencia de un Título de esa naturaleza. Dicho esto, tengo que adherirme lógicamente a las manifestaciones que hacía el portavoz del Grupo del PDP, por cuanto, efectivamente, nosotros hemos observado en el desarrollo posterior del Título que en algunos casos se están delegando a comunidades autónomas facultades que ya son de su competencia en virtud de los propios estatutos de autonomía.

Por esta razón, precisamente, las enmiendas que mi Grupo tiene presentadas a este Título en su inmensa mayoría son de supresión y tratan de llevar a sus justos términos cuáles son esas facultades delegadas que la Administración del Estado tiene que otorgar a las comunidades autónomas. No creo que merezca la pena entrar o ahondar en exceso en cada una de ellas, pero a título de ejemplo puedo referirme en concreto a la enmienda número 74 al artículo 199, que propone la supresión de los apartados d) y f), que hacen referencia concretamente al establecimiento de tarifas y de prestación de servicios mínimos. Son dos aspectos que entendemos son de la competencia, en virtud de su autonomía, de las propias comunidades autónomas, en concreto de la vasca, y por ello no podemos estar de acuerdo en cuando exista una delegación de facultades que ya le corresponden por competencia propia.

Repito que la inmensa mayoría de las enmiendas van en esta misma línea de supresión de apartados o de artículos concretos. A mayor abundamiento, muchas de estas enmiendas están relacionadas con una enmienda de nueva redacción que propusimos al artículo 5. Consecuentemente, no procede en este momento que haga mayores matizaciones, por cuanto sería repetir argumentaciones dadas en su día.

Únicamente me quedaría aprovechar la ocasión para retirar la enmienda número 152 al artículo 199, apartado d), por cuanto entendemos que está subsumida en la número 74 presentada por nuestro Grupo. Consecuentemen-

te, habría una repetición de enmiendas, que procedemos a corregir.

Sí deseo añadir que las tres últimas enmiendas que mi Grupo presenta a este Título tienen otra naturaleza; concretamente son las enmiendas 78, 79 y 80, que afectan a los artículos 213 y 214, que tratan de que no se introduzca en el proyecto la figura del silencio negativo, máximo tratándose como se trata de una Ley Orgánica. Por ello, solicitamos o pretendemos la supresión de los párrafos en los que se introduce esa figura del silencio negativo. Esto en cuanto al artículo 213. En el artículo 214, pretendemos la supresión del párrafo final, por cuanto entendemos que no procede tampoco modificar el criterio general de la jurisdicción contencioso-administrativa.

Respecto al fondo de las enmiendas —lógicamente y habida cuenta de que habrá que discutir las en el Pleno de la Cámara—, nos limitamos a mantenerlas para votación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo de Minoría Catalana.

El señor **SEDO I MARSAL**: Las enmiendas que nosotros tenemos presentadas a este Título las defenderemos en el Pleno. Básicamente están referidas, como ya han dicho otros portavoces, a los esquemas que se nos presentan en el articulado, en donde se delegan funciones que muchas de las comunidades autónomas ya tienen asumidas por sus transferencias.

De todas maneras, hay tres enmiendas concretas que voy a mencionar aquí. Nuestra enmienda 853, al artículo 212, hace referencia a la transferencia de presupuestos. Creemos que la transferencia de presupuestos, cuando haya una delegación, no debe simplemente contemplar la transferencia de la delegación a los organismos periféricos del Estado, sino también a las comunidades autónomas en aquellos conceptos en que les son delegadas las funciones.

En cuanto al artículo 214, nuestra enmienda 855 es de aspecto jurisdiccional. Se pretende que en su nueva redacción quede mejor regulado porque, tal como está el artículo, la vía administrativa queda prácticamente parada, sin que pueda haber posibilidad para cualquier órgano jurisdiccional de ponderar los intereses estatales y comunitarios del tema en cuestión.

Nuestra enmienda 856 es de adición de un artículo, el 215, que hace referencia a la existencia de la gran relación comercial y de transportes que hay entre Cataluña y el Principado de Andorra y, por tanto, se pretende una delegación a la Comunidad de las competencias relativas al establecimiento de servicios entre ambas, dado, como digo, su especial vinculación.

Así pues, señor Presidente, nosotros mantenemos todas nuestras enmiendas para defensa en Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo para defender su enmienda 278, que tiene algunas singularidades.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: La enmien-

da tenía, en cuanto a su justificación, dos aspectos. El primero, al que la Mesa del Congreso parece ha dado pleno asentimiento, es el hecho de que no parecía aconsejable incorporar esta materia al proyecto de Ley que se nos entregó por razón de la distinta naturaleza que tenía este Título del resto o de casi todo el resto del contenido de la Ley. Y luego, en la propia justificación se dice: «y, además, porque parece lógico que antes se oiga, en relación con la materia», etcétera. Es decir, la frase «que antes se oiga» se refería a que, dentro de lo que ya es articulado, aprobado en Comisión con competencia plena (como son los artículos 9.º, 10 y 11, Capítulo IV del Título Preliminar, Organos de coordinación interadministrativa), parecía lógico que para que no se produjera el confusionismo que estamos contemplado se oyese, antes de establecer un texto para esta Ley Orgánica, a los órganos de coordinación interadministrativa que se contemplan en la propia Ley.

Digamos que la propia Ley está reconociendo que se necesitan esos órganos. Sin embargo, a la hora de tomar la decisión más importante, que debiera ser —como es, indudablemente— la de establecer una delegación de aquellas facultades que competen a la Administración central, estos órganos no se han escuchado por la razón de que no existen, administrativamente hablando. Yo entiendo que la primera medida, puesto que la propia Ley de Ordenación de Transporte establece la necesidad de estos órganos, es escucharlos en relación con el contenido de la Ley.

Por otra parte, estamos viendo —por eso hablaba yo antes de confusionismo— cómo los Grupos, que de alguna manera pueden representar una voz más enterada de los problemas de una comunidad autónoma (como son Minoría Catalana y el PNV), están diciendo que hay competencias que se dan aquí como delegables o delegadas de la Administración central en las comunidades autónomas, pero ya que están transferidas y reconocidas como propias en sus respectivos estatutos. Por todo ello, tendría que ser llevado a una discusión más serena, más profunda, en donde se tratara de evitar, al mismo tiempo, que esta confusión administrativa se traslade a los empresarios. Porque si éstos van a tener una ventanilla en cada comunidad para líneas que trascienden del territorio de las comunidades, mal andamos. Y si, por otra parte, no se escucha a las comunidades en lo que indudablemente tiene mucho que ver con su vida, puesto que los transportes son como la circulación básica en el terreno social, económico, etcétera, de sus territorios, mal andaríamos también.

Sólo quiero, para terminar, poner un ejemplo. El artículo 196, del Título VII, que será el número que corresponda en el nuevo proyecto de Ley Orgánica, dice en su primer párrafo: «Respecto a los tráficos internos que a continuación se definen, comprendidos en líneas regulares de viajeros, cuyo itinerario discurra por el territorio de más de una comunidad autónoma, se delegan en la comunidad autónoma en cuyo ámbito se realizan dichos tráficos» —debería decir: en las comunidades autónomas—, «las siguientes facultades: a) Autorizar con posterioridad a la inauguración de los servicios objeto de la concesión»

—luego es una concesión que abarca a esos servicios, una única concesión, porque se escribe en singular— «el establecimiento o supresión de tráficos internos». Aquí ya en sí mismo se está aludiendo a una posibilidad que no parece lógica. Pero vamos más adelante y en el apartado 2 se dice: «A los efectos de lo dispuesto en el punto anterior, se entenderán por tráficos internos aquellas expediciones o servicios parciales, de una línea de transporte público regular, que explotan, con calendario y en su caso horario propio, tramos fragmentarios de la línea matriz y se encuentran íntegramente comprendidos en el ámbito territorial de una comunidad autónoma».

Parece que hay una preocupación exclusivamente referida al orden administrativo más que constitucional, a las relaciones entre la Administración central y las administraciones autonómicas del Estado y, sin embargo, no hay una contemplación de lo que la Administración central y las administraciones autonómicas del Estado tienen como misión primordial, que es el respeto a los derechos del usuario. Naturalmente, este punto 2 choca totalmente contra esos derechos.

El que un usuario, utilizando los servicios de una única explotación, coja una línea que discurre por varias comunidades y se pueda encontrar con que cualquiera de esas comunidades, en uso de sus facultades delegadas, pueda suprimir expediciones o servicios que corresponden a tramos fragmentarios de la línea matriz y se encuentran comprendidos íntegramente en el ámbito territorial de una comunidad autónoma, prácticamente nos coloca en una época histórica enormemente atrasada, muchos decenios atrasada, en donde los transbordos estaban a la orden del día.

Señorías, entiendo que este Título es tan importante, para los usuarios, en primer lugar; para las empresas, que no pueden ver cómo se fragmenta su actividad en múltiples oficinas administrativas; para la Administración central y para las administraciones autonómicas del Estado, que tienen que configurar una red auténtica de transporte regular de viajeros, que debiera darse a los preceptos de esta Ley Orgánica el cauce que se establece en los artículos 9 y siguientes, y aprobados, de esta Ley, para que se obtenga un texto congruente y lógico y no se den los problemas que las propias enmiendas del PNV y de Minoría Catalana ponen de manifiesto.

Por consiguiente, en nombre de mi Grupo, reservo una argumentación quizá más extensa o más profunda que la que he pretendido hacer en estos momentos para el señalamiento de la postura de mi Grupo en el Pleno de la Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Sisó.

El señor **SISO CRUELLAS**: Nosotros presentamos una única enmienda a este Título VII, la 542, que SS. SS. ya conocen, que está en consonancia con el actual «status» del Estado de las autonomías, en que estamos inmersos por compromiso de nuestra Constitución.

En efecto, en materia de transportes terrestres, según

la Constitución y los estatutos de autonomía, corresponde legislar a las comunidades autónomas en cuanto se refiere a los transportes desarrollados en el interior de su territorio. De aquí que cuando los servicios de esta naturaleza sean prestados al amparo de autorizaciones reguladas por las comunidades autónomas, haya de aclararse que se ejercitan potestades propias, al amparo de los estatutos de autonomía y potestades delegadas del Estado.

Por tanto, mantenemos esta enmienda para defenderla en el Pleno y pedimos se vote, como es lógico, en esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra, tiene la palabra el señor Cuesta, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: En primer lugar, coincidimos con todos los Grupos parlamentarios en resaltar la importancia de este título VII de la Ley que estamos estudiando en este trámite de Comisión.

Muy brevemente quisiera resumir cuáles son los criterios básicos de este Título; criterios que parten, efectivamente, de una delegación de competencias, en materia de transportes terrestres, a las comunidades autónomas, que conllevan, asimismo, evitar el riesgo de la superposición de administraciones, a través de la desaparición de la administración periférica en estas materias respecto de las que existe una delegación. Pero, a su vez, esta delegación aborda supuestos varios respecto a los distintos tipos de transportes, básicamente materias de gestión, inspección y sanciones, arbitraje y capacitación profesional.

En este título se cree, por parte del Grupo Socialista, que se está dando cuerpo a lo dispuesto en el artículo 150.2 de nuestra Constitución y el artículo 153, letra b), que contempla la delegación de competencias a las Comunidades Autónomas y los mecanismos de control que la Administración central se reserva para un adecuado cumplimiento de los fines y objetivos que se pretenden obtener a través de esta delegación de competencias. Por ello, en el Capítulo V de este Título VII se diseña un sistema de controles, de salvaguardas y de garantías para el Estado, en su misión de velar, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 153, letra b), y dando contenido a lo que contempla el artículo 150.2 de nuestra Constitución, que establece que las propias leyes de delegación deberán resolver y regular los mecanismos de control respecto de esas transferencias delegadas, que ha sido, yo creo, perfeccionado también con el tenor del informe de la Ponencia.

Hechas estas valoraciones generales, quisiera responder a algunas de las intervenciones y de los puntos que se han puesto brevemente en consideración por los distintos Grupos parlamentarios que me han precedido en el uso de la palabra. Por el orden en que se han producido esas intervenciones, empezaría refiriéndome a la perplejidad del señor Ortiz y de la Agrupación del PDP, del Grupo Mixto, en un Título VII que consideran importante y que, sin embargo, se circunscriben a la presentación de dos únicas enmiendas, muy parciales y muy secundarias res-

pecto de los problemas de fondo. A veces, no hay proporción entre los actos parlamentarios, a la hora de suscribir enmiendas, y los discursos que se hacen «a posteriori» en los trabajos de Comisión o de Pleno.

En las enmiendas 673 y 674, del PDP, parece que se apunta la inercia de intentar suprimir la posibilidad eventual que el Estado tiene, desde la óptica meramente facultativa, de supervisión, de garantía de una adecuada realización de la labor de inspección.

Coincido claramente también con lo manifestado por el Grupo Nacionalista Vasco en cuanto a resaltar la importancia de este Título. Al portavoz del Grupo Vasco quiero decirle, sin perjuicio de que a continuación anunciaré algunas de las enmiendas de su Grupo que asumimos, que el Título VII salvaguarda las propias competencias de las comunidades autónomas. Su crítica es que se delegan competencias ya transferidas; nosotros creemos que se delegan competencias de la propias Administración del Estado y que en el articulado del Título VII se hace clara salvaguarda de que, por supuesto —y ello es obvio—, no se puede delegar lo que no es propio de la Administración central.

En relación a la intervención del portavoz de Minoría Catalana, que se ha centrado básicamente en la defensa de la enmienda 855, y a la de portavoz del Grupo Vasco, que se ha centrado en la defensa de la enmienda 78 —en su miedo o recelo al silencio negativo o, en el caso de Minoría Catalana, a disfunciones en relación al procedimiento administrativo que contempla este Título VII—, decirles a ambos que esos temores a los que sus enmiendas intentan hacer frente quedan claramente disipados con la redacción que se ha dado en Ponencia a los artículos 213 y 214 de este proyecto de Ley.

Con respecto a las afirmaciones del señor Rebollo, del Grupo del Centro Democrático y Social, quiero decirle que su enmienda 278, desde una óptica parcial, ha sido recogido su espíritu —como él mismo ha hecho notar— por la propia resolución de la Mesa de la Cámara y de la Mesa de esta Comisión, en el sentido de desglosar ese Título VII como texto independiente, con carácter de ley orgánica. Decirle también en cuanto a su inquietud porque un texto de tanta importancia no sea sometido a los canales y cauces que establece esta Ley en los artículos 9 y 10, que de alguna forma, en la elaboración de este proyecto ha habido contactos no sólo con los sectores afectados, sino con las comunidades autónomas, estableciéndose principios de acuerdo con la mayoría de ellas.

En relación a las incoherencias que veía el señor Rebollo respecto al artículo 196 en su redacción actual, según el informe de la Ponencia, le diré que para aclararlo nosotros vamos a presentar en este trámite una enmienda transaccional, de la cual dará lectura posteriormente, que intenta dejar más claro el tenor de este artículo 196.

Finalmente, respecto a las objeciones planteadas por el señor Sisó, del Grupo Popular, me remito a mi afirmación de que el proyecto deja claro que no se delega aquello de lo que no se tiene competencia y que, efectivamente, siempre se está delegando la gestión de competencias de la Administración central del Estado, estableciendo

cláusulas de salvaguarda para dejar siempre a salvo lo que son competencias propias y exclusivas de las comunidades autónomas.

Paso a continuación, señorías, señor Presidente, a ilustrar a la Comisión de cuáles son las enmiendas transaccionales que mi Grupo presenta en este acto.

En primer lugar, con relación al artículo 196, planteamos la sustitución de la expresión «tráficos internos», contenida en diversos apartados de dicho artículo, por la de «servicios parciales». Lo mismo se hace respecto del artículo 197 en su apartado f). De ambas enmiendas daré traslado a la Mesa.

En relación con el artículo 199 del proyecto, en el primer párrafo aceptamos la enmienda número 73, del Grupo Vasco; parcialmente coincidimos con el espíritu de la 850, del Grupo de Minoría Catalana, y añadimos —por eso la presentamos como transaccional— una nueva letra g) al texto del articulado, con la siguiente redacción: «cuantas actuaciones gestoras sean necesarias para el funcionamiento de los servicios y no se reserve para sí el Estado». De ello damos, asimismo, traslado a la Mesa.

En cuanto al artículo 204, este Grupo asume en su tenor la enmienda número 76 del Grupo Nacionalista Vasco y, por tanto, asumimos la supresión del último párrafo del número 2 de dicho artículo.

Con respecto al artículo 210, presentamos asimismo una enmienda transaccional con la enmienda 852 de Minoría Catalana, cuyo tenor también se asume parcialmente, y en virtud de esta enmienda transaccional, en el número 2 del artículo 210 se sustituye la expresión «criterios de aplicación» por «reglas de coordinación», y se suprime el número 3 del artículo 210, tal como viene del informe de la Ponencia. En este sentido, por tanto, asumimos parcialmente la enmienda 852, pero la presentamos como transaccional porque establece también alguna variante.

Finalmente, en cuanto a la enmienda 856, no defendida en este trámite por Minoría Catalana, la aceptamos parcialmente y transmitimos a su vez una nueva redacción, que sería un nuevo artículo 215, que quedaría redactado de la siguiente manera: «Se delegan en la Generalidad de Cataluña las competencias relativas a la tramitación de servicios regulares de transporte de viajeros de uso general que, transcurriendo íntegramente por el territorio de Cataluña, tengan un origen o destino en el Principado de Andorra, sin perjuicio de las competencias que en materia de relaciones internacionales corresponden en todo caso al Estado».

Son éstas las enmiendas transaccionales que presenta mi Grupo en este trámite.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Cuesta, la Mesa no tiene el texto, de la última enmienda transaccional relativa al artículo nuevo 215. Le rogaríamos que la haga llegar a la Mesa.

Para turno de réplica, el señor Ortiz tiene la palabra.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Una brevísima réplica y

para manifestar la posición de mi Agrupación respecto a las enmiendas transaccionales.

Sigo insistiendo en que la posición de nuestra Agrupación es de perplejidad, porque realmente seguimos sin saber si estamos en presencia de una delegación de facultades en todos los casos o de reconocimiento de competencias propias de las comunidades autónomas.

Quiero decirle a mi querido amigo el señor Cuesta que, en esta situación de perplejidad —que no es tan rara puesto que es compartida por otros Grupos de la Cámara— hemos sido respetuosos con el texto, y por esa razón no hemos formulado más que dos enmiendas. Por consiguiente, no hay incoherencia, como decía el señor Cuesta, entre las iniciativas en materia de enmiendas y los discursos que se hacen aquí. En todo caso, quiero decir al señor Cuesta que si prefiere que salga de mi perplejidad, lo puedo hacer, lo haré en el Pleno, no lo dude, y entonces votaré en contra del texto, porque en la duda vamos a respetar la Constitución y los Estatutos.

El resultado que pretende el proyecto es plausible, como he dicho. Pretende evitar que haya diecisiete ventanillas y que el ciudadano de Cataluña o del País Vasco no tenga más que una ventanilla, que sea la ventanilla de la Comunidad Autónoma de Cataluña o la de Euskadi, pero la duda está en si esto se hace a través de una vía de delegación de facultades o a través de una vía de reconocimiento de competencias propias y específicas de la comunidad autónoma.

Esta va a ser nuestra posición en el Pleno, donde evidentemente nos reservaremos la posibilidad de consumir un turno en contra, si ello es posible, frente al dictamen de la Comisión o, en todo caso, en el trámite de fijación de posiciones, de explicar cuál es nuestra actitud al respecto.

Nos parece importante, en este tema como en tantos otros, respetar el bloque competencial, el bloque constitucional, y por tanto el Título VIII y las competencias de las comunidades autónomas, aunque sea a costa de seguir manteniendo esta posición de perplejidad que tan extraña le parece al señor Cuesta.

Desde esa posición de perplejidad que, repito, se sigue dando y que no es tan rara, vamos a abstenernos en la gran mayoría de las enmiendas transaccionales, aunque vamos a votar afirmativamente algunas, como por ejemplo la relativa al artículo 204; la relativa al artículo 210, porque nos parece que mejora el texto y se acomoda más a lo que es el respeto a las competencias de las comunidades autónomas, y vamos a votar también afirmativamente la enmienda «in voce» que ha formulado, con aceptación de la de Minoría Catalana, y que da lugar al nacimiento del artículo 215 en cuanto a los transportes que ligen Cataluña con Andorra.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Zubía, tiene la palabra.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Sin entrar en el fondo del tema suscitado por nuestro Grupo Parlamentario, puesto que tiempo sobrado tendremos en el Pleno de la Cámara y además porque estamos convencidos de que la

postura definitiva del Grupo Socialista, por supuesto, no es otra que la de delegar lo que realmente es delegable, baste decir, por nuestra parte, que tenemos que manifestar nuestra conformidad con las enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Socialista con respecto a las nuestras, concretamente me refiero a las enmiendas transaccionales a los artículos 199 y 204. Son de plena satisfacción y, por otra parte y para terminar, decir que, efectivamente, nuestras enmiendas 78 y 79 no tienen razón de ser en este momento por cuanto que ciertamente —como bien decía el Portavoz socialista, señor Cuesta— han sido ya incorporadas al informe de la Ponencia y consecuentemente quedarían ya retiradas en este momento.

Definitivamente, señor Presidente, quedarían para votación las enmiendas 71, 151, 72, 74, 75, 77 y 153, habida cuenta que, como he adelantado antes, la 152 queda retirada.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente, señor Presidente, para decir que nosotros retiraremos la enmienda 856, que es la que en realidad hace referencia a los transportes de Andorra. Retiramos esta enmienda ya que recoge prácticamente lo que decíamos.

En cuanto a las otras enmiendas transaccionales, comprendo el acercamiento que tenemos, pero verdaderamente son insuficientes en cuanto que no recogen completamente lo que nosotros proponíamos y en todo caso nuestra posición respecto a estas enmiendas transaccionales, básicamente al artículo 210, 213 y 214, será una posición de abstención defendiendo nuestros artículos en el Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: En las propuestas de transacción del Grupo socialista se hacía referencia también, en el artículo 199, a la enmienda 850 de su Grupo.

El señor **SEDO I MARSAL**: Tampoco queda recogido en totalidad lo que nosotros pretendíamos y, por lo tanto, mantenemos la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rebollo tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, nada que añadir a lo que anteriormente he expuesto.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nada que añadir tampoco, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Cuesta tiene la palabra.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Señor Presidente, para hacer una aclaración, porque en mi intervención anterior

he sufrido lo que se dice un lapsus. Se ha adelantado lo que era mi voluntad o un deseo a lo que es la realidad de las cosas en estos momentos. Por tanto, afirmar que en relación con la enmienda 856 de Minoría Catalana, que había anunciado como transaccional y asumida, en este trámite no la asumimos, pero afirmando la voluntad de diálogo sobre este tema y dejando a salvo lo que puede ocurrir en trámites ulteriores. Es una cuestión que en estos momentos estamos barajando, que cuenta —ya digo— con una cierta simpatía, pero que creemos requiere una madurez por parte del Grupo socialista y, por lo tanto, no estoy en condiciones de presentarla como enmienda «in voce» ni como enmienda transaccional, sino simplemente como una declaración de intenciones, repito, en el sentido de que estamos dispuestos a llegar a un diálogo y a un acuerdo que propicie una solución adecuada a este problema.

Por lo demás, decir simplemente que en el turno de réplica no ha habido apenas matices, y en este sentido reafirmarme ya en el resto de enmiendas presentadas como transaccionales en ese trámite.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra, obligadamente.

El señor **SEDO I MARSAL**: Obligadamente para mantener la enmienda 856, que anteriormente había retirado.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a las votaciones de este Título VII.

En primer lugar, no hay votaciones porque no hay enmiendas de la Agrupación Izquierda Unida, y pasaríamos a votar, señor Ortiz, las enmiendas 673, 674 de la Agrupación PDP.

Comienza la votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 15.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario PNV que permanecen vivas, y que son los números 71, 72, 74, 75, 77, 151 y 153 a este Título VII. También votamos la 80 dentro de este bloque.

¿Algún Grupo Parlamentario solicita votación separada. (Pausa.)

Votamos, a continuación, el conjunto de las enmiendas del PNV antes referidas.

Comienza la votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas antes referidas del Grupo Parlamentario PNV.

Seguidamente votamos las enmiendas de Minoría Catalana al Título VII que permanecen en vigor, señor Sedó, y que son los números 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855 y 856.

Comienza la votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas antes referidas de Minoría Catalana al Título VII.

A continuación, pasamos a votar la enmienda 278, del Grupo Parlamentario CDS.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 15; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, pasamos a votar la enmienda 542, del Grupo Coalición Popular.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 15; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a continuación, señorías, a votar las enmiendas transaccionales que ha propuesto el Grupo Parlamentario Socialista. Hay una enmienda transaccional al artículo 196, que sustituye la expresión «tráficos internos», contenida a lo largo de dicho artículo, por «servicio o servicios parcial o parciales».

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 196.

Pasamos a continuación a la enmienda transaccional de modificación de la letra f), del punto 1, del artículo 197.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, pasamos a votar la enmienda transaccional al artículo 199, que, como SS. SS. conocen, suprime la expresión «ya se lleven a cabo en cada caso concreto, dentro del ámbito de la referida Comunidad o excediendo del mismo».

Se suprime ese párrafo del artículo y se adiciona una nueva letra g), cuya redacción tienen SS. SS. en el texto de la enmienda transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada dicha enmienda transaccional.

Pasamos a continuación a votar la enmienda transaccional al artículo 204, que significa la supresión del punto 2 de dicho artículo.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional al artículo 204 y, por lo tanto, suprimido el tercer párrafo del punto 2, del artículo 204.

Se ha presentado una enmienda transaccional al artículo 210, que es un nuevo texto completo del mismo, porque ha sido suprimido el punto 3 original y el 4 ha pasado a ser 3.

¿Es así, señor Cuesta?

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Sí, señor Presidente, y, además, en el número 2 se establece una modificación que introduce la expresión «reglas de coordinación» y suprime «criterios de aplicación».

El señor **PRESIDENTE**: Votamos la enmienda transaccional a este artículo 210.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

A continuación, señorías, vamos a votar artículo por artículo todos los que componen este Título VII, que pasará a ser orgánico.

Votamos el artículo 195.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 15; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, a continuación, a votar el artículo 196, con la modificación introducida por la enmienda transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, a continuación, a votar el artículo 197, salvo la letra f) del punto 1, que ya había sido aprobada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, a continuación, a votar el artículo 198.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, a continuación, a votar el artículo 199, con las modificaciones introducidas por la enmienda transaccional y la adición de una nueva letra g), recogida en esa enmienda transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Pasamos, a continuación, a votar el artículo 200.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.  
Pasamos a votar el artículo 201.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Se vota a continuación el artículo 202.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Votamos el artículo 203.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Pasamos, a continuación, a votar el artículo 204, salvo el párrafo 3 del punto 2, que ya había sido votado anteriormente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Tiene la palabra el señor Cuesta.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Simplemente a efectos de aclarar que en el artículo 204 lo que se ha producido es una supresión del tercer párrafo del punto 2.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, señor Cuesta.  
Votamos el artículo 205.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, dos; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Votamos el artículo 206.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Votamos el artículo 207.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.  
Votamos el artículo 208.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Votamos el artículo 209.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Pasamos, a continuación, a votar el artículo 211.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Votamos el artículo 212.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Votamos el artículo 213.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba.  
Finalmente, votamos el artículo 214 del proyecto de ley.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; abstenciones, siete.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.  
De esta forma, señorías, hemos agotado la totalidad del articulado de la Ley y, a partir de esta tarde, procederemos a la discusión y debate de las disposiciones transitorias, adicionales, finales y del preámbulo de la Ley, así como de los rótulos del mismo.

Cuando lleguemos a la disposición adicional quinta y al preámbulo, la Comisión tendrá que definirse sobre la incorporación al proyecto de ley orgánica de algunos de los preceptos allí contenidos.

Se suspende la sesión hasta las cuatro y media de esta tarde.

**Era la una y cincuenta y cinco minutos de la tarde.**

**Se reanuda la sesión a las cuatro y treinta y cinco minutos de la tarde.**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a reanudar la sesión.

Hemos estado viendo que podíamos tratar todas las disposiciones juntas, con independencia de que SS. SS. se detengan especialmente en aquellos puntos de mayor interés, como puedan ser la disposición adicional primera, la disposición transitoria tercera, o bien la disposición adicional quinta, que puede ser asimilable al Título VII



como disposición adicional séptima y tener, por tanto, carácter orgánico.

Por tanto, si SS. SS. lo desean, pueden enfatizar esa parte del debate e insistir en ello, ya que nos parece que no hay ninguna contraindicación desde el punto de vista de homogeneidad y de profundidad del debate para considerar conjuntamente las mencionadas disposiciones, además de la disposición derogatoria y la final. **(El señor Rebollo Alvarez-Amandi pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, yo rogaría, si es posible, que al menos se separaran las disposiciones adicionales de las transitoria y final.

El señor **PRESIDENTE**: Podemos hacerlo perfectamente sin ningún problema si SS. SS. así lo estiman oportuno. La Presidencia también había considerado ya esa posibilidad.

Pasaríamos, pues, a iniciar el debate de las disposiciones adicionales y posteriormente el de las transitorias, la disposición derogatoria y la final. **(Asentimiento.)**

Pasamos a debatir las disposiciones adicionales. No hay ningún representante de Izquierda Unida. Del Grupo Mixto está el señor Mardones. **(El señor Mardones Sevilla pide la palabra.)**

Señor Mardones, ¿su señoría pide la palabra para defender las enmiendas del señor Hermoso Rojas, que tiene una enmienda presentada a la disposición adicional primera? **(Asentimiento.)** Creo que el señor Pardo Montero también tiene presentadas enmiendas.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: En una cuestión de orden he hecho ya constar al señor Letrado que sustituyo también al miembro del Grupo Mixto de esta Comisión, don Miguel Ramón Izquierdo. Lo manifiesto a los efectos de las votaciones, sin perjuicio de mi intervención de enmendante por las enmiendas presentadas en su día por el Diputado de las Agrupaciones Independientes de Canarias, don Manuel Hermoso.

Señorías, hemos presentado las enmiendas números 16 y 17, que defiendo conjuntamente. La primera se refiere a la disposición adicional primera, cuya supresión solicitamos.

Como bien saben SS. SS., se trata de la creación de la empresa estatal ENATCAR. Nosotros no vemos ninguna razón de procedencia, dentro de un modelo de economía libre de mercado, para la constitución de esta empresa estatal. Entendemos que se pueden producir efectos perturbadores, fundamentalmente, en el sector, de competencia desleal —ahora lo razonaré— y también una cuestión grave para los intereses y Presupuestos Generales del Estado. Qué duda cabe que la creación de esta empresa ENATCAR, tal como se contempla en esta disposición adicional primera, puede constituir un motivo de imputación presupuestaria en los Presupuestos Generales del Estado.

Si nos fijamos, en el preámbulo o exposición de moti-

vos del proyecto de ley, apenas se razona la necesidad o la justificación de la creación de esta empresa.

En uno de los párrafos finales de la exposición de motivos, cuando se viene a decir, invocando las disposiciones adicionales, que tiene la creación de esta Empresa Nacional de Transportes por Carretera «como finalidad fundamental la asunción de la titularidad de las concesiones hasta ahora correspondientes a RENFE y FEVE», se entra en una ambigüedad de justificación, al menos a nuestro juicio, porque no se entiende muy claramente qué significa esto de que «el criterio anteriormente señalado de libertad de concurrencia entre modos, se compagina mal con una situación creada como consecuencia de las normas de protección al ferrocarril».

Si nos fijamos en lo que dice el texto del proyecto, en la disposición adicional primera en su punto 4, al final, no se da ninguna garantía jurídica de lo que se pretende conseguir, es decir, que las concesiones o autorizaciones habilitantes para la prestación de servicios o realización de actividades de transporte se van a hacer en concurrencia con el resto de empresas —se entiende empresas privadas— y en igualdad de condiciones con éstas. Nosotros entendemos que no hay ninguna garantía —puede haber, incluso, una contraposición— en que una empresa estatal al concurrir, para la obtención de autorizaciones habilitantes para prestar servicios o realizar actividades, si concurre conjuntamente con empresas privadas, esté en igualdad de condiciones con éstas.

Es muy difícil calibrar qué se entiende por igualdad de condiciones en el sector. Si la concurrencia fuera solamente de empresas privadas, en los pliegos de condiciones para la obtención de la autorización entre las empresas concurrentes, efectivamente, se pueden dar los principios de seguridad jurídica de la igualdad de condiciones. A nosotros nos parece que es prácticamente imposible garantizar la igualdad de condiciones entre empresas públicas y privadas, cuando una de éstas es una empresa estatal que, por su propia naturaleza jurídica, por la procedencia de su activo financiero, etcétera, no va a tener nunca la posibilidad de justificar que está en igualdad de condiciones con las empresas privadas. Esto sin entrar en ningún juicio de valor de los órganos estatales de la Administración, que son los jueces de la decisión final de adjudicar u otorgar las autorizaciones correspondientes. Nosotros creemos que esta empresa estatal es, en este momento, improcedente. No hay nada que justifique su necesidad, ni siquiera por una acción sustitutoria o vicariante, es decir, en el caso en que no existieran en España empresas de transporte de viajeros por carretera y que hubiera que llegar a la acción vicariante o sustitutoria del Estado para cubrir la impotencia del sector privado para hacerse cargo de estos servicios.

Nosotros propugnamos, pues, la preponderancia fundamental del sector privado. No hay condiciones objetivas para este tema. La oferta de empresas privadas, en este momento, es suficiente en España y de amplias garantías. Aplíquense por el Estado las garantías a estas empresas privadas.

Respecto a la enmienda número 17, apenas consumo

turno, para hacer gracia a esta Comisión, dado que se pretende, como consecuencia de esta enmienda número 17, en lo que afecta a la disposición transitoria tercera, en su número 6, suprimir los tres renglones primeros de este párrafo en lo que hace referencia a ENATCAR y que se comience de la forma siguiente: «En el plazo de un año a partir de la entrada en vigor de esta Ley, RENFE y FEVE...», etcétera, en concordancia con la enmienda anterior.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pardo Montero tiene la palabra para defender sus enmiendas.

El señor **PARDO MONTERO**: Voy a defender las enmiendas números 304 y 305, conjuntamente.

La número 304 es a la disposición adicional sexta, número 2, en cuanto el proyecto faculta al Gobierno para modificar la cuantía de las sanciones en función del valor adquisitivo de la moneda, teniendo en cuenta los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística.

Nosotros, por principio, somos opuestos a que el rango legislativo sea disminuido, sobre todo multiplicando las ocasiones en que ello pueda producirse. Para nosotros, una ley sancionadora define un tipo y una sanción. No sabemos cuál de estos dos aspectos es más principal. Definir el tipo, encuadrar aquello que es objeto, justamente, del contenido sancionador, nos parece fundamentalísimo en la norma, pero definir la cuantía de la sanción, en cuanto es una correspondencia justamente a la infracción, nos parece tan fundamental como lo primero.

Creemos que cuando se juega con esto se juega con la deslegalización, se juega con la inseguridad ciudadana. Es más, nos parece inoportuno lo que se toma como base de una facultad más o menos discrecional concedida al Gobierno, cual es el valor adquisitivo de la moneda, porque un precepto sancionador es, por esencia, un precepto de carácter general. No se sanciona a capas sociales, no se sanciona a personas determinadas; se sanciona, por principio, a la generalidad de los ciudadanos que puedan haber incurrido en la misma temática de infracción disciplinario-procesal o, pudiéramos decir, penal.

Nosotros sabemos por experiencia —y la Comisión lo sabe mejor— que el valor adquisitivo de la moneda, los cambios del valor, no hacen una referencia por igual y matemática para todos los ciudadanos. Hay sectores que se defienden mejor. El sector del transporte es, precisamente, definitorio en este extremo. Frente a la entidad de capacidad económica poderosa, frente a la gran empresa, está el pequeño camionero, está el pequeño titular de una tarjeta de transporte de carácter local o comarcal, que difieren notoriamente, y sobre los cuales gravitan de manera muy diferente el valor adquisitivo de la moneda, aunque, aparentemente, la devaluación que puede haberse producido por circunstancias puntuales u ocasionales sea igual para todos.

Para nosotros, esta norma falla en cuanto se deja al Gobierno una capacidad íntegra de competencia de este Congreso, sin justificación necesaria para ello, y se toma como partida, en su caso, para hacer uso de la misma, un sis-

tema que no nos parece idóneo ni grave por igual a todos los ciudadanos. Esto en cuanto a la primera de las enmiendas sostenidas.

En lo que hace referencia a la enmienda 305, a la disposición adicional séptima, entendemos que hoy ya está un poco reforzada por la modificación introducida en el artículo 1.º del proyecto de ley, porque esta adicional séptima dice que se autoriza al Gobierno para realizar, en relación con los transportes que se desarrollen íntegramente en vías de titularidad privada, las adaptaciones del régimen general previsto en esta ley.

Que el tema era conflictivo y, en cierta medida, confuso, lo destaca la propia redacción del párrafo segundo de este mismo precepto, en cuanto dice que en tanto el Gobierno no realice la adaptación, quedará en suspenso la aplicación de la presente ley a los transportes a que el citado párrafo se refiere. Para nosotros, supone la invasión en las vías de competencia privada, es decir, una desviación de poder en cuanto asume una esfera que no le corresponde, pero, además, lo verifica en unos términos de absoluta discrecionalidad, que son también incompatibles con la seguridad que debe tener una normativa en este sentido. Repito, después de la modificación inserta en los trabajos de la Comisión en el artículo 1.º, en cuanto circunscribe la competencia de la legislación de transporte en vías privadas a los supuestos de que fueran transportes de carácter público, simplemente, nosotros entendemos que la adicional séptima impone ya ser modificada.

El señor **PRESIDENTE**: Por la Agrupación PDP, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Ante todo, en nombre de don Ramón Tamames, quiero solicitar de la Presidencia que dé por defendidas y mantenidas las enmiendas 127 a 135.

Pasando a las enmiendas de la Agrupación de Diputados del PDP, como introducción a todas las que hacen referencia a las disposiciones adicionales, quiero subrayar, en primer término, el carácter de cajón de sastre que tiene este conjunto de disposiciones adicionales, probablemente inherente a su propia condición de adicionales porque, ciertamente, en ellas se pretenden abordar problemas de lo más variopinto, desde la constitución de la Empresa Nacional de Transportes por Carretera hasta los transportes por cable o teleférico, pasando por la atribución al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones de la facultad de dictar normas de desarrollo. No obstante, pensamos que alguna de estas disposiciones podía haber tenido lugar dentro de lo que es propiamente el articulado del proyecto de ley.

El conjunto de las enmiendas de mi Agrupación y de todos los Grupos de la Cámara convergen hacia la disposición adicional primera, por la que se crea la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera (ENAT-CAR).

Mi agrupación tiene varias enmiendas, concretamente cinco, a este precepto, que se producen de un modo esca-

lonado y que van desde la enmienda número 675, en la que pedimos la supresión de la disposición adicional en su conjunto, a las enmiendas sucesivas en las que, partiendo del hecho inexorable de que esta primera enmienda no va a prosperar, proponemos mejoras, nos parece en la redacción.

La creación de una Empresa Nacional de Transportes por Carretera constituye, a nuestro juicio, la consolidación o la congelación de una situación anómala como la existencia de unas líneas de transporte por carretera de las que es titular, por razones históricas, la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles. Hay que remontarse a la época de la aparición del ferrocarril, donde éste era el medio fundamental de transportes que disfrutaba de un monopolio, no sólo de hecho, sino también de derecho.

En esta etapa del monopolio de derecho del ferrocarril tuvo sentido la concesión de líneas de transportes por carretera a RENFE, porque se entendía que constituía una competencia con el medio de transporte rey que disfrutaba de toda la protección del legislador, que era, repito, el ferrocarril.

Creemos que estas circunstancias históricas se han sobrepasado. De esta época es —lo conocen todas SS. SS.— el famoso canon de coincidencia, que era la expresión tributaria de una situación de monopolio del ferrocarril y que desapareció mucho más tarde de lo que debía, porque debía haber desaparecido en el mismo momento en que el transporte por carretera adquiere personalidad propia al margen del ferrocarril. Si se piensa que el ferrocarril absorbe ahora, variando según los años, del orden del diez al quince por ciento, tanto de toneladas-kilómetro como de viajeros-kilómetro, se pensará en qué medida el seguir dispensando una protección al ferrocarril es un anacronismo histórico. La razón primera que justifica la enmienda de supresión y, consiguientemente, la no creación de la Empresa Nacional de Transportes por Carretera, es una razón de anacronismo histórico.

Hay razones económicas, además. En una etapa en que el déficit de RENFE —yo le he vivido desde dentro de la casa— se situaba en el nivel de los 4 ó 5.000 millones de pesetas, que suponía como ingresos la posesión de estas líneas de transporte por carretera, tenía un sentido. Podía representar un 20 o un 25 por ciento del déficit. En un momento como el de ahora en el que, según reiteraba esta mañana, estamos moviéndonos con cifras de 200.000 millones de pesetas, no me parece que estos 1.500 millones de pesetas, que en números redondos representan los ingresos procedentes de la carretera, vayan a resolver ningún problema económico.

En cambio, el mantenimiento de las líneas de transporte por carretera a favor de RENFE, y por otro lado la creación, congruente con la anterior, de una empresa nacional dedicada a esta finalidad constituyen, a nuestro juicio, una vulneración del principio de subsidiariedad que en una economía de mercado, por mucho que se le ponga el adjetivo de social a la palabra economía, significa que la iniciativa privada debe ser suplida por la pública, pero en ningún caso debe ser sustituida por ésta. Nos parece

que carece de sentido que ENATCAR compita con las líneas de transportes por carretera.

De otra parte, en la redacción de la disposición adicional, en sus diferentes apartados, no se recogen muchas situaciones jurídicas dignas de protección y, evidentemente, hay otro principio —el principio de seguridad jurídica— que obliga a un texto claro, preciso y que dé una situación clara a aquellas personas, físicas o jurídicas, que han venido explotando líneas de transporte por carretera en régimen de colaboración con RENFE. Por esta razón histórica fue, y se pretende que siga siendo, titular de múltiples concesiones. Por este motivo, formulamos y mantenemos nuestra enmienda número 675, en la que pedimos la supresión de la disposición adicional primera por la que se crea la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera.

A la disposición adicional primera formulamos cuatro enmiendas más, a cuya exposición y defensa paso.

Con la enmienda 676 se pretende dar una nueva redacción al número 4, suprimiendo la referencia a los supuestos regulados en el artículo 71 de la ley. Que se diga sencillamente que, fuera de los supuestos específicos previstos en el punto anterior, ENATCAR únicamente podrá acceder a la titularidad de las concesiones en concurrencia con el resto de los empresarios de transportes y en iguales condiciones que éstos. La invocación al artículo 71 vuelve a abrir el precepto. Porque, si se lee el artículo 71, quiere decirse que la Administración puede prácticamente y en cualquier caso, cuando existan motivos que lo justifiquen —dice el párrafo segundo del artículo 71, es decir, cuando quiera la Administración— puede en cualquier caso, repito, concurrir con el resto de las empresas y no sabemos si en igualdad de condiciones que éstas.

Me parece que hay un propósito de aceptar la enmienda que formulamos, pero sólo de un modo formal, porque si se mantienen los supuestos, aunque no se mantenga la invocación al artículo 71, estamos en la misma hipótesis que pretendemos enmendar.

La enmienda 677, siguiendo con las modificaciones parciales al texto, pretende dar una nueva redacción al párrafo segundo, dentro del número 6, introduciendo algunas modificaciones menores. La más importante es que en este concurso que se produce, en el caso de que ENATCAR no continúe la prestación del servicio utilizando la colaboración de la misma empresa que venía prestando hasta la fecha, se utilice un sistema de concurso en que se tengan en cuenta las circunstancias previstas en el artículo 74. Sus señorías recuerdan el artículo 74, en el que se valoran como mérito específico la anterior prestación del servicio por el licitador. No he tenido tiempo de ver más que muy deprisa las enmiendas transaccionales, y me ha parecido que hay una que podría situarse en línea con esta enmienda que formulamos. Cuando tengamos tiempo de analizarlas más despacio, tal vez cambiemos nuestra posición en este punto concreto.

En la enmienda 678, al número 6 también, se pretende que el último párrafo que empieza diciendo: «Por el referido procedimiento...» se modifique, con independencia de algunos retoques, en el sentido de que el plazo de diez

o más años que recoge el texto del proyecto se sustituya por el de cinco o más años. Es decir, que no haga falta un plazo tan largo, sino que baste un plazo más corto, pasando de diez a cinco años.

Finalmente, proponemos la adición, también en este número 6, de un nuevo párrafo en el que se diga: En los casos de constitución de una sociedad filial de carácter mixto a que se refiere el párrafo segundo del presente punto, las participaciones de los socios están en relación con los porcentajes del reparto establecidos en el contrato de prestación. Es decir, que se mantengan las fórmulas de participación que se venían practicando con anterioridad y evitar que se originen situaciones que puedan ser anómalas o injustas.

No tenemos enmiendas a la disposición adicional segunda. Sí a la tercera; la enmienda 681, en la que pretendemos dar una nueva redacción, que no tiene otro objetivo que limitarse al establecimiento de la competencia. Entendemos que sobra el resto del precepto. Decimos: Los transportes realizados en teleférico u otros medios en los que la tracción se haga por cable, y en los que no exista un camino terrestre de rodadura fijo, serán competencia de las comunidades autónomas. Establecidas las competencias de las comunidades autónomas, es a ellas a las que corresponde regular el resto de los aspectos de este tipo de disposiciones.

Finalmente, tenemos la enmienda 688, a la disposición adicional cuarta, en la que se crea una tasa a satisfacer por las personas a cuyo favor se hayan expedido los títulos habilitantes. Nosotros pedimos la supresión. Entendemos que debe estarse, en esta materia de tasas, a las normas que se dicten, en su momento, por la Comunidad Económica Europea. Esta y no otra es la razón por la que pedimos, repito, la supresión.

Señor Presidente, tan pronto tenga oportunidad de leer detenidamente las enmiendas transaccionales, podré fijar la posición de mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de las enmiendas a las disposiciones adicionales, por el Grupo PNV, tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: ¿Únicamente las adicionales o también las transitorias, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: Solamente adicionales, señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Gracias, señor Presidente.

Mi Grupo Parlamentario tiene presentadas dos enmiendas sólo a las adicionales, concretamente la enmienda número 81, a la disposición adicional quinta, y la número 82, a la disposición adicional séptima.

La primera de ellas, la número 81, a la disposición adicional quinta, es una enmienda que tiene para nosotros una gran importancia. Es una enmienda de naturaleza estrictamente jurídica. No es una enmienda técnica. Es de talante, como digo, exclusivamente político y tiene como

fin fundamental el volver a una situación políticamente cambiada. No tiene, por otra parte —consideramos nosotros—, especial incidencia de tipo práctico.

Lo que sí tiene nuestra enmienda son dos partes bien diferenciadas. Pretendemos modificar la actual redacción de la disposición adicional quinta mediante la nueva redacción que proponemos, y que, repito, tiene dos partes bien diferenciadas.

La primera parte de la enmienda trata de respetar, en toda su extensión, las competencias privativas que tiene la Diputación Foral de Alava en materia de transportes, en virtud de los convenios suscritos con fecha 9 de marzo de 1950 por el entonces Ministerio de Obras Públicas, en desarrollo de las leyes de ordenación y coordinación de transportes; competencias que, por otro lado, forman, además, parte de los derechos históricos del territorio de Alava y su régimen privativo, por lo cual deben ser salvaguardadas, en virtud de las previsiones que establece también nuestra Constitución, en la disposición adicional primera y en el Estatuto de Autonomía para el País Vasco, concretamente en su artículo 37, apartado dos.

Y la segunda parte diferenciada de esta enmienda nuestra trata de restituir estas mismas competencias a los otros dos territorios históricos que conforman, en este momento, la Comunidad Autónoma, es decir, Guipúzcoa y Vizcaya. Pretende restituir estas competencias a los dos territorios de Vizcaya y de Guipúzcoa para acabar de una vez por todas con una situación sin duda injusta, derivada de una actitud exclusivamente política y que tiene su justificación —y digo justificación entre comillas— en el hecho de ser consideradas, al parecer todavía hoy —tanto Vizcaya como Guipúzcoa—, como provincias traidoras.

Y es que, además de estas razones legales, históricas y políticas, que, de hecho, para nosotros ya son suficientes, existe una última razón de índole práctica, que hace también recomendable la aceptación de esta enmienda. Y es el hecho de resultar ciertamente paradójico que en este momento exista una Comunidad Autónoma —en concreto, la nuestra— en la que una parte de la Comunidad Autónoma —específicamente, Alava— tenga competencia en materias de transportes diferentes a las que tiene el resto de la propia Comunidad, léase Vizcaya y Guipúzcoa.

Como puede observarse, es una enmienda, como decía al principio, estrictamente política. No trata nada más que de evitar una situación anómala y una situación que consideramos injusta. Y es por ello que si queremos llamar la atención, fundamentalmente del Grupo Parlamentario Socialista, porque esperamos y deseamos la máxima comprensión de dicho Grupo en la aceptación de esta enmienda.

Por lo que respecta a la disposición adicional séptima, a la que tenemos presentada la enmienda número 82, se trata de una enmienda de supresión.

Es una enmienda de supresión de la disposición en toda su extensión.

La disposición adicional séptima dice, concretamente, que se autoriza al Gobierno para realizar, en relación con los transportes que se desarrollen íntegramente en vías de titularidad privada, las adaptaciones del régimen ge-

neral. Se refiere, en consecuencia, al transporte que se desarrolle en vías de titularidad privada.

Solicitamos, a través de nuestra enmienda, su supresión, porque consideramos, mantenemos y opinamos que no debe tenerse en cuenta en modo alguno la titularidad de la vía a la hora de la regulación del transporte. Consecuentemente, es éste un precepto superfluo.

Estas son, en definitiva, señor Presidente, señorías, las dos enmiendas que mi Grupo mantiene al capítulo de disposiciones adicionales.

Y si quiero, antes de terminar, volver a hacer un poco hincapié en la trascendencia e importancia, repito que política, no más incluso que de índole práctica, que tiene para nosotros esa disposición adicional quinta. Y de ahí nuestra especial preocupación por esa enmienda que hemos presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó, por el Grupo de Minoría Catalana, para las enmiendas a las disposiciones adicionales.

El señor **SEDO I MARSAL**: Minoría Catalana ha presentado a las disposiciones adicionales ocho enmiendas, de las cuales la número 857, al punto 2 de la primera adicional, es una enmienda de adición para concretar, dentro del Estatuto de ENATCAR, la verdadera representación que pueden tener organismos de las comunidades autónomas.

Respecto a la enmienda 858, que hace referencia al punto tres de la primera adicional, y a otras como la 861, al punto uno de la adicional tercera, y la 864, que se refiere a la adicional séptima, yo las dejo en defensa total, haciendo mención, como siempre, a que son de tipo competencial y, por tanto, como ya hemos hablado mucho del tema, así lo dejo.

La enmienda 859, que es a la adicional primera, punto seis, ha sido aceptada en Ponencia y, por tanto, ya no ha de ser considerada.

La enmienda número 860, a la adicional segunda, tiene su intención en dejar establecido, dentro de la adicional, una coordinación entre las distintas administraciones que pueden ser afectadas por la ley.

La enmienda número 862, a la adicional tercera, en sus puntos dos y tres, es de supresión, pues hace referencia a temas totalmente asumidos por comunidades autónomas, como es, prácticamente, todo lo que hace referencia a turismo.

La enmienda 863, a la adicional cuarta, también es de supresión, porque consideramos que vuelve a implantar el canon de coincidencia.

Así pues, nosotros, señor Presidente, mantenemos todas nuestras enmiendas a votación, siempre basadas, como he dicho muchas veces, pues he sido reiterativo, en aspectos de competencias, pero, en este caso, retirando la 859, porque ya ha sido aceptada por la Ponencia.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de sus enmiendas a las disposiciones adicionales, por el Grupo CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: El Grupo de Centro Democrático y Social tiene, en primer lugar, cuatro enmiendas a la disposición adicional primera.

Me tengo que detener un momento en la explicación genérica de todas ellas, la más importante de las cuales —porque las demás, realmente, traen su causa en esta primera— corresponde a la modificación que se pretende del número tercero de la disposición adicional primera.

En el texto del proyecto aparecen las palabras: ENATCAR asumirá, desde su constitución, la titularidad de la totalidad de las concesiones y autorizaciones de servicios regulares permanentes de uso general o especial, o temporales de transporte por carretera. Y dice a continuación: de las que en ese momento sean titulares la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles, RENFE, y los Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha, FEVE, etcétera.

Nosotros pretendemos sustituir estas palabras: «de las que en ese momento sean titulares RENFE y FEVE» por «que viniera explotando directamente la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha (FEVE), en la fecha de presentación a las Cortes Generales del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres».

Esto se hace por las siguientes razones, que creemos que son de gran fortaleza. Señorías, el artículo 12 de la Ley de 1947, que todavía rige en estos momentos, dice: «En ningún caso podrá autorizarse el arrendamiento de las concesiones». El Reglamento de 1949, artículo 22, dice: «Hay arrendamiento de la concesión siempre que la explotación de la misma no se lleve por gestión directa de su titular». Y se añade: «El material móvil afecto a la concesión deberá estar matriculado a nombre del concesionario, que asumirá, en todo caso, de manera exclusiva los riesgos económicos y responsabilidades de toda índole que se deriven de la explotación».

Por consiguiente, tenemos un primer bloque legislativo en el que claramente se establece la imposibilidad de convertir las propias concesiones en una materia contractual, en objeto de una subcontratación, en un camino que deteriorase el concepto de la concesión. Es verdad que ese artículo 22 del Reglamento de 1949 fue a su vez modificado por Decreto de 1957. En ese Decreto se autoriza a las compañías ferroviarias titulares de una concesión de transporte por carretera para alquilar material móvil.

Pero, a propósito de un proyecto de Real Decreto que en el año 1985 se quiso promulgar, y en relación con el informe que al efecto emitió el Consejo de Estado, con fecha 31 de enero de 1985, se contienen los siguientes párrafos. «Ahora bien —dice el Consejo de Estado— una cosa es la posibilidad de que pueda arrendarse mediante precio cierto un bien determinado y otra muy distinta es que se entregue a un tercero la explotación de la concesión». En el primer caso, que es el que contempla el artículo 22 del Reglamento, se está en presencia de un arrendamiento. En el segundo, el objeto del contrato es la propia concesión, entendida como una entidad unitaria. Dice: «En el primer supuesto no se entra en el ámbito de la prohibición legal del arrendamiento de las concesiones. En el segundo caso se vulnera, evidentemente, este precepto le-

gal». Más adelante dice: «No es la Compañía Ferroviaria la que en estos supuestos presta un servicio abonando a la empresa de transporte un precio por utilizar sus medios o su organización, sino que realmente esta última, pese a la genérica declaración de subsistencia de responsabilidades de la compañía ferroviaria que se contiene en el artículo del proyecto, la que viene a prestar el servicio».

Más adelante dice: «La situación que se contempla llevaría a convertir el sistema concesional en una gestión de segundo grado, en la que las compañías ferroviarias, la RENFE particularmente, aparecería pura y simplemente como un intermediario, sin utilidad social alguna en cuanto que obtendría una concesión, bien de modo directo, bien en los casos de coincidencia mediante el privilegiado derecho de tanteo, para después volver a contratar el mismo servicio a cambio de un precio o canon».

Concluye el informe diciendo: «En consecuencia, entiendo el Consejo que no procede aprobar en estos términos el proyecto de Real Decreto sometido a consulta, en cuanto que el contenido principal del mismo significa ciertamente la vulneración de una prohibición contenida en un precepto de rango de ley y, en general, de los principios que informan el ordenamiento jurídico en materia de concesiones de servicios públicos».

Señorías, una ley es un instrumento de justicia, es un instrumento de lo que se denominaba la «tranquilidad» social en la convivencia ciudadana, una garantía de las libertades o de los derechos de terceros, una aplicación de los principios constitucionales, y aquí tenemos en juego los que se contienen a propósito de la libertad de empresa en el artículo 38 y de la legislación básica sobre contratos y concesiones administrativas en el artículo 149 de la Constitución.

Una ley nunca es una transacción con la ilegalidad ni una convalidación de lo que es intrínsecamente contrario al resto del ordenamiento jurídico y, por tanto, contrario a los principios constitucionales. La realidad es que RENFE, en una cantidad porcentual importante, y FEVE, en alguna medida menos importante por su mínima dimensión, se han aprovechado del derecho de tanteo para presionar a la empresa privada y conseguir la titularidad de concesiones, sin explotar directamente los servicios y, por tanto, han infringido claramente el ordenamiento jurídico, año tras año, y ahora mismo, a propósito de la disposición que examinamos, se pretende convalidar todas esas actuaciones, cubrir con el manto de la legalidad formal, que no material, todas esas actuaciones para sobre ellas construir una empresa.

¿Qué es lo que dice el programa del Partido Socialista español a propósito de ATCAR? Dice: «En el campo del transporte regular hay que señalar la política actual, dirigida a reducir al mínimo, si no a hacer desaparecer ATCAR». No estoy de acuerdo con ello, pero lo dice el programa. «De mantenerse dicha política ello impediría, o al menos dificultaría notablemente el propósito ya señalado reiteradamente por el PSOE de crear una empresa nacional de transportes por carreteras que, entre otras finalidades, garantizase la accesibilidad a los pequeños núcleos rurales, además de posibilitar la mejora de las con-

diciones en que se realiza actualmente la explotación de las múltiples concesiones existentes». Esto no es, en absoluto, lo que pretende la disposición que examinamos.

Hay un informe de la Unión General de Trabajadores, a propósito del proyecto de ley, de fecha abril de 1986, donde se dice: «La única duda que podría surgir en relación con el actual enfoque de la citada disposición adicional primera es la de que, separado por completo de la órbita competencial de RENFE y de FEVE el transporte de viajeros por carretera, que hoy es de su titularidad, se produciría la descoordinación de los modos, ferrocarril y carretera, surgiendo para el primero una competencia descontrolada nada conveniente». En otro párrafo de este artículo se habla de la conveniencia de salvaguardar para ENATCAR el patrimonio, con su valor correspondiente, que ahora tiene ATCAR.

Por consiguiente, no se trata de penetrar en zona fundamentalmente de débil tráfico. Ello ni se menciona siquiera en el informe de la Unión General de Trabajadores. Se trata de asegurar, asentándose en una ilegalidad material, una situación que permita el enriquecimiento de una empresa, ENATCAR, consagrando algo que significó a lo largo de muchos años un abuso, a través del derecho de tanteo, para la empresa privada.

Por consiguiente, lo que nosotros pretendemos a través de nuestra enmienda es pura y simplemente que ENATCAR exista, que ENATCAR cumpla lo que se dice en el programa del PSOE y que ENATCAR lo haga desde la más estricta legalidad, con respecto a los principios constitucionales y al resto del ordenamiento jurídico español y, por tanto, lo que pretendemos es que ENATCAR explote las empresas, no de las que sea titular, sino las que ya venga explotando en estos momentos directamente ATCAR y, por tanto, que exista una continuación, a través de una figura jurídica que en estos momentos no discutimos porque se establecerán, supongo, por vía reglamentaria los institutos suficientes para asegurar una coordinación entre RENFE, FEVE y ENATCAR, que permanezca, digo, con el patrimonio que realmente en derecho le pertenece.

Hay un punto final y es el asegurar por vía reglamentaria —y no lo dice la disposición, aunque debiera de haberlo dicho expresamente, ya que muchas veces en el resto del articulado se hace referencia al Reglamento— que ENATCAR pueda desarrollar una auténtica coordinación. Cuántas veces se ha visto cómo inversiones de RENFE en carretera se juzgaban desde el ángulo de la rentabilidad de la empresa que se compraba y a nadie se le ocurría —y soy testigo excepcional de ello— determinar la rentabilidad que suponía el coordinar una empresa de transporte de viajeros regular por carretera, que podría hacer la competencia a inversiones muy importantes del ferrocarril, sino que se quedaba pura y exclusivamente la óptica puesta en el hecho de lo que podría significar la rentabilidad intrínseca, separada y aislada de aquella empresa de transportes por carretera y, señorías, no era así. RENFE no tiene como finalidad explotar los servicios de carretera; RENFE tiene como finalidad explotar los servicios ferroviarios y cuando compra, adquiere o se relaciona con una empresa de transporte de viajeros por

carretera, lo que pretende a través de ello es coordinar fundamentalmente tráfico y conseguir que el ferrocarril cubra con creces sus objetivos, en bien de toda la economía del país, en cuanto empresa dedicada al transporte masivo, a los corredores de tráfico y al transporte de mercancías en largas distancias y en grandes masas. Esto no se ve claramente establecido para ENATCAR. Se pretende, repito —y es triste—, consagrar una situación que nunca debió de haber existido, consagrar una legislación franquista a lo largo de los años futuros. Esto es así. Léase detenidamente no una legislación, sino la prostitución de esa legislación a través de un conjunto de corruptelas administrativas, porque la Ley de 1947 dice claramente que no se puede mercantilizar las concesiones y, sin embargo, se hizo; y se hizo en favor de unas empresas como RENFE y como FEVE. Que cada palo aguante su vela, señorías, y, por consiguiente, restituyamos la legalidad material e incluso la legalidad formal a través de esta modificación que se propone, que es pura y simplemente que ENATCAR realice los servicios que en estos momentos venga explotando directamente ATCAR, pero no aquellos de los que sea titular RENFE, porque si no los explota realmente lo que está haciéndose es consagrándose un abuso.

Las demás enmiendas a la disposición adicional primera son muy sencillas; en el número 4 se pretende la supresión de la remisión que se realiza al artículo 71, porque es una puerta, como dijo uno de mis compañeros anteriormente, a restablecer por esta vía una situación que no solamente nunca debió haber existido, sino que hay que evitar que pueda existir en el futuro; por procedimientos legítimos, en lucha noble y competencia leal o por procedimientos absolutamente extraordinarios de los que en la ley, con circunstancias muy medidas se pueden contener, concédasele a ENATCAR los servicios que procedan, pero no a través de vías como las que se contemplan en la redacción actual del punto 4 de la disposición adicional primera.

En el punto 5.º tampoco tiene demasiada trascendencia la enmienda porque es de carácter prácticamente de mejor redacción.

En cuanto al punto 6.º, dice: «los servicios de los que sea titular ENATCAR deberán, en todo caso, realizarse directamente por dicha empresa». Aquí volvemos otra vez a establecer una redacción que no deja esto totalmente claro al referirse, dice a «los servicios de los que sea titular ENATCAR». No se trata de titularidad, se trata de explotación directa. Luego se trata de suprimir una redundancia que aparece en ese punto, que es el 7 del proyecto, que dice que deberán en todo caso realizarse por dicha empresa directamente por sí mismas. Aquí se repite tres veces el mismo concepto de «deberán realizarse por dicha empresa directamente y por sí misma». Los dos primeros son congruentes por lo que acabo de explicar anteriormente, pero el último «por sí misma», si lo realiza directamente, sobra el «por sí misma». Esto por lo que respecta a la disposición adicional primera.

Por lo que respecta a la disposición adicional cuarta, en ella nuestro Grupo pretende, como medida de armo-

nización de las condiciones de competencias de los distintos modos de transporte y a fin de conseguir una igualdad en las condiciones económicas de las mismas y la asignación directa de recursos al mantenimiento de la infraestructura viaria, que el Gobierno, en el plazo de doce meses —no veinticuatro— a partir de la entrada en vigor de la presente ley, presentará a las Cortes un proyecto de ley de creación de un organismo autónomo de la Administración del Estado cuya función sea la conservación y explotación de la red de carreteras de interés general. En dicho proyecto se establecerán los recursos del organismo, que serán las tasas por títulos habilitantes que puedan establecerse, el producto de los cánones o tasas por acceso a servidumbres, publicidad, etcétera, el porcentaje que se fija anualmente en los Presupuestos Generales del Estado y la tasa por vehículo dedicado al servicio de transporte que tendrá en cuenta sus características. Lo que se hace es ampliar la redacción que se propone en el proyecto, dando un sentido finalista y con unos recursos más amplios a lo que debe ser un objetivo primordial del Estado: el mantenimiento, en buenas condiciones, de la red nacional de carreteras.

Yo creo, señorías, que es importante esta enmienda y que si se aprobara permitiría, a través del organismo correspondiente —y el organismo es lo de menos— el asegurar que nuestra red de carreteras no tuviera tantas deficiencias como en estos momentos padece.

En la disposición adicional sexta, también enmendada por nuestro Grupo, se hace una consideración bastante justa y evidente, a nuestro modo de entender las cosas, puesto que, frente a la adecuación de las sanciones al valor adquisitivo de la moneda, según los índices oficiales del Instituto Nacional de Estadística, nuestro Grupo pretende relacionar la posibilidad de adecuar las sanciones no tanto al crecimiento del IPC como al crecimiento que pudiera tener otras medidas; por ejemplo, el crecimiento que la Administración permitiera para las tarifas.

Es lógico, señorías, que si la Administración establece unas tasas de crecimiento para las tarifas de transporte, a las empresas que prestan esos servicios no se les impongan unas sanciones que se hacen crecer según el IPC, toda vez, además, que una enmienda de nuestro Grupo en el sentido de que las tarifas y con el juego del silencio positivo deberían crecer si la Administración no dice otra cosa según el IPC; entonces se abriría una correspondencia con esta disposición adicional; si esa enmienda fue rechazada, lógicamente debería de establecerse una redacción congruente con ese rechazo a la enmienda que propusimos para que las sanciones tuvieran una adecuación similar a que tuvieran en cada momento las tarifas, parece que es justo.

En la disposición adicional séptima nosotros proponíamos su supresión en concordancia con la supresión del título VII, por las razones que esta mañana tuve ocasión de aducir y la sustitución de esa disposición por otra, en la que, aprovechando el hueco que dejaba, introducir otra en la que se contemplaba específicamente el supuesto complejo y cuidadoso que reclama una atención especial por parte del Gobierno del archipiélago canario y balear.



Lo que se dice en nuestra enmienda es que la Administración central, en armonía con las respectivas Administraciones autonómicas y respetando, en todo caso, sus competencias, podrá establecer las limitaciones que sean procedentes a los transportistas peninsulares en orden a conseguir el necesario equilibrio entre la oferta de transporte que se genere en dichos territorios y la demanda que en ellos se produzca, así como adoptar las medidas adecuadas para potenciar las iniciativas empresariales en el sector y la coordinación intermodal.

La enmienda es tan evidente, obvia y lógica por sí misma y creo además que hay una propuesta de enmienda transaccional repartida —que no he tenido tiempo de leer— que también aborda este problema; digo que es tan evidente que no necesita mayores explicaciones, sobre todo teniendo en cuenta esa enmienda transaccional que quizá dé respuesta a lo que nosotros pretendíamos con la enmienda 286. Las leeré con cariño y con calma y, por supuesto, si diera respuesta a lo que nosotros pretendíamos, yo retiraría la enmienda 286.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rebollo.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muchas gracias, señor Presidente. Estamos, señorías, ante las disposiciones adicionales, que, a pesar de ser la zona de añadidos al texto legal, son de enorme trascendencia, sobre todo la disposición adicional primera, por la que se intenta crear esta sociedad estatal de ENATCAR.

Nuestro Grupo ha presentado a este conjunto de disposiciones adicionales un grupo de enmiendas y, concretamente, a la disposición adicional primera tres: las enmiendas números 543, la 544 y la 545, que voy a analizar separadamente.

La enmienda 543 es de supresión, por estar nuestro Grupo totalmente en desacuerdo con su contenido. Estamos en contra porque estimamos que la creación de una empresa pública del transporte es una medida difícilmente justificable desde el punto de vista económico, vistos los resultados que arrojan la gran mayoría de las empresas públicas ya existentes, cuyos ingentes déficits deben sufragar el contribuyente.

La actividad pública debe, entendemos nosotros, tener carácter subsidiario y acudir tan sólo a aquellos sectores o actividades en las que no tenga acceso la iniciativa privada, lo que no sucede en este caso del transporte. Partiendo, por supuesto, de que la separación de transporte por carretera y ferroviario es indudablemente un logro del proyecto, hecho positivo que reconocemos, y con relación al sector, cabe afirmar que la creación de una empresa nacional para el transporte por carretera no tiene sentido en las actuales circunstancias y en el futuro va a generar graves distorsiones operativas para el sector y no menores perjuicios para el erario público. Resulta, además, impropio la creación de ENATCAR cuando en el sector

están sobrando empresas privadas que han acreditado fehacientemente su capacidad técnica para hacer frente a cuantos servicios públicos se les encomiende.

Estimamos que debía actuarse quizá en sentido contrario, ya que debería privatizarse el patrimonio concesional de RENFE. Como hemos dicho anteriormente, la Administración sólo debería afrontar la explotación directa del transporte cuando no exista iniciativa privada dispuesta a hacerlo.

La creación de ENATCAR como empresa pública que asumirá la explotación de las concesiones y autorizaciones de que actualmente es titular RENFE, que no tiene defensa, como decíamos. Es totalmente innecesaria, sobre todo ahora que la disposición transitoria tercera, como se prevé, va a regular la transferencia de los servicios realizados con la colaboración de empresas privadas —para estas últimas en unos casos con carácter preceptivo y en otros voluntario—, lo que va a vaciar de contenido a la empresa nacional que se intenta crear con esta disposición adicional primera. Además, se entiende por estas líneas que las que realmente pueden quedar bajo la férula exclusiva de ENATCAR son una cantidad muy reducida de empresas, ya que serían las que RENFE lleva directamente.

También es cierto que aunque el proyecto de ley se refiere reiteradamente a que las empresas públicas podrán concurrir en igualdad de condiciones con las empresas privadas a dichos concursos públicos que se convoquen para adjudicar nuevos servicios de transporte por carretera, en la práctica —y esto es lo que va a ocurrir— la igualdad de oportunidades será inexistente, porque por definición, por práctica y por lo que estamos viendo todos los días, la empresa pública cuenta con unas ventajas financieras de orden fiscal y de orden administrativo muy superiores a la empresa privada.

Por ejemplo, hasta ahora las únicas empresas públicas específicas que existen de transporte en autobuses son las municipales, que tienen las siguientes ventajas sobre las otras; no pagan el impuesto de licencia fiscal; cuentan con el apoyo del Banco de Crédito Local para la obtención de créditos a largo plazo y bajo interés; cuentan con el aval de los ayuntamientos; suben las tarifas cuando y como les conviene, y —lo más importante— no tienen miedo a las pérdidas, porque llega un momento en que la Administración les suele respaldar con los fondos públicos.

Por consiguiente, cuando el proyecto de ley habla de que a los concursos públicos pueden asistir tanto las empresas públicas como las privadas en igualdad de trato y condiciones, se está refiriendo, creemos nosotros, a un tipo de empresas absolutamente distinto a éste que se configura de acuerdo con esta disposición, como es el caso de ENATCAR que se configura aquí.

Si lo que se pretende es crear empresas públicas que puedan competir en igualdad de condiciones con la empresa privada, puede empezarse por reorganizar alguna de las existentes para demostrar que, efectivamente, tal proyecto es posible antes de lanzarse a crear otras nuevas y que no se convierta el transporte en el conejillo de Indias. Además, la creación innecesaria de una empresa pú-

blica nueva se contradice con la política universal de reducir el sector a lo indispensable. Ahí está el caso de Inglaterra, de Brasil e incluso de países tan lejanos como la China comunista a ejemplos que está dando el Gobierno español de privatizar empresas que pertenecieron al INI durante décadas.

Según la disposición adicional primera del propio proyecto de Ley, se trata de una empresa nacional que nace sin contenido, porque los tráficos que explotaba RENFE al amparo del artículo 35 del Reglamento actual, han de salir a concurso público, y los servicios coordinados irán a parar a titularidad de sus prestadores. ¿Cuál será, entonces, la actividad de la empresa nacional? Tan sólo los servicios que en la actualidad explota RENFE directamente, pero con ello no se justifica, en modo alguno, la creación de esta empresa nacional que se intenta con esta disposición adicional primera.

Nuestra enmienda siguiente, la 544, realmente es de las que yo vengo denominando a menos perder, que quiere decir que es alternativa en el caso de que la de supresión no fructificara, y va en dirección a que se recoja lo más trascendental, pero quedando claros algunos conceptos, sobre todo cuando establece que ENATCAR también asumirá la titularidad de los servicios en los casos de renuncia a la transmisión prevista en la disposición adicional tercera, y añadir un punto 6 donde se establezca que los servicios de los que sea titular ENATCAR deberán, en todo caso, realizarse por dicha empresa directamente.

Aparte de exigirle esta actitud de valentía por parte de la futura actuación de ENATCAR, nuestra enmienda 544 intenta que no se recojan los párrafos 2 y 3, del apartado 3, del proyecto, y los puntos 6 y 7. Con ello creemos que el texto quedaría mejorado técnicamente.

La siguiente enmienda a esta disposición adicional primera es la 545, que es absolutamente informal en el sentido de que intenta suprimir la expresión «y personales», porque partimos del hecho de que ni RENFE ni FEVE tienen medios personales de su propiedad. Por tanto, esto obra en el proyecto de ley.

A la disposición adicional segunda tenemos presentada la enmienda 546, que trata de introducir el siguiente concepto: «... así como estar al corriente del pago de las sanciones impuestas por resolución firme, por infracciones en materia de transportes...». Intentamos con ello establecer una coherencia con el proceso sancionador que define el propio proyecto de ley.

A la disposición adicional tercera presentamos la enmienda 547, que intenta introducir el siguiente párrafo: «Los transportes realizados por teleféricos y otros medios en los que la tracción se haga por cable serán de competencia de las Autoridades Autonómicas respectivas». En este caso intentamos también una mejora técnica de la disposición.

A la disposición adicional cuarta presentamos dos enmiendas, la 548 y la 549. La 548 también es de supresión, por disconformidad con el contenido del proyecto de ley. Nosotros estimamos que las Comunidades Europeas llevan tiempo estudiando un acuerdo para la implantación de esta tasa. Considerando que los representantes del Mi-

nisterio de Transportes español han de participar en las negociaciones de este acuerdo, considerando que será vinculante para nuestro país y que, por tanto, lo legislado con anterioridad a dicho acuerdo habrá de ser sustituido, creemos nosotros que justifica que, sin oponernos a que la tasa exista en su momento, la supresión de esta disposición adicional es conveniente en estas circunstancias, porque, si bien, en el proyecto de ley se ha suprimido la mención a las infraestructuras como justificantes de dicha tasa, el hecho es que sigue constituyendo un supuesto de múltiple imposición por un mismo concepto, dado que el transportista sigue soportando impuestos en el gas-oil o en otros carburantes en las tarifas de autopistas y por otros conceptos.

También va en favor de la enmienda lo que está ocurriendo incluso en estos momentos en el mundo comunitario. La propia República Federal Alemana tiene el deseo actual de legislar suprimiendo sus tarifas a las autopistas, y el caso de Francia también es revelador, ya que señaló una tasa a partir de 1968 y parece ser que en estos momentos se está intentando su supresión.

Entiende nuestro Grupo que sería conveniente, con carácter previo a la implantación de esta tasa, tener en cuenta las siguientes cuestiones: reestructuración de la fiscalidad específica que soportan los usuarios de la carretera, tanto en turismo como en vehículos industriales, y el destino de los recursos generados a través de dicha fiscalidad específica, en usos también específicos de infraestructura viaria y equipamientos accesorios, con carácter previo a una nueva imposición de carácter específico; también la armonización fiscal de todos los modos de transporte, especialmente en carretera, en ferrocarril y marítimo; una resolución previa a la imposición de esta tasa por uso de la infraestructura para evitar el problema de la doble imposición, como decía antes, en las vías sujetas a peaje, y una adecuación de la política fiscal específica de los usuarios de la carretera en España a la política comunitaria sobre este tema.

La otra enmienda a esta disposición adicional cuarta es la 549, que intenta sustituir la expresión que se refiere a la tasa que se debería satisfacer, hasta el final, por la expresión «... de una tasa que se cobrará en el precio del carburante». La tasa, entiende el Grupo de Coalición Popular, al ser de infraestructura, debe ser proporcional al uso, no al tipo de material. Por otra parte, se simplifican los trámites de tipo administrativo.

Esta es la justificación de nuestra enmienda 549 a la disposición adicional cuarta, y es todo lo que nuestro Grupo tiene que decir a este grupo de disposiciones adicionales, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno en contra, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Mi compañero Alvaro Cuesta hará luego, a su vez, una intervención en torno a lo que afecta a la parte orgánica del proyecto de ley.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo.

El señor **GRACIA PLAZA**: Nos encontramos ante unas disposiciones adicionales que, como alguien ha dicho, son una especie de cajón de sastre. Es verdad, pero es que también el mismo preopinante ha dado la justificación para que esto sea así. Nos encontramos ante una problemática francamente difícil, muy compleja, y, evidentemente, a problemas muy complejos, las soluciones tienen que ser obligatoriamente complejas.

De todas las enmiendas que ha habido, resalto un tema importante, el tema de ENATCAR, y luego hay otros temas más o menos secundarios que, siendo muy importantes de forma puntual, en orden de importancia están por detrás del tema de ENATCAR. A la hora de oponerse a unas enmiendas se pueden hacer dos cosas: una, coger cada enmienda e ir argumentando en contra de lo que cada uno de los que las han defendido ha opinado, y otra, explicar lo que pretendemos los socialistas con la creación de ENATCAR, contrastamos las dos opiniones y, en consecuencia, se ve cuál es la decisión más acertada.

La pretensión socialista es que exista un instrumento que permita tener un testigo en un sector en que la complejidad lo demanda, que éste tenga suficiente entidad e importancia para evitar fenómenos indeseados de simples repartos de mercado pactados al margen del método limpio de concurso que, como ustedes saben, la ley propone como método general para el futuro, y además pretendemos realizarlo partiendo de una situación ya existente, en consecuencia, restaurando las posibles injusticias —entre comillas—, que el sistema de tanteo ha producido, y, a su vez, beneficiando al máximo a las personas físicas y jurídicas involucradas en la problemática, que, vuelvo a repetir, es muy compleja, por eso se busca evitar en lo posible la existencia de perjudicados respecto de la situación actual.

Entendemos que con el texto que proponemos estos objetivos se consiguen. De todas formas, tengo que detenerme en algunos de los discursos hechos. El señor Rebollo, representante del CDS, ha dicho que cada palo aguante su vela, y, efectivamente, los socialistas aguantamos nuestra vela. Nuestra proposición, la que tenemos encima de la mesa —que, por cierto, tiene rango de ley y, en consecuencia, restaura la legalidad— soluciona problemas que otros Gobiernos han creado o han permitido, y los soluciona con las características que antes decía: perjudicando a los menos y beneficiando a los más.

El discurso que se hace sobre legalidad y justicia a mí me parece muy convincente, pero entendemos los socialistas que ese discurso queda plenamente recogido con la solución que se propone desde este proyecto de ley que estamos discutiendo.

Hay otra serie de argumentaciones sobre otros temas que a mí también me gustaría tocar, aunque fuera de forma sucinta.

El tema de las tasas. Creemos que las tasas que se establecen en este proyecto de ley no sólo no van en contra de lo que se está discutiendo en este momento en la Comunidad Económica Europea, sino que preparan de alguna forma el terreno para lo que se debate y es opinión mayoritaria, y debo recordar al respecto que hay un in-

forme de la Comunidad Económica Europea referente a este proyecto de ley, en el que esta cuestión tiene un tratamiento evidentemente no desfavorable.

Respecto al tema de los teleféricos, simplemente dos observaciones al representante de Minoría Catalana. Hay teleféricos intercomunitarios y, en consecuencia, habría que legislar en buena lógica para ese tipo de teleféricos, independientemente de que el proyecto es suficientemente respetuoso con el tema de las competencias. Respecto a estas competencias, al representante de Coalición Popular debo decirle que una disposición adicional como la que estamos tratando no es el lugar adecuado para hablar de ellas. No se puede atribuir competencias en una disposición adicional de una ley de ordenación del transporte terrestre, que es lo que pretende una de sus enmiendas.

Hay un cierto discurso, en términos generales, respecto al papel de la empresa pública, y esto viene a cuento no solamente de la disposición adicional primera, sino de otras disposiciones, especialmente la transitoria tercera, que viene detrás. Evidentemente, nosotros no participamos de la filosofía de que la empresa pública tiene un papel estrictamente supletorio, o como pretende el Grupo de Coalición Popular, que primero dice que no acuda en igualdad de competencias porque tiene una serie de ventajas, pero a la hora de escribir dice: «lo que no quieran los privados, que se lo queden ENATCAR». Evidentemente, no solamente no compartimos la filosofía, sino que, además, somos absolutamente contrarios a ese tipo de opinión, porque inmediatamente surge el discurso de la eficacia del sistema: «Las empresas privadas son más eficaces que las públicas y, en consecuencia, que se quede la pública con aquellas líneas o tramos que la empresa privada no quiere, y que sea, además, lo mismo de eficaz que las empresas privadas». Como comprenderá, es un discurso que tiene la contradicción en sí mismo y que no podemos aceptar.

Para no alargarme, y, como resumen, entendemos que las soluciones que proponemos en estas disposiciones adicionales garantizan los objetivos que nosotros nos proponemos y que no tienen que coincidir con los objetivos que mantienen otros Grupos. Estos objetivos son: ordenar, beneficiar a los más, evitar perjuicios, en lo posible, o que sean los menos, y mantener el sistema de transporte terrestre en marcha de una forma lo más eficaz posible.

De todas formas, mantenemos unas enmiendas transaccionales a la disposición adicional primera, que tienen referencia con la 131, de Izquierda Unida; la 677, del PDP, y la 544, de Coalición Popular, que entendemos que mejoran, sin tocar el fondo del asunto, dicha disposición adicional primera.

Respecto a la adicional séptima, mantenemos una enmienda que está referida a la 286, del CDS; 82, del Grupo Vasco, y 305, de Coalición Popular. Entendemos también que una parte de la enmienda que el señor Pardo Montero mantenía a la disposición adicional queda recogida. Y se ha deslizado un texto que claramente estaba en fase de estudio y que ofrecíamos como transaccional a la 286, del CDS. No es el momento oportuno de tratarlo, es un texto

que estaba solamente en estudio, y en este momento me veo obligado a retirarlo como tal enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Cuesta tiene la palabra.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Muy brevemente, para referirme a la enmienda número 81, del Grupo Parlamentario Vasco, y también a problemas de sistemática que plantea la disposición adicional quinta, porque tendría que salir de aquí —ya lo veremos en otro trámite— e incluirse como disposición adicional en la ley orgánica que proviene del Título VII de la presente ley, tal y como quedó dictaminado en la Ponencia.

Hecha esta salvedad, quisiera contestar al representante del Grupo Vasco que, efectivamente, el problema que nos plantea es un problema político y de profundo alcance jurídico, porque, en realidad, del tenor literal de su enmienda a nosotros nos surgen no tanto dudas como afirmaciones de inconstitucionalidad respecto al contenido que contemplan estas enmiendas.

En la enmienda 81 el Grupo Vasco pretende que una competencia exclusiva del Estado en virtud del artículo 149.1.21 de nuestra Constitución, por una ficción cual es la de restituir unos derechos históricos que parece que no han existido como tales derechos históricos respecto de Vizcaya y Guipúzcoa, pase como tal competencia a la Comunidad Autónoma vasca. En concreto, esta enmienda contempla el incluir en esta disposición los territorios de Guipúzcoa y Vizcaya.

¿Hasta qué punto, en este trámite y en esta ley, puede renunciar el Estado a una competencia exclusiva suya para que pase a ser competencia exclusiva de una Comunidad Autónoma? Porque el propio artículo 150.2 de la Constitución distingue bien claro entre lo que es competencia y ejercicio de las funciones de esa competencia.

También utiliza la expresión restituir a los Territorios Históricos de Guipúzcoa y Vizcaya las competencias y funciones —dice la enmienda del Grupo Vasco— que en materia de transporte les corresponden en virtud de su régimen foral y se hallen recogidas en los mencionados Convenios con Alava. Nótese que se está refiriendo a convenios de 1950, que han sido, efectivamente, respetados para lo que es la Comunidad Foral de Navarra y la Diputación Foral de Alava, en virtud, lógicamente también, de la propia Constitución en su disposición adicional primera.

Por todo ello, se nos presentan dudas en torno a que esta enmienda sea correcta, y más que dudas, decía en mi intervención inicial, afirmamos que la enmienda es incorrecta, que incurre en inconstitucionalidad, que plantea temas que en la historia no son rigurosamente como los intenta redactar la propia enmienda, aunque estamos, efectivamente, abiertos —se lo digo al representante del Grupo Vasco, en conciencia y en conciencia del alcance político que tiene este planteamiento— a sugerencias, enmiendas o posiciones alternativas que, debidamente justificadas, nos pudieran convencer para asumir algún tipo de solución que desde luego en ese trámite no vemos re-

flejado en la enmienda tal como está redactada por el Grupo Nacionalista Vasco, pero que en ulteriores trámites nosotros estaríamos muy gustosamente dispuestos a estudiar y analizar, sobre la base, digo, de una profunda argumentación y sobre la base de una redacción distinta a la que en estos momentos se nos plantea en torno a la enmienda número 81.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Yo solamente mantenerme en los mismos términos en que hice mi primera intervención. No tengo nada más que añadir.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Pardo Montero tiene la palabra.

El señor **PARDO MONTERO**: En cuanto a la enmienda 304, simplemente mantenerla también en sus términos de supresión del apartado 2, por entender que se vulnera aquello a lo que hacía referencia mi compañero del CDS, de una proporcionalidad que pudiera existir entre un baremo tomado, por ejemplo, de tarifas y aquellas sanciones o incremento de sanciones concedidas gubernativamente en virtud del proyecto de Ley.

Nosotros, por filosofía, estamos hoy, hemos estado siempre y estaremos en el futuro en posición contraria a que se pueda deslegalizar sistemáticamente el régimen de sanciones. La sanción se define y la sanción se corrige, en una determinada medida, por el Poder Legislativo y cuando sea necesario modificarla se vuelve a hacer por el Poder Legislativo, que para eso estamos. Lo que no nos parece oportuno es que, directa o indirectamente y con una sistemática cada vez más acusada, se esté por una vía, nosotros decimos que *aledaña e impropia*, facultando al Gobierno no para establecer reglamentos que desarrollen preceptos que están enmarcados en la ley, sino para hacer uso y abuso o desviación de poder de preceptos que no están en la ley y modificar, aunque sea la cuantía económica, de las sanciones, aunque parezca que se le dan indicativos, como, por ejemplo, decir que se hace en la misma medida en que disminuya el poder adquisitivo de la moneda. Pero es que el poder adquisitivo del dinero no disminuye igual para todos, y voy a tratar de explicarme con un ejemplo gráfico. Si gravamos con un 30 por ciento a un señor que gana 90.000 pesetas, probablemente le estamos incapacitando para subsistir. Si gravamos con el mismo 30 por ciento a un señor que gana 900.000 pesetas, vive tan ricamente con las 600.000 que le quedan.

Sobre los ciudadanos pesan multitud de factores diferentes que tienen que ser aquilatados por una comisión legislativa. Esto no es tarea de Gobierno. A nosotros, en principio, no porque los baremos no nos gusten, sino porque además no los reconocemos, no nos parece acorde a derecho —puede ser impuesto legislativamente, pero no es acorde a un derecho recto— el dejar que sea el gobierno, en cada caso, o cualquier ente u órgano del Gobierno el que pueda, por criterios que nosotros desconocemos y

tomándolos o aquilatándolos en la manera que le parezca oportuna, modificar algo tan grave y tan directamente recayente sobre lo que es el ciudadano como es el régimen de sanciones. Esto en cuanto a la enmienda 304.

La enmienda 305, que es del Grupo Popular, pero que en realidad suscribía este Diputado también la mantene-mos y es de supresión, en cuanto incide sobre términos de exclusiva propiedad privada.

Tengo que decir, respecto de esta enmienda, que si antes podía parecer una inadvertencia de la ley o quizá una postura inicialmente no contrastada, a la vista de la transaccional que se aporta por el Grupo Socialista, nosotros no podemos menos que sentirnos alarmados, porque esta enmienda transaccional no tiene desperdicio.

Empieza hablando de los transportes que se realicen íntegramente en recintos cerrados. Decir recintos cerrados por propiedad privada es un arcaísmo. O sea lo privado es lo cerrado y lo público es lo que está abierto. No es así. Esto es bien de carácter público o bien de propiedad privada y se acabó, esté abierto o esté cerrado.

Y continúa diciendo: «en recintos cerrados dedicados a actividades distintas al transporte terrestre». Pasa si se realizan transportes en recintos cerrados o abiertos, pero en recintos de propiedad privada, estas actividades son de transporte, aunque en ese mismo recinto se pueden hacer acumulativamente otra suerte de actividades. Y añade: «... quedarán, en principio, exceptuadas de la explicación de la ley». ¿Qué es eso de «quedarán, en principio»? Frente a un lenguaje legislativo que se supone debe ser obligatoriamente claro, ¿qué quiere decir «en principio quedarán exceptuados de»? Es algo que nosotros, desde un punto de vista jurídico, no somos capaces de interpretar. A continuación dice: «... pero si bien, cuando los mismos puedan incidir en el sistema general de transporte». ¿Y qué se entiende por incidir en el sistema general de transportes? ¿Cuándo? ¿Con relación a qué pautas? ¿Quién lo expresa? ¿Cómo se define? ¿Con qué carácter? ¿Con qué autoridad? ¿Con qué criterio? Esto es hacer glosa general de todo un precepto legal y hacerlo en términos tan ambivalentes y confusos que permitan no la discrecionalidad, sino, simplemente, la más pura arbitrariedad.

Y dice: Cuando pueda incidir en el sistema nacional de transportes, reglamentariamente podrán establecerse, de conformidad con las normas de esta Ley... Ya estamos de nuevo con el término «reglamentariamente».

De conformidad con las normas de esta Ley, pero es que las normas de esta Ley no son atinentes al transporte privado realizado en propiedad privada. Para nosotros la Ley sólo puede gravitar respecto de recintos privados, abiertos o cerrados, pero privados, que es lo fundamental, primero, cuando sean vías privadas afectas a un uso público, a un servicio público, a un transporte público, o cuando se realicen transportes de carácter público en vías privadas aun cuando no estén afectas al uso público. Fuera de estos casos, lo demás es una simple y pura intervención. Esta es la razón por la que nosotros mantenemos la supresión de este apartado, y no nos sirve la transaccional que se aporta en este acto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Quisiera decirle algo al señor Gracia, y espero que no sea ofensivo, en el seno de la cordialidad que sabe él existe entre él y yo desde hace tiempo. A una argumentación importante, seria y rigurosa, por parte del señor Rebollo y por mí mismo, nos ha contestado con lo que se podría llamar coloquialmente un aleluya.

Me parece que ante el cúmulo de razones históricas, de razones económicas, de razones políticas y de razones jurídicas para oponerse a la disposición adicional primera, habría sido razonable otro tipo de argumentación. No se trata de que el señor Gracia y el Grupo Socialista compartan nuestros argumentos. De ninguna manera. Puede perfectamente no compartirlos; era previsible que no los compartiera. No va por ahí mi consideración. Me parece que vale la pena, a unos argumentos, oponer otros argumentos. Creo que se ha dicho lo suficiente, en estos cuatro o cinco ámbitos a los que me he referido, como para que sea procedente una respuesta.

Pero remitiéndome a su propia argumentación, el señor Gracia ha dicho dos cosas, alguna de ellas con un aire un tanto pintoresco. Ha dicho que se trata de tener un testigo en un mundo tan sofisticado como el del transporte. Señor Gracia, la ENATCAR que se crea, la Empresa Nacional de Transportes por Carretera, es bastante más que un testigo. No confundamos, en una novela policíaca, al asesino con el testigo del crimen. Me parece una trasposición un tanto pintoresca. Justificar la invasión de un sector que debe ser privado por el sector público, aunque sea consolidando una situación actual claramente injusta, como se ha dicho en todos los lenguajes, y absolutamente anacrónica e injustificada económicamente, con la colocación de un testigo, de una especie de espía para que nos cuente cuáles son los costes, que nos diga cuáles son las prácticas —supongo que ése es el propósito—, resulta, por lo menos, pintoresco. Eso lo hace la CIA, los servicios de contraespionaje o el CESID; pero colocar un testigo y justificar con un testigo la creación de ENATCAR es, repito, pintoresco.

Segunda afirmación: se trata de restaurar las injusticias. Es verdad. En el texto no tanto de la disposición adicional primera que debatimos en este momento como de la disposición transitoria tercera, el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones —y, lógicamente, con él el Grupo mayoritario— ha buscado una serie de fórmulas que se pueden calificar de casuistas y posibilistas, sobre todo que resuelven un sinnúmero de casos concretos y ciertamente afrontan pequeñas injusticias. Pero, señor Gracia, queda sin resolver la gran injusticia que supone la continuidad de la situación actual. Yo no sé cómo se puede pretender que se restaure la justicia superando sólo pequeñas injusticias concretas. Cuando persiste la gran injusticia de la continuidad del sistema actual derivado de la historia, del anacronismo, del derecho de tanteo, del franquismo del transporte al que ha hecho referencia el señor Rebollo, no sé cómo se puede decir todavía que se trata de restaurar la justicia. Resuelven ustedes pequeñas

injusticias —supongo que el sector agradecerá, se lo estará agradeciendo—, pero la solución de esas pequeñas injusticias no afronta la gran injusticia que es el mantenimiento de la situación actual.

Dicen ustedes: éstos son los objetivos que nos proponemos, que no tienen por qué coincidir con los objetivos que proponen ustedes. Señores del Grupo mayoritario de la Cámara: resolver un problema serio, de justicia, es un objetivo de todos los ciudadanos y de esta Cámara legislativa, no sólo del Grupo Socialista o del CDS o del PDP o de Coalición Popular, etcétera. Me parece que se resuelven las pequeñas injusticias en términos del objetivo que se ha fijado el Grupo mayoritario de la Cámara. Queda sin resolverse el gran problema de la justicia, que es lo que piden todos los españoles en todo, y también en este punto.

Y dicho esto, señor Presidente, de las enmiendas transaccionales en temas menores concretos, al lado de este gran tema, decir que retiramos la enmienda 677 porque, efectivamente, se ha asumido su contenido en la enmienda transaccional a la disposición adicional primera cuando se hace la referencia al artículo 74.

Las demás enmiendas transaccionales poco o nada tienen que ver con nuestras enmiendas y, por consiguiente, me abstengo en estos momentos de hacer un planteamiento sobre ellas. El signo de nuestro voto será el que sea y ya tendrán oportunidad de conocerlo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, si quiera brevemente para referirme a la contestación, también breve, del portavoz socialista con respecto a nuestra enmienda número 81 a la disposición adicional quinta. Decía el portavoz socialista, señor Cuesta, que estamos en presencia de una enmienda de índole política. Efectivamente, coincidido plenamente con él e incluso creo que decía al comienzo de mi intervención que la enmienda no tiene casi incidencia de tipo práctico, sino que es netamente política.

Decía el señor Cuesta que se le presentan al Grupo Socialista dudas con respecto a la redacción de la enmienda. Aceptamos perfectamente que puedan surgir dudas, incluso de tipo terminológico. En lo que ya, lógicamente, no puedo coincidir con la misma claridad es en la afirmación final suya de que la enmienda incurre en inconstitucionalidad. Nosotros tenemos seriamente dudas más razonables de que no sea así. Pero, en cualquier caso, no es tampoco mi intención en este momento, en este trámite, entrar en discusión sobre el particular. Prefiero en este trámite quedarme con las últimas palabras del portavoz socialista de que el Grupo mayoritario de la Cámara está abierto a cuantas sugerencias o alternativas se puedan ofrecer para ulteriores trámites. Consecuentemente, hago tan sólo un llamamiento para que nos emplacemos todos a hacer un estudio serio sobre el particular, por la incidencia y trascendencia que esta enmienda tiene, y espero y confío en que en un ulterior trámite —que puede ser el

de Pleno, habida cuenta la incidencia que tiene la disposición adicional quinta en el Título VII— podamos llegar a un acuerdo por todos deseado. En consecuencia, procede mantener para votación la enmienda 81 y añadir, con respecto a la otra enmienda, la número 82, que mi Grupo tenía presentada a la adicional séptima, que la retiramos como consecuencia de la transaccional presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Por Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Para mantener nuestras enmiendas. Ninguna de las transaccionales afecta a nuestra documentación. Respecto a la primera, nosotros mantenemos, como he dicho antes, las enmiendas presentadas, aun cuando persistimos en la idea de una negativa al planteamiento de ENATCAR tal como figura en la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Muy brevemente, señor Presidente, quisiera contestar con afecto a mi compañero del Partido Socialista, pero con absoluta divergencia respecto a sus afirmaciones utilizando sus propias afirmaciones, pero en sentido completamente contrario al que él les dio.

Dice: Lo que pretende el PSOE es tener un testigo de importancia partiendo de una situación existente. Es una finalidad. Yo he leído un trocito del programa del Partido Socialista, con unas finalidades a propósito de ENATCAR, o como se llame la empresa. Yo no me opongo a que exista una empresa que sea nada más que un testigo, que sea un punto de referencia por ser la empresa que cumpla mejor con las instrucciones de seguridad, con la menor contaminación ambiental, con el mejor servicio a los viajeros, la mayor regularidad, la mayor puntualidad, la mayor comodidad y el menor coste. No me opongo a eso. ¿Cómo me voy a oponer? Pero, señoría, el fin nunca justifica los medios. ¡Nunca! Y la ética política —lo digo con afecto y sabiendo que desde ese punto de vista participamos de idéntico objetivo y de idéntica ilusión— consiste, justamente, en que el fin no justifica los medios.

Señoría, esto significa que no se puede partir de una situación existente cuando esa situación es intrínsecamente injusta. No se puede partir de una situación existente cuando esa situación se asienta sobre la ilegalidad. ¿Quiere recordar S. S. la devolución del patrimonio sindical, perfectamente amparado dicho patrimonio en unas leyes pasadas? ¿Valía que ahora una ley, o simplemente no tocar la cuestión, dejase esa injusticia consolidada por los siglos de los siglos? No. Y por eso que no valía no se ha hecho. Pues bien, partir de una situación existente como ésta es no devolver un patrimonio injustamente arrebatado a la empresa privada. Y desearía que puesto que se pretende hacer una empresa como punto de referencia —y utilizando las propias palabras de mi compañero— como testigo, que sea un testigo limpio, que sea un testigo que

no tenga la tacha de ilegalidad, de injusticia, que tiene en estos momentos apoyarse en un derecho de tanteo para después conseguir, mediante ese derecho de tanteo, que era legal, desembocar en una situación absolutamente ilegal, que era arrendar ese servicio, que era arrendar la concesión, que era apoyarse en la iniciativa privada, porque RENFE y FEVE no tenían la fuerza de empresa suficiente, o la vocación, o lo que se pueda entender, para explotar directamente esos servicios por carretera. Devolvamos, rompiendo esa situación existente, ese patrimonio empresarial arrebatado al sector.

Se me llamó la atención respecto a que la modificación se hacía desde la ley; pero una cosa es la legalidad formal y otra la legalidad material. Quizá fui muy torpe al intentar expresarme en este sentido anteriormente. Así de sencillo. Una cosa es la legalidad formal y otra la legalidad material. Y una cosa es una ley aisladamente considerada y otra todo el ordenamiento jurídico. He leído un dictamen del Consejo de Estado que dice claramente que va en contra del ordenamiento jurídico español utilizar la concesión como una materia que, antes o después, y con una ley o no por medio, rompa con lo que es todo un entramado jurídico regulador de esta figura.

Por consiguiente, anuncio desde ahora el propósito de nuestro Grupo de estudiar la posibilidad de presentar a este artículo, si se mantiene su redacción, un recurso de inconstitucionalidad, porque me parece que va en contra del ordenamiento jurídico y que se consagra una ilegalidad desde el ángulo de ese ordenamiento jurídico, que no se cubre, pura y simplemente, con promulgar una ley nueva que consagre esa ilegalidad.

¿Se ampara a los más y se perjudica a los menos? No lo sé. Realmente no lo sé. No se me ha ocurrido nunca contarlos. Pero, indiscutiblemente, lo que se deduce de la disposición adicional primera es que se pretende crear una sociedad patrimonialmente rica, y poco más. Entonces, se opera lo que un economista español llama un «despolijaje», como una combinación de los verbos desvalijar y despojar.

Es decir, tenemos que ser en esto muy consecuentes. Se crea una empresa que va a ser testigo, que va a ser punto de referencia. Hágase con todos los requisitos posibles para que sea, en todos los aspectos, un ejemplo de legalidad formal y material, para que nadie pueda sentir que es un intruso en el sector, sino al revés, el espejo donde se mire, para el cumplimiento de todas las disposiciones que vayan a la mejor satisfacción de las necesidades del usuario.

Siento profundamente tener que mantener la enmienda relativa a las Islas Canarias y Baleares, porque la verdad es que me parecía lógico que, en esas hojitas que nos han repartido con las enmiendas transaccionales, esto no fuera una especie de adelanto o de «lapsus» o de coladura. Yo rogaría que se mantuviera esa redacción u otra similar —eso es lo de menos—, recogiendo el espíritu de la enmienda de este Grupo y el espíritu que en ese deslizamiento se ve en el Partido Socialista, puesto que ambos partidos —junto, creo, con todos los partidos del arco parlamentario— contemplamos con singular atención un fe-

nómeno como el del transporte en las Islas Canarias y Baleares, con cariño hacia esas autonomías, hacia su problemática singular y especial. Rogaría que mantuvieran viva la enmienda y que no nos remitan a un momento ulterior.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Para contestar, igualmente, de una forma breve. Y puesto que considero que también he sido afectado un poco en las argumentaciones que el portavoz del Grupo Socialista ha vertido en contestación a las que por mi parte he utilizado en la defensa de las enmiendas que Coalición Popular ha presentado a este grupo de disposiciones adicionales, debo, por supuesto también con afecto, matizar las aseveraciones del portavoz.

Efectivamente, cuando nuestra enmienda intenta la supresión de la disposición adicional primera porque no está de acuerdo con la creación de ENATCAR, creo que he tratado por todos los medios, en su defensa, de demostrar que esa empresa estatal es totalmente innecesaria. Ahora el portavoz socialista aduce que se trata de un testigo que debe estar ahí para mantenerse. Ante ello, el único comentario que se me ocurre hacer es que si para una cosa innecesaria es preciso un testigo, va a ser un testigo mudo que nos va a costar muy caro a los contribuyentes españoles.

En relación con la argumentación que ha empleado el señor portavoz del Grupo Socialista, respecto a nuestra enmienda a la adicional cuarta, sobre el tema de las tasas, quiero decir que lo que yo he defendido en mis argumentaciones ha sido que estamos de acuerdo con esa tasa, pero que estimamos que el momento político no es oportuno. He resaltado la inoportunidad en este momento, justamente por no existir consonancia con el momento comunitario que vivimos.

Luego si nosotros hemos dicho que la tasa sí, pero que el momento es inoportuno, y el argumento que nos ofrece el señor portavoz es que el informe de que disponemos de la Comunidad Económica Europea no va contra esa tasa, en eso coincidimos. La Comunidad no dice, señor portavoz, que sea oportuno. Nosotros decimos que es inoportuno. Por tanto, también ahí coincidimos. Luego, realmente, ese argumento empleado por S. S. es, cuando menos, insuficiente.

En cuanto al tema de competencias, dice que no es este proyecto de ley que estamos debatiendo el sitio más apropiado para ello. Estimo, por el contrario, señor portavoz, que una ley de ordenación del transporte terrestre, por el hecho de ser ordenación, debe ser de tipo general, y ahí debería tener cabida.

Y ya, para finalizar este tipo de matizaciones, dejar claro el concepto subsidiario que ha intentado defender el señor portavoz, utilizando un argumento que se cae por su peso, puesto que, cuando se intenta buscar contradicciones en lo que yo he expuesto, si se recurre a un sofisma para demostrarlo, no hay forma de mantenerlo.

Yo he defendido hoy, y lo he hecho normalmente siem-



pre, que el Estado debe ser subsidiario en aquellas metas o acciones que haya que hacer, donde la iniciativa privada no puede intervenir, no que no quiera. Eso es radicalmente distinto, señor portavoz. No querer y no poder es, repito, radicalmente distinto. Y nosotros hemos defendido siempre, y hoy también, que el Estado debe ser subsidiario donde la iniciativa privada no puede serlo. Y en el caso de ENATCAR que hoy nos ocupa, la iniciativa privada sí quiere. Es un argumento opuesto al que ha empleado S. S. en su argumentación —por tanto, ha sido inútil— para intentar rebatir nuestro argumento.

En relación ya con las enmiendas transaccionales, respecto a la disposición adicional primera, vemos que se ha intentado, de alguna manera, tocar los temas que nosotros incluíamos en la 544, pero, lamentándolo, ha sido de una forma completamente insuficiente.

Como, por otra parte, nuestra postura es de oposición frontal a la creación de esta empresa nacional tal como se ha expuesto, nos oponemos, por supuesto, a esta enmienda transaccional.

Y respecto a las otras dos enmiendas transaccionales a la adicional séptima y a la octava, poco tenemos realmente que añadir, puesto que, por parte del Grupo de Coalición Popular, no se habían presentado enmiendas a estas dos disposiciones adicionales.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Pardo Montero, sus argumentaciones en torno a la forma, en cuanto a la precisión de la disposición adicional séptima, nos han convencido. Retiramos la enmienda transaccional, porque entendemos que, efectivamente, es más preciso el informe de la Ponencia.

Respecto al fondo del asunto, sólo darle como argumentación que hay precedentes abundantes de este tipo de disposición y que, evidentemente, existiendo todos estos precedentes, no hay motivo alguno para pensar que los anteriores eran aceptables jurídicamente y en esta ley no lo son.

En cuanto al representante del PDP, al que también devuelvo el afecto que sabe que es verdad que nos tenemos —no es de ahora, sino de legislaturas anteriores, cuando yo era el controlador y él era el controlado—, califica de pintoresca mi argumentación. Y, a continuación, utiliza como argumentación propia invasión, asesinato, espía y gran Justicia, con mayúscula. Hablando de pintoresquismo, creo que esta última argumentación es más pintoresca aún que la que yo utilicé, en el caso de que se admitiera la argumentación.

Hablando de gran justicia —y así, de paso, respondo a alguno de los argumentos mantenidos por el representante del CDS, que habla de ética política, y dice que el fin no justifica los medios—, tengo que decir que el sector es una cosa etérea, la gran justicia es una cosa etérea, la ética es una cosa etérea, yo hago algunas afirmaciones aquí que no son etéreas. Todos los que tienen situaciones consolidadas ven protegidos por esta ley sus derechos. Todos.

¿Que esto es una pequeña justicia frente a la gran justicia? Posiblemente.

Añado: hay disposiciones posteriores que demuestran que todos aquellos derechos que han sido detectados se protegen también con la ley. En consecuencia, usted y su Grupo son libres de presentar los recursos de inconstitucionalidad y acudir a cualquiera de los procedimientos que la ley permite. Lo que sí le recomendaría —y es un consejo también desde el afecto—, es que preguntara a los afectados. A ver quién de los afectados se considera perjudicado por esta ley; cuántos derechos concretos, cuántos intereses concretos, se ven afectados y perjudicados por esta ley.

Desde ese afecto le diría que, antes de dar ningún otro paso, consultara a aquellos que evidentemente podían clamar por la gran justicia o por el espíritu ético, que, desde luego, el Partido Socialista mantiene, además, como usted sabe, como una seña de identidad.

Respecto a la argumentación del representante de Coalición Popular, he de decirle que, entre necesidad e innecesidad de ENATCAR, nosotros creemos que es absolutamente necesaria. Entre la filosofía de Estado solamente subsidiario y filosofía de sector público empresarial complementario, nosotros nos quedamos con sector público empresarial complementario de la iniciativa privada.

Es evidente que lo que hay es una cuestión de principios en la que discrepamos. Creemos que es necesaria ENATCAR. Creemos que el sector público empresarial tiene un papel más importante que el subsidiario. Entendemos que es complementario de la iniciativa privada.

Con relación al tema de las competencias, a repartir competencias entre Comunidades Autónomas y Administración central en una disposición adicional, le di otro argumento, y es un argumento de peso: existen teleféricos que son intercomunitarios y que, evidentemente, son competencia, en este caso, de la Administración central.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sáenz Lorenzo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Una intervención muy breve, para que no se piense que no queremos hacer referencia a la disposición adicional octava, a esta transaccional que hemos retirado.

A nosotros nos preocupa el tema de Canarias. Estamos dispuestos a tener toda la buena voluntad del mundo. No pensamos que esta ley necesite introducir artículos que no signifiquen nada. Y yo creo que, con el mínimo rigor, difícilmente podemos mantener esta transaccional, o una adicional, que pretende incidir en un tema en el que la Comunidad Autónoma Canaria tiene plenas competencias. Parece que pretendemos dar a la Administración central competencias allí donde está claro que todo el transporte terrestre es intracomunitario. Y, por tanto, no hay competencias de la Administración central. Al hablar del transporte entre las Islas y la Península, hay que tener en cuenta que, desde luego, no es terrestre. Así pues, no es éste el ámbito que se discute.

Buena voluntad, toda la que se quiera; pero a mí me parece que es poco riguroso introducir aquí una disposición

que sería de buena voluntad, pero que, sin embargo, me da la impresión que, de alguna forma, podría interferir en las propias competencias, que son exclusivas del transporte intracomunitario, que es en su totalidad. Todo el transporte terrestre de las Islas, tanto Baleares como Canarias, es intracomunitario. Por tanto, difícilmente tiene competencias la Administración central.

Aquí, tanto en nuestro texto como en el suyo parece que se introduciría una competencia cuyo sentido no vemos muy bien. Y, por lo menos, pretendemos pensárnoslo un poco más. Por tanto, de acuerdo en la buena voluntad, de acuerdo en la preocupación por el tema canario, pero esta propuesta que tenemos sobre la mesa parece que coge la cuestión un poco por los pelos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Simplemente es para lamentar, entre comillas, que el señor Pardo Montero haya convencido al portavoz socialista, por cuanto que ese convencimiento le lleva a retirar la transaccional a la disposición adicional séptima. Yo, consecuente con ella, había retirado nuestra enmienda número 82, y ahora, también consecuente, tengo que mantenerla para votación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rebollo, muy brevemente.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Telegráficamente, señor Presidente.

Señor representante de la mayoría, en nuestra enmienda el Grupo del CDS dice: podrá establecer las limitaciones que sean procedentes a los transportistas peninsulares. Es decir, el problema fundamental que aquí se pretende atacar, o resolver, es el problema que plantea el transporte desde la Península. Y, por tanto, habrá que tener, obviamente, una coordinación con las autoridades autonómicas canaria y balear, pero lo que se pretende justamente en la enmienda es acentuar, o situar el problema donde está. Se puede mantener un equilibrio interno a través de las facultades y competencias que tienen los organismos autónomos, y desharía ese equilibrio interno aquello que suponga una invasión, o intromisión, de transportistas peninsulares, amparándose en autorizaciones para todo el territorio nacional.

Por tanto, insisto, lo que se pretende con esta enmienda es regular eso. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pardo Montero. Un minuto improporrible.

El señor **PARDO MONTERO**: Únicamente para decir que nuestra enmienda a la adicional séptima estaba en función de lo que estimamos invasión de la ley en la esfera privada. Con volver al texto de la Ponencia —que, en realidad, creemos que recoge el texto inicial del proyecto, me parece que sin modificación alguna— no resuelve-

mos el problema que la enmienda trataba de obviar.

Si acaso —es una oferta que hago, por si pudiéramos llegar a una aproximación—, podría admitirse una redacción que, más o menos, dijese: Se autoriza al Gobierno para realizar, en relación con los transportes públicos que se desarrollen íntegramente, etcétera. O bien, si no se quiere precisar tanto: Se autoriza al Gobierno para realizar, en relación con los transportes de los comprendidos en esta ley, que se desarrollen, etcétera. Porque eso sí podría ser asumible.

El señor **PRESIDENTE**: A menos que el Grupo Socialista pueda hacer alguna aclaración, no concederé ya la palabra a más Grupos. En consecuencia, vamos a pasar a ordenar las votaciones, señorías.

Votamos, en primer lugar, la enmienda número 16.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 16; abstenciones, seis.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 16.

A continuación votamos las enmiendas de Izquierda Unida, desde la 127 a la 132, ambas inclusive, relativas a las disposiciones adicionales. Las votamos conjuntamente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 16; abstenciones, ocho.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Izquierda Unida, desde la 127 a la 132, ambas inclusive.

A continuación votamos las enmiendas 304 y 305, del señor Pardo Montero. Según lo expresado, se mantienen las dos. Se votan conjuntamente.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, siete; en contra, 16.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas 304 y 305.

De las enmiendas de la Agrupación del PDP ha sido retirada la 677. La enmienda 676 fue admitida en parte en la Ponencia, salvo una referencia que se hacía al artículo 71.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, en ese caso mantengo la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Yo también estaba pensando que lo mejor era votarla entera.

Votamos las enmiendas del PDP números 675, 676, 678, 679, 681 y 688.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Pido votación separada de la enmienda 675, del PDP, dado que es una enmienda de supresión a la disposición adicional primera, mien-

tras que las otras son la alternativa que decía el señor Ortiz. Pido votación separada de la enmienda 675.

El señor **PRESIDENTE**: Lo he entendido desde el principio.

Votamos separadamente la enmienda 675.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 675.

Se votan a continuación las restantes enmiendas 676, 678, 679, 681 y 688.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las restantes enmiendas antes relacionadas de la Agrupación del PDP.

El Grupo Parlamentario PNV mantiene las enmiendas 81 y 82. ¿Las votamos conjunta o separadamente?

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Pido votación separada de la enmienda 81, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos separadamente la enmienda 81.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 20.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 81.

Votamos a continuación la enmienda 82.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 82.

De las enmiendas de Minoría Catalana ha sido retirada la 859. Por tanto, quedan vigentes para votación las enmiendas 857, 858, 860, 861, 862, 863 y 864. Votamos conjuntamente estas enmiendas.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 16; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas antes relacionadas de Minoría Catalana.

Respecto al Grupo Parlamentario CDS, señor Rebollo, como la enmienda 280 estaría en el mismo caso que la 676, de la Agrupación del PDP, quizás lo más conveniente sería votarla, aunque había sido admitida parcialmente en Ponencia. ¿Le parece a S. S.?

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Como quie-

ra, señor Presidente. Lo que me interesaría es que se votase también separadamente la enmienda 286.

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, votamos separadamente la 280, por un lado, y la 286, por otro. Ellas dos separadas entre sí. Las restantes conjuntamente.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Lamento complicarlo, pero pido votación separada de la enmienda 283.

El señor **PRESIDENTE**: Votación separada de la 283, a la disposición adicional cuarta. ¿Ninguna otra observación? **(Pausa.)**

Entonces, vamos a votar primero la enmienda 280.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 280.

A continuación pasamos a votar la enmienda 283.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, tres; en contra, 16; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 283.

A continuación, pasamos a votar la enmienda 286.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 286.

En consecuencia, quedarían por votar todavía las enmiendas del CDS números 279, 281, 281 bis, 282, 284 y 285. Votamos conjuntamente estas enmiendas del Grupo CDS.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 16; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas del CDS antes relacionadas.

Finalmente votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, de las cuales, señor Camiós, la 545 ya fue incorporada al informe de la Ponencia. **(Asentimiento.)** En consecuencia, tenemos que votar las enmiendas 543, 544, 546, 547, 548 y 549. ¿Se pueden votar todas conjuntamente? **(Asentimiento.)**

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas del Grupo de Coalición Popular antes relacionadas.

Seguidamente sometemos a votación la enmienda transaccional a la disposición adicional primera, que modifi-

ca los puntos 1 y 2 de la misma, sin que haya refundición de los otros puntos.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, dos; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional a la disposición adicional primera, puntos 1 y 2 y, por tanto, aprobados estos puntos 1 y 2.

A continuación, señorías, pasamos a votar el texto de las disposiciones adicionales.

Corresponde ahora votar la disposición adicional primera, de acuerdo con el informe de la Ponencia, salvo el segundo párrafo del punto 6, que ha sido modificado en la anterior votación de la enmienda transaccional.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 16; en contra, seis; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición adicional primera de forma completa, habiendo introducido las modificaciones de la enmienda transaccional aprobada anteriormente.

¿Sus Señorías estiman que pueden ser votadas conjuntamente las siguientes disposiciones adicionales o hacemos votación separada, aparte de la disposición adicional quinta que, en su caso, la votaremos separadamente? **(Asentimiento.)**

Las demás, señorías, ¿se pueden votar conjuntamente? **(Pausa.)**

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Yo pediría votación separada, señor Presidente, de la tercera y cuarta. Las demás, por mi parte, se podrían votar en bloque.

El señor **PRESIDENTE**: La tercera y la cuarta, ¿se pueden votar conjuntamente, señor Ortiz? **(Asentimiento.)**

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, cuatro; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las disposiciones adicionales tercera y cuarta, de acuerdo con el informe de la Ponencia.

A continuación votamos la disposición adicional quinta, que pudiera ser parte del proyecto de ley orgánica.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; en contra, dos; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición adicional quinta, de acuerdo con el informe de la Ponencia.

Finalmente votamos las disposiciones adicionales segunda, sexta, séptima, octava y novena, que es nueva y está incorporada al informe de la Ponencia. Hay una disposición adicional novena nueva que respondía a una enmienda socialista y que fue incorporada al informe de la

Ponencia y que me imagino que se mantiene en este trámite.

Tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, pediría votación separada para la disposición adicional sexta.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos solamente la disposición adicional sexta.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, uno; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición adicional sexta, de acuerdo con el informe de la Ponencia.

Votamos a continuación las disposiciones adicionales segunda, séptima, octava y la novena, incorporada en el informe de la Ponencia. Votamos conjuntamente estas cuatro disposiciones adicionales.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las disposiciones adicionales segunda, séptima, octava y novena, según el informe de la Ponencia.

A continuación, señorías, pasamos a debatir las disposiciones transitorias y derogatorias, a las cuales, por parte del Grupo Mixto, hay una enmienda, la número 17, del señor Hermoso.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, lo había ya englobado en la defensa anterior porque trae causa de la enmienda número 16, solamente pidiendo la supresión de las tres primeras líneas del apartado 6 de esta disposición transitoria tercera y pido que se someta a votación en su momento. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Mardones.

No hay ningún representante de la Agrupación de Izquierda Unida.

Tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Está la enmienda 135.

El señor **PRESIDENTE**: En su momento será votada. Tiene la palabra el señor Ortiz para la defensa de las enmiendas de la Agrupación del PDP.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Formulamos un conjunto de enmiendas, que me parece que son 10, a las disposiciones transitorias, derogatorias y finales.

El debate fundamental, en lo que tiene de trasfondo toda esta parte del proyecto, ha quedado hecho en lo esen-

Dispos.  
transitorias  
y  
derogatoria

cial en el debate anterior respecto a la disposición adicional primera, al menos en lo que se refiere a aquella disposición más polémica y que ha recibido mayor atención de todos los grupos de la Cámara, que es la disposición transitoria tercera.

Efectivamente, con la disposición transitoria tercera —mi Agrupación no tiene enmiendas a la primera y a la segunda—, señor Presidente y señorías, con un criterio muy posibilista, se intentan resolver las distintas situaciones que se plantean una vez que se ha sentado el principio de la creación de ENATCAR, una vez que se ha adoptado el criterio de consolidar la situación actual. No voy a referirme, porque creo que el debate ha quedado agotado antes, a la medida en que con estas fórmulas se resuelven sólo muchos pequeños problemas, pero no se resuelve el problema fundamental.

Tuve ocasión en el debate en Pleno de responder a las formulaciones o manifestaciones del portavoz socialista de entonces, que me parece que era el señor Mazarrasa, que aludía a que había habido un consenso muy amplio de parte del sector. Yo decía entonces que lo que he podido advertir es que más que un consenso voluntario ha sido un consenso resignado, apoyado en una especie de contrapartida; respétenos los derechos adquiridos, en la medida de lo posible, y pasaremos resignadamente y de puntillas sobre el resto de la ley. Bien, estamos ahora en esta disposición transitoria tercera valorando la medida en que los posibilismos del Gobierno y del Grupo que le apoya ha resuelto esta serie de pequeños problemas. No los deben haber resuelto del todo porque todavía —no me parece que esta Cámara ignore la realidad cuando ésta es como es— hay negociaciones, conversaciones, etcétera, para intentar nuevamente modificar el texto del proyecto del Gobierno y parece vislumbrarse la posibilidad de que este consenso no cuaje en esta Cámara, sino en la otra, en la Alta Cámara, en el Senado. Es pena que esto sea así porque, después del esfuerzo que los diferentes portavoces de los distintos Grupos han hecho para mejorar el texto, bien merecía esta Cámara que esas últimas modificaciones o consensos se alojaran en ella y no buscaran su «hotel», su «alojamiento» en el Senado. Consiguientemente, tengo la impresión de que el debate que sigue a continuación hay que hacerlo como hay que hacer en la vida tantas cosas, pero que las posibilidades de que prospere alguna de las enmiendas que pretenden redondear este conjunto de posibilismos son ciertamente menguadas.

Sin más trámite y sin volver a abrir el debate fundamental que ha transcurrido antes, paso a referirme a las enmiendas que mi Agrupación formula.

La disposición transitoria tercera merece las enmiendas 680, 682, 683, 684 y 685. Realmente, son tan concretas y abordan tales supuestos y tales hipótesis en términos de casuismo que el seguimiento de todas ellas, una detrás de otra, va a hacer mi exposición tremendamente aburrida, pero me parece que no tengo otro remedio que hacerlo.

Con la enmienda 680 se persigue resolver el problema de aquellas empresas que hubieran explotado efectivamente el servicio con anterioridad a esta fecha de 18 de

diciembre de 1985, que es la de la publicación del proyecto de ley de Ordenación de Transportes en el «Boletín del Congreso de los Diputados» o que hubieran sido adjudicatarias, según reza el tenor de la misma. En definitiva, hay numerosas empresas, que fueron peticionarias de un servicio, que incluso explotaron este servicio, mediante la autorización discrecional del artículo 35 del todavía vigente Reglamento de ordenación, o incluso disfrutaron de una autorización de explotación anticipada. Realmente, no reunían todas las condiciones para resultar adjudicatarias, pero han estado prestando efectivamente el servicio. Resolver su situación es el propósito de esta enmienda.

De parecido alcance es la enmienda 682, que pretende que también se incluyan en este apartado a aquellas que habrían resultado adjudicatarias definitivas de la concesión si RENFE o FEVE no hubieran ejercido el derecho de tanteo, legalmente previsto, y cuyos expedientes se encontraban en trámite el 1 de enero de 1986, aunque las empresas mencionadas no hubieran prestado efectivamente el servicio. Se trata, ya que estamos en un texto lleno de fechas, hasta las cuales se consolidan los derechos de alguna manera, de tomar una fecha, la del 1 de enero de 1986, que es el ingreso de España en la Comunidad Económica Europea.

La enmienda 683 pretende añadir un punto d) al apartado quinto de la disposición transitoria tercera, coherente con la enmienda inmediatamente anterior, en el que, a la hora de establecer la cantidad que proceda pagar en caso de la transmisión que se contempla en el precepto, el cálculo sea análogo al previsto en el apartado cuatro de esta disposición transitoria tercera.

Las enmiendas 684 y 685 realmente dan una nueva redacción íntegra a toda la disposición transitoria tercera, poniendo el acento alternativamente —son enmiendas de carácter subsidiario, para aceptar una u otra— en los diferentes párrafos o apartados de esta disposición transitoria tercera. En la primera de ellas, en la 684, en el punto 3, a), se fija como fecha de colaboración la de la publicación del proyecto en el «Boletín Oficial de las Cortes», pero ya en esta legislatura, es decir, el 5 de septiembre de 1986, en lugar de la fecha de 18 de diciembre de 1985, que corresponde al proyecto que inició su tramitación en la pasada legislatura.

En el punto 3, b) se recoge la necesidad de contemplar las circunstancias previstas en el mismo, que se cumplan bien por las empresas que actualmente explotan los servicios, bien por aquellas de «que traigan causa», y esta alternativa de «que traigan causa» se repite en otros apartados de esta misma enmienda a la disposición transitoria tercera.

En el punto 4 se persigue una simplificación y reducción del procedimiento, evitándose que, con la nueva redacción, quede desvirtuada la posibilidad de transmisión por causa o decisión de la administración de RENFE o FEVE ajenas a la empresa colaboradora.

En el punto 5, b), se clarifica que RENFE transfiere su participación a las empresas colaboradoras. En el punto 6 se propone que la transmisión sea mediante concurso y

no mediante concurso-subasta, y se añade la obligatoriedad de que se tengan en cuenta las circunstancias previstas en el artículo 74. El Grupo mayoritario acaba de aceptar una mención explícita al artículo 74 con ocasión de la disposición adicional primera y esto sería un argumento para que también vaya esta aceptación a esta enmienda.

En el punto 7 se contempla la situación de futuro de las empresas colaboradoras que, por no reunir las circunstancias exigidas, no pueda transmitirse en su favor la concesión.

Finalmente se añade un punto 8, que tiene en cuenta la continuidad organizativa empresarial en la explotación.

La enmienda 685 es de tenor parecido, si bien amplía el punto 4 a fin de contemplar supuestos que no estaban contemplados en la redacción anterior: La Administración ha promovido numerosas bonificaciones de concesiones sin tener en cuenta la opinión de los prestatarios reales de los servicios y no parece justo que ahora se pierdan estos derechos por decisiones en las que no han tomado parte. En el texto creemos que se clarifican las situaciones y se garantiza la prestación de los servicios en la forma adecuada para el interés público.

La enmienda 686 ya corresponde a la disposición transitoria cuarta y en ella se propone suprimir, en el primer párrafo, la expresión «y coordinación con el ferrocarril». El artículo 77 del Tratado de adhesión declara incompatibles, con la perspectiva y con la óptica del Mercado Común, medidas en favor del ferrocarril que desborden las ayudas que respondan a las puras y estrictas necesidades de coordinación o correspondan a determinados reembolsos inherentes a la noción de servicio público. Proponemos la supresión de esta expresión.

A la disposición transitoria cuarta también hemos presentado la enmienda 687, que pretende la supresión del segundo párrafo, donde se dice que aquellas peticiones o proyectos en los que no se haya producido la declaración de necesidad de establecimiento del servicio sean archivadas sin más, pudiendo sus promotores reiterar las mismas con sujeción a lo previsto en esta ley. Quiero creer que hay una enmienda transaccional que puede suponer un acercamiento al contenido que tiene esta enmienda.

La enmienda 690 reitera el contenido idéntico de la 686. Debe haberse producido un deslizamiento de dos enmiendas iguales, porque son absolutamente idénticas la 686 y la 690. Consiguientemente, lo dicho respecto a una vale respecto a la otra. Considérese retirada, por ejemplo, señor Presidente, la 690, que es la última en numeración de las dos.

Finalmente, la enmienda 691 pretende incorporar a la disposición derogatoria la obligación de publicar una tabla de vigencias, una tabla de disposiciones vigentes y derogadas, en el plazo de seis meses. No basta con decir que disposiciones se derogan; será bueno que, con los dictámenes preceptivos, se publique una tabla de disposiciones vigentes y de disposiciones derogadas para que sirva de guía del intérprete y que tenga, en todo caso, el marchamo de la Administración.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del PNV, para la

defensa de sus enmiendas a las disposiciones transitorias, derogatoria y final, tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, mi Grupo mantiene un total de diez enmiendas a las disposiciones transitorias, derogatoria y finales. Me voy a referir únicamente a las tres últimas, habida cuenta de que las enmiendas números 154, 83 y 84, que concretamente se refieren a la disposición transitoria segunda, han sido aceptadas en la transaccional que nos ha sido presentada hace unos momentos. Salvo deslizamiento posterior que nos manifieste el Grupo Socialista, no procederé a su defensa.

Por lo que respecta a la disposición transitoria tercera, se han presentado dos enmiendas, las números 85 y 86. La 85 pretende añadir al punto 1, cuando hace referencia a la transmisión de las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera de las que sean titulares RENFE o FEVE: «u otras empresas públicas de ferrocarril». La razón de ser de esa petición es la de establecer lógicamente la posibilidad de que el precepto sea también válido o de aplicación para las empresas públicas de Comunidades Autónomas. Concretamente nos basamos en que en nuestra Comunidad existe la Empresa de Ferrocarriles Vascos que tiene también concesiones en el transporte de viajeros por carretera. Consecuentemente no vemos el porqué no tiene que ser de aplicación este principio al igual que lo es para RENFE y para FEVE.

A la misma disposición transitoria tercera hemos presentado la enmienda 86, que pretende la supresión, en toda su extensión, del apartado 5, que se refiere —recuerdo a SS. SS.— a que la empresa a favor de la cual se realice la correspondiente transmisión deberá satisfacer anualmente a RENFE o FEVE, durante el plazo de duración de la correspondiente concesión, la cantidad que en cada caso corresponda por aplicación de una serie de reglas. Creemos que con la nueva legislación no tiene razón de ser el mantener preceptos como el presente.

Por último, a la disposición transitoria cuarta presentamos la enmienda 87, que pretende la supresión del último párrafo. Es una enmienda que no tiene otro interés por nuestra parte que el conocer por boca del Grupo Socialista cuál es la razón de ser de mantener esa diferenciación que en el artículo se establece. En concreto, ese último párrafo a que se refiere la enmienda señala que: «El plazo de las citadas concesiones será de veinticinco años para las que se hayan tramitado por iniciativa privada, y el que en cada caso se establezca, dentro del límite máximo establecido en esta Ley, para las que se hayan tramitado por iniciativa pública». Ciertamente no acabamos de comprender por qué tiene que haber esa diferenciación según la tramitación sea por iniciativa pública o por iniciativa privada. De ahí la petición de supresión. En el supuesto de que la explicación de los portavoces socialistas sea, a nuestro entender, coherente, no tendríamos ningún interés especial en mantener la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por Minoría Catalana.

El señor **SEDO I MARSAL**: A las disposiciones transitorias hemos presentado ocho enmiendas, siete de ellas a las transitorias segunda, tercera, cuarta, quinta, sexta, séptima y octava; prácticamente son todas de adición, y una de ellas de modificación de redacción. Pero todas tienen la finalidad de regular la aplicación legal del articulado. Hay una última, la 872 en concreto, que pretende la adición de una transitoria, sería la undécima en este caso, con la que se quiere respetar la situación y titularidad de los concesionarios actuales respecto de los tráficos internos terrestres por el plazo de vigencia de las concesiones, evitando fragmentarlas en función del carácter intracomunitario o intercomunitario que pueden tener los tráficos que atiendan.

Así pues, señor Presidente, nosotros mantenemos nuestras ocho enmiendas, ya que en las transaccionales prácticamente no se recoge ningún concepto válido para nosotros.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, intentaré ser bastante más breve que la vez anterior. Mi Grupo presenta en primer lugar la enmienda 287 a la disposición transitoria primera. No parece lógico establecer excepciones en algo tan importante y básico como la capacitación profesional. Por tanto, proponemos la supresión de dicha disposición, salvo el primer párrafo del apartado 1. Se establece que todos los empresarios del transporte deberán acreditar el cumplimiento del requisito de capacitación profesional antes del día 1.º de enero de 1988.

En la disposición transitoria segunda, como ha sido objeto de un retoque el texto de la Ponencia, mi enmienda se limita a sugerir que en el apartado b) del punto 3 —creo que incluso debe ser una errata de imprenta— se introduzcan las siguientes palabras. Cuando dice: «Las anteriores concesiones serán convalidadas por concesiones para los mismos servicios», nosotros proponemos: «por otras nuevas para los mismos servicios». Me parece que faltan algunas palabras y, por consiguiente, no se entiende bien el sentido del punto b). Lo que sí es importante, y no puramente gramatical, la supresión del desgrane prolijo que figura en ese apartado b), en orden al cómputo de los veinte años de duración de la concesión. Nosotros proponemos simplemente que se compute siempre ese plazo de duración de veinte años desde la entrada en vigor de la ley. Examinando la casuística que se contiene en la disposición transitoria segunda se ve que, prácticamente, no se perjudica a nadie estableciendo una regla general y sin tantas especificaciones. Cuando se examinan con detalle se ve que todas vienen a decir lo mismo: que se computen los veinte años desde la entrada en vigor de la ley.

Excuso a la Cámara de la explicación de la enmienda 289 porque tampoco tiene demasiada trascendencia fuera de la propia justificación que se contiene en la enmienda: se trata de simplificar el cómputo de los plazos de las

concesiones convalidadas, como consecuencia de la opción que se establece en la disposición transitoria.

Para terminar, me centro en la disposición transitoria tercera. Indudablemente hay una relación directa entre la disposición transitoria tercera y la disposición adicional primera. La modificación que se propone por el Grupo del CDS es que en el apartado 1 se sustituyan unas palabras por otras. El texto del proyecto de Ley dice: «Las actuales concesiones de transporte regular de viajeros por carretera de las que sean titulares RENFE o FEVE, que vengán siendo explotadas...», y aquí proponemos que se añada: «en la fecha de presentación a las Cortes Generales del proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres» y sigue: «con la colaboración de empresas privadas...» y el artículo mantiene la redacción del proyecto. Y terminan diciendo: «... serán objeto de transmisión respectivamente a las referidas sociedades de carácter mixto o a las correspondientes empresas, de acuerdo con las condiciones de esta disposición». Naturalmente se suprime, por ser coherentes con la enmienda presentada a la disposición adicional primera y a esta tercera, la serie de requisitos que figuran en la redacción del proyecto.

Sin embargo, quisiera puntualizar que en el apartado 2 se pretende añadir unas palabras y sugeriría que esto se recogiese por el Grupo Socialista, que son «debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente». Parece que es justo, pues anteriormente se estaba hablando por parte del representante del Partido Socialista de ser justo incluso en la «pequeña» justicia.

De modo que, si se establecen por parte de la Administración modificaciones de los servicios o de las condiciones de prestación que considere precisas para una más racional configuración y explotación de la red de transportes regulares, tengan presente siempre al realizar esas modificaciones el mantenimiento del equilibrio económico que existiera anteriormente.

En el punto 3, al que antes me refería, la enmienda del CDS carece de sentido prácticamente al no haberse hecho caso de la enmienda presentada a la disposición adicional primera. Por tanto, no me explico en su justificación.

Tan sólo quiero referirme ya, por aquello de las pequeñas injusticias que se pretenden evitar, al apartado b), del punto 3, de la disposición transitoria tercera del proyecto. En esto me sumo a lo que anteriormente dijo el representante de la Agrupación del PDP: incluir como una de las condiciones que la empresa haya explotado el servicio efectivamente con título habilitante bastante con anterioridad al 18 de diciembre de 1985. Lo mismo da que se ponga en la letra a) que en la letra b) o en una letra a) bis, el caso es que se incluya esa circunstancia, porque efectivamente hay empresas que explotaron el servicio, que tuvieron incluso una autorización de explotación anticipada y que, sin embargo, aparece formalmente el expediente bajo la titularidad de RENFE. Y no es fácil demostrar, en virtud de estas circunstancias en las que prácticamente se presionó o se obligó a la empresa a aceptar esa situación de hecho, no se puede demostrar suficientemente que las cosas hubieran discurrido de otra forma si



RENFE no hubiera ejercitado el derecho de tanteo. Que se tenga eso en cuenta es salir al paso de una pequeña injusticia.

Para terminar, quiero insistir en el punto 4, en algo que no tiene nada que ver con la redacción de la disposición adicional primera propuesta por nuestro Grupo ni incluso con lo que hasta ahora he dicho a propósito de la disposición transitoria tercera. En nuestra enmienda se habla de las concesiones configuradas «mediante la unificación de otras anteriores en las que al menos una de ellas reúna los requisitos del punto 1, bien se exploten por una sola empresa, bien por varias conjuntamente, la transmisión se realizará a la Sociedad que entre ellas formen, a la empresa que de común acuerdo designasen o a la que realmente explote cada una de ellas, siendo aplicable a este caso lo dispuesto en los puntos 2 y 3 anteriores».

Señorías, sólo quisiera llamar la atención sobre el hecho de que no solamente se consolidan los derechos adquiridos bajo el mal uso del derecho de tanteo, sino que en esta propuesta que se contempla ahora mismo se establece en el punto 5 una serie de pagos que tienen que realizar las empresas colaboradoras de RENFE durante un tiempo. No tiene esto justificación desde un punto de vista de justicia y de legalidad, y separo los dos conceptos. Ya que se admite por el Partido Socialista la primitiva redacción del proyecto en la disposición primera y en la disposición transitoria tercera, que al menos, cuando haya una transferencia en favor de la empresa privada colaboradora por reunir los requisitos del punto 3, se admita por el Partido Socialista el hecho de que RENFE o FEVE no perciban ninguna cantidad por realizar lo que en justicia y según ley deben realizar. Y, precisamente, porque en ese supuesto las empresas dejan de tener que pagar unos cánones o participaciones, viene la justificación —y termino, señor Presidente— de nuestro punto 5 a esta disposición transitoria tercera. Fíjense el sentido social que pretendemos darle a todo este problema: «Los menores costes que, en su caso, suponga para la empresa la aplicación del régimen regulado en esta Disposición», es decir, el no tener que pagar esos cánones a RENFE o FEVE «respecto a la situación en que las mismas se encontraban anteriormente, deberán ser repercutidos en las correspondientes tarifas, en beneficio de los usuarios».

Señorías, lo que se pretende aquí no es tanto el favorecer directamente a las empresas explotadoras de transporte como a los usuarios, que son los auténticos protagonistas del sector y que muchas veces, a la hora de sacar conclusiones prácticas, se olvidan. Creo que si RENFE cede a la empresa privada la titularidad y la explotación, cuando viene realizándose por empresas privadas en colaboración con RENFE o FEVE, no debe de pedir nada a cambio. Si reúne las circunstancias que el propio proyecto establece en su punto 3, el menor coste que eso supone para las empresas privadas debe de redundar en beneficio de las tarifas que pagan los usuarios.

En cuanto a la enmienda número 291, no merece la pena explayarse en ella porque está suficientemente justificada, ya que es de mera redacción técnica.

En cuanto a la enmienda 292, señor Presidente, mi Gru-

po lo retira, porque chocaría, de mantenerla, con un precepto ya aprobado, si bien en contra del criterio de este Grupo, dentro del texto del articulado.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Nuestro Grupo no ha presentado enmiendas a la disposición transitoria primera y ha presentado dos a la disposición transitoria segunda, las enmiendas 550 y 552.

El texto del proyecto de ley fija el plazo en veinte años y nuestra enmienda 552 propone sustituir dicho plazo por el de treinta años. La razón de esta sustitución está en la coherencia con nuestra enmienda al artículo 72, punto 2.

La enmienda 550 a la disposición transitoria segunda propone añadir al final del punto 3, letra e), la expresión: «... debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente». La razón es que este mismo término ha venido siendo utilizado incluso por los autores del proyecto de ley en casos semejantes; por ejemplo, en el artículo 19, punto 4; artículo 20, punto 2; artículo 92, punto 1, y en la letra a) del punto 3 de la disposición transitoria segunda. Creemos que es razón suficiente que aboga en favor de la aprobación de esta enmienda número 550.

A la disposición transitoria tercera hemos presentado una serie de enmiendas, la primera de ellas, la número 554.

La enmienda 554 es una enmienda cuya característica fundamental estriba en el tercer párrafo del número 1, cuando establece que: «Igualmente, y en los casos en que la colaboración se haya llevado a efecto mediante una sociedad mixta, conjuntamente con las concesiones a que se refiere el párrafo primero de este punto, se transmitirá la participación de que sea titular RENFE o FEVE en la empresa mixta, en favor de los demás participantes privados, que se adjudicarán en proporción a las cuantías de las respectivas participaciones de éstas».

También un texto nuevo para el párrafo 6, que conocen SS. SS. La razón de la enmienda está en mantener una coherencia con nuestra enmienda a la disposición adicional primera. Por otro lado, también queremos mantener con ella el que se contemplen dos formas de privatización: por una parte, la transmisión directa de las concesiones en las que actualmente se prestan los servicios por empresas privadas a dichas empresas, y, por la otra, la realización de un concurso-subasta en aquellas concesiones que viene haciendo directamente RENFE o FEVE.

La siguiente enmienda a dicha disposición transitoria tercera es la 555, que es alternativa de la anterior y que SS. SS. conocen. La presentamos por coherencia también con la enmienda formulada a la repetida disposición adicional primera, quedando limitada la actuación de ENATCAR, sin perjuicio de las actividades comerciales o industriales que pueda realizar en el futuro, a la prestación de los servicios que, antes de la entrada en vigor de la ley, explotaba directamente RENFE o FEVE. El resto, es de-

cir, los que se venían sirviendo efectivamente por empresas privadas, deben concederse a tales empresas.

Por otra parte, no hay razón para que se abone cantidad alguna a RENFE o FEVE por dicha transmisión, sobre todo teniendo en cuenta que ello tiene su repercusión en un mayor costo de la explotación del servicio y, por tanto, en una tarifa más elevada en perjuicio de los usuarios. La transmisión de las concesiones a quienes realmente las explotan debe llevar consigo la supresión de cualquier canon, cuyo posible costo debe repercutir en las correspondientes tarifas, en beneficio precisamente de los usuarios.

La siguiente enmienda es la 556, también alternativa de la anterior y que SS. SS. conocen. También se presenta por coherencia con nuestra enmienda a la disposición adicional primera, y nuestros argumentos son idénticos a los empleados al defender la enmienda 555.

La siguiente es la enmienda 551, al apartado 2 de esta disposición transitoria tercera, que se refiere a que la Administración podrá hacer una modificación de servicios procurando una más racional configuración. Nosotros proponemos añadir al final la expresión «debiendo mantener en todo caso el equilibrio económico anteriormente existente». Es un procedimiento también utilizado en casos similares, como los repetidos anteriormente, y por tanto incluso en esta propuesta nuestra hay coherencia con los propios autores del proyecto de ley. Por otra parte, cabe pensar que aquí se trata de una inadvertida omisión, creemos nosotros, y que es la ocasión ahora de subsanarlo para evitar supuestos en que las modificaciones que se realicen en los servicios hagan inoperante o extremadamente gravosa la tramitación.

Nuestras enmiendas siguientes son la 557 y 558, referidas a esta misma disposición transitoria, que voy a analizar en su conjunto. Se trata de uno de los temas más importantes de este proyecto de ley, por cuanto alguna de las concesiones de RENFE o FEVE pueden ser reprivatizadas, no todas, siempre que cumplan determinados requisitos históricos. Nos preocupa, sobre todo, el apartado b) de dicha disposición transitoria, ya que, aunque en principio nada tenemos que objetar, salvo el procedimiento histórico empresarial que a lo largo de los años siguieron las concesiones, y así como después veremos, las empresas que evolucionaron cumpliendo los preceptos que leyes posteriores preveían pueden verse hoy despojadas de estos derechos cuando, por razón de la dinámica empresarial, de lo único que trataron fue de conseguir una explotación más armónica de la red de concesionarios que explotaban. Si el empresario dinámico, y aprovechando el reglamento de diciembre del año 1949, unificó concesiones para explotar armónicamente la red de servicios de la empresa, con el indudable beneficio para el usuario, o si esta decisión de unificación fuese tomada por RENFE, en este caso el empresario dinámico lo que buscó fue una explotación más equilibrada, y el que obtuvo beneficios para sus usuarios puede verse, a causa de esta decisión, injustamente discriminado, al no tener opción a la reprivatización.

Entendemos, por tanto, que se está premiando al inmo-

vilismo empresarial por la no adaptación de las empresas al momento en que viven, privándolas así, de una forma injusta y discriminatoria, de una situación que sólo se plantea para las empresas que no han evolucionado desde el año 1949, sin considerar las ventajas que el dinamismo empresarial ha proporcionado al viajero, al usuario, no sólo de tarifas, sino de enlaces, de nuevas corrientes de tráfico, etcétera, a través de un aprovechamiento íntegro de la red. A la vista de cuanto se expone, entendemos, por tanto, que debería en estos casos preverse en la ley tal como aparece en la enmienda que viene numerada en el estudio que venimos debatiendo con el número 557, que es al apartado 3 de esta transitoria tercera, y la 558, al apartado 4.

Pudiera alegarse, como argumentos en contra, que esas empresas podrán estar incursas en el apartado 6 de la mencionada disposición transitoria tercera, pero ofrecer derecho de tanteo en un concurso a empresas con más de 60 años de historia, con personal antiguo, que mantuvieron durante varias generaciones puestos de trabajo, puede considerarse, sin temor a exageraciones, asimismo discriminatorio. Es de todos conocida la diferencia empresarial de costes de empresas jóvenes acogidas a diversos beneficios de creación de puestos de trabajo, planes de instalación, etcétera, en relación con empresas que únicamente con el dinamismo a que anteriormente hacíamos referencia consiguieron mantenerse en el mercado e incluso ser pioneras del mismo. La discriminación competitiva que se hace en este caso, entendemos, no cumple los elementos principales de una economía de mercado en unas empresas que han demostrado ser dinámicas y que pueden volver a demostrarlo.

La siguiente es la 557, al apartado 3 de esta disposición transitoria tercera, que conocen SS. SS., y la razón que nosotros aportamos es que contempla un supuesto no previsto en el proyecto.

La 558, al apartado 4 de esta disposición transitoria tercera, que SS. SS. conocen, implica sencillamente una mejora técnica.

A dicho apartado 4 de esta transitoria tercera, y cuando habla de las concesiones configuradas mediante unificación de otras anteriores, remitiéndolas a la sociedad que de ella se forme, proponemos, repito, la enmienda 560, que SS. SS. conocen. Intentamos con ello una clarificación de conceptos, ya que contempla un supuesto confuso en cuanto a su aplicación en la redacción anterior.

Al apartado 5 c) de esta disposición transitoria presentamos la 559, que SS. SS. conocen por tenerla explícita, que supone sencillamente una mejora técnica.

La 561 es un punto nuevo al apartado 6.2 de la transitoria tercera. Es de adición; SS. SS. la conocen, y la razón de que haya sido promocionada por nuestro Grupo es que contempla supuestos que estaban confusos en el proyecto y esta enmienda los clarifica.

La enmienda 553 también propone un apartado nuevo al punto 7 de esta transitoria tercera. Intenta, con la nueva redacción, que «Todos los acuerdos entre RENFE o FEVE y cualquier empresa que venga prestando servicios concesionales que se hayan celebrado desde el 18 de di-

ciembre de 1985 y la entrada en vigor de la misma, quedarán sin efecto». Obviamente, lo que se intenta con ella es que se eviten contratos de ventaja al amparo de una ley en trámite parlamentario.

La siguiente, la 562, es muy semejante a la anterior, puede casi calificarse de sustitutiva o de alternativa y lo que hace es poner más énfasis; en lugar de empresas, pone «sus colaboradores». Remacha más al entender que no sólo quedarán sin efecto, sino nulos tales contratos. En consecuencia, se trata con estas dos enmiendas de evitar, como digo, contratos de ventaja al amparo de la tramitación del proyecto de ley.

A la disposición transitoria cuarta presentamos una única enmienda, la 563, que SS. SS. conocen. Se trata, con esa mejora técnica de reducción, de rellenar una laguna que había en el proyecto.

A la transitoria quinta presentamos cuatro enmiendas. La primera es la 565, que SS. SS. tienen explícita. Los argumentos que empleamos para su defensa son razones operativas y de respeto a los derechos adquiridos en el proceso de traspaso de las autorizaciones de los semirremolques o remolques a los tractores.

La siguiente es la 566, que conocen SS. SS., y son iguales los razonamientos que empleamos que los aducidos para la enmienda 565.

La 564 se refiere al punto 7 de la transitoria quinta. SS. SS. la conocen, y la defendemos porque así lo exige el principio de seguridad jurídica del artículo 9.3 de nuestra Constitución.

La siguiente es la enmienda 567, que es añadir un punto nuevo al apartado 8 de la disposición transitoria quinta. Se intenta que quede recogido lo siguiente: Los títulos habilitantes a que se refiere el artículo 111 de la presente Ley se convalidarán o serán otorgados a los sujetos de los mismos, los que, ajustados a la ley, les permitan continuar las prestaciones que venían desarrollando. Se respetan con ella las situaciones creadas, de un modo semejante a como establece el artículo 95.3 y de las demás disposiciones transitorias.

La siguiente enmienda 568 a la disposición transitoria séptima, es la última de las promocionadas por nuestro Grupo, intenta una nueva redacción del párrafo primero en el sentido de que «las autorizaciones de Agencia de Transporte otorgadas con anterioridad a la presente Ley quedarán convalidadas». La razón es que así lo impone el respeto a los derechos adquiridos que no deben extinguirse por una legislación nueva, sin adecuadas compensaciones económicas, tal como contempla el artículo 9 de la Constitución y en la propia Ley, como hemos dicho anteriormente, el propio artículo 97.3. Esto es todo lo que teníamos a las disposiciones transitorias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista para turno en contra tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: La mayor parte del debate efectivamente está hecho. Aunque creo que quedan pocos argumentos de importancia a barajar y son cuestiones de

detalle lo que estamos discutiendo, sí quedan todavía algunos aspectos importantes.

Decía el representante del PDP que se solucionaban muchos pequeños problemas y no el fundamental. Para el representante del PDP el fundamental es la misma insistencia de ENATCAR.

Yo tengo que insistir que esos muchos pequeños problemas son todos los detectados. Esto es importante. Es posible que algún otro pequeño o gran problema haya quedado descolgado. Con la redacción actual se solucionan todos los pequeños y grandes problemas detectados.

Respecto a las referencias a la Comunidad Económica Europea, tengo que insistir que hay un informe o dictamen de la Comunidad Económica Europea que no sólo no está disconforme con la ley, sino que, en todos y prácticamente cada uno de los puntos, afirma que es correcto y está dentro de lo que la Comunidad Económica Europea entiende que debe ser una ley de transporte terrestre.

Hay muchas intervenciones respecto al tema de la compensación a RENFE y a FEVE por la cesión de algunas de las concesiones a los que tienen un derecho para realizarlas. Si todos estuviéramos hablando de empresas privadas, lo estaríamos haciendo en términos de derechos adquiridos. No es un argumento pequeño decir que es razonable, ya que se trata de una empresa pública, como lo son RENFE y FEVE, en las que todos los españoles somos accionistas. Esos argumentos ganan importancia.

Es evidente que las soluciones que se proponen a esos pequeños y grandes problemas son soluciones convencionales. Vuelvo a insistir que solucionan todos los problemas concretos detectados y protegen todos los derechos adquiridos que han sido fácilmente detectables.

El texto, que no es perfecto, es fruto de una situación real muy complicada —complicada al máximo— y resultado de múltiples consultas y conversaciones que continuarán durante toda la tramitación de la ley, e incluso negociación con alguna de las partes afectadas. Esto es un argumento de peso, que no se puede ignorar en esta Cámara, para mantener el texto del dictamen de la Ponencia y del proyecto en los términos que está en este momento.

Tampoco es un argumento pequeño que la cuantía que pueda percibir RENFE o FEVE a cambio de la cesión de esos derechos adquiridos sea pequeña. Hay que reconocer que las pérdidas de RENFE en este momento y anteriormente son muy elevadas; pero para empezar a hablar de 200.000 millones de pesetas hay que empezar por el primero.

No es tampoco menos cierto, cuando se habla de repercutir en los consumidores y usuarios, que se está repercutiendo, por una vía o por otra, al conjunto de los consumidores la mejora, la disminución de costes que se produce en este momento con la fórmula que figura en el proyecto de ley, porque esta fórmula que figura en el proyecto de ley produce un efecto de disminución de costes que repercuten en el conjunto de los usuarios y no sólo entre los usuarios de ese tipo de servicios. Creo que también es razonable pensar que esos precios están aceptados en el

mercado en este momento y no produce ninguna distorsión mantenerlos.

Por último, el Grupo Vasco tiene dos observaciones. Una, si vamos a mantener las enmiendas transaccionales. Tengo que decirle que en este caso las mantenemos, no las retiramos, porque tampoco ha habido una argumentación en contra que nos pueda convencer.

También me pedía una explicación, respecto a la disposición transitoria cuarta. Decía que el período de veinticinco años para las concesiones que se estaban tramitando a iniciativa privada tenían un trato diferente a las que se estaban tramitando por iniciativa pública. Debo confesarle que en este momento no tengo ninguna explicación plausible al respecto. Me ha sorprendido el tema justo en el debate, pero que como es una ley que todavía tiene tramitaciones habrá que seguir estudiándolo.

Para terminar respecto al resto de las disposiciones, en vez de argumentar pormenorizadamente en los temas que creo que han estado tratados muy extensamente a lo largo de todas las intervenciones, simplemente quiero anunciar a qué se corresponden las enmiendas transaccionales que ofrecemos en este caso.

La enmienda transaccional a la disposición transitoria segunda obedece a las enmiendas números 83, 154 y 84, presentadas por el Grupo Vasco.

La enmienda transaccional a la transitoria cuarta se corresponde con las enmiendas 563, de Coalición Popular y pretende recoger la enmienda 688, del PDP. El representante del PDP posiblemente no considerará, como en otras ocasiones, suficiente esta aproximación.

En la Disposición transitoria quinta se pretende, a través de esta transaccional, aproximarse a las enmiendas 565, 566 y 567, de Coalición Popular.

A la Disposición transitoria séptima se pretende una enmienda transaccional con la enmienda 568, de Coalición Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Para turno de réplica tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Con la máxima brevedad porque esto tiene ya un aire marathónico y en el marathón se llega siempre muy cansado.

Creo que no se solucionan todos los problemas como el optimismo, que caracteriza al señor Gracia, le hace decir. En todo caso lo que se ha adoptado es una posición que yo calificaría de minimalista, y ahí sí que ha habido consenso en el minimalismo del sector afectado. Estos han dicho lo del famoso chiste de Lourdes: por lo menos, que nos dejen como estábamos. Y los dejan como estaban. Pero realmente estaba mal.

Que hay problemas todavía sin resolver lo acredita el que se sigue conversando y conversando, negociando y negociando. Porque, en definitiva, cuando hay un gran problema, ese gran problema tiene soluciones o tiene soluciones y en esa disyuntiva ustedes han preferido las soluciones, las pequeñas solucioncitas, a la solución.

De verdad que toda la Disposición transitoria tercera sobra si se aceptara la tesis que aquí se ha defendido

de que RENFE retenga aquellas líneas de las que es titular y que ha explotado directamente y las demás pasen a las empresas privadas, estableciendo un plazo de cinco o diez años, si se quiere, para la consolidación de su posición, de tal manera que se atiende al principio de seguridad jurídica y que sepan que de esa situación de precario en la que han estado y en la que parece que van a seguir estando, van a pasar a una situación de auténticos concesionarios.

Si de lo que se trata —y anteriormente lo decía el señor Rebollo— es de potenciar seriamente la figura de la concesión, vayamos directamente a la concesión. Que RENFE sea concesionaria de aquellas líneas de las que es titular y explota directamente y que, con el plazo de transición que se quiera, se establezca una situación de concesionario para los transportistas en todas estas formas, figuras, fechas, situaciones, absolutamente casuísticas y complicadas que se dan en este mapa del transporte que tenemos delante.

En definitiva, las soluciones excluyen la solución. Los problemas no están todos resueltos. Seguro que en el Senado habrá que resolver más problemas y habrá más conversaciones. Que el optimismo del señor Gracia no le haga decir que sí se resuelven todos los problemas, porque no es así; se resuelven algunos problemas.

En cuanto a las enmiendas transaccionales, me parece que, en este caso, ninguna, de un modo definitivo, claro y preciso afecta a enmiendas del PDP y, consiguientemente, mantendremos en la votación el signo correspondiente a esta manera de ver las cosas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Zubía tiene la palabra.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Tres cuestiones muy breves, señor Presidente.

Primero para retirar otras enmiendas, las número 154, 83 y 84, por cuanto que la transaccional a la transitoria segunda nos da satisfacción plenamente.

En segundo lugar, para agradecer muy sinceramente la sinceridad, valga la redundancia, del portavoz socialista con respecto a nuestra enmienda a la transitoria cuarta. Agradecer que vaya a procederse a un estudio posterior en futuros trámites y pedirle al mismo tiempo que hagan ese mismo esfuerzo, quizá, con nuestra enmienda número 85 a la transitoria tercera, por cuanto que consideramos muy sinceramente que no hay ninguna razón de ser para no aceptarla como tal. Recuerdo a SS. SS. que era aquella que pretendía simplemente añadir después de RENFE o FEVE «... u otras empresas públicas ferroviarias». Creo que la razón ya ha sido plenamente manifestada en mi primera intervención y que no procede en este momento un mayor abundamiento.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Ninguna observación, señor Presidente, simplemente pasar a votación nuestras enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Rebollo tiene la palabra.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: En primer lugar, yo quisiera preguntarle con afecto y cariño al señor Gracia que si su afirmación de que habían recogido todos los problemas detectados como una argumentación frente a la presentación por parte de otros Grupos de algún problema —y en concreto por parte del mío, del CDS—. ¿No es un poco arrogante el pensar que solamente el Partido Socialista detecta problemas en sectores de la sociedad? Si con eso pretende decir que los demás no escuchan ni trasladan a esta Cámara los problemas de la sociedad, le diré que yo he trasladado algunos que son auténticos problemas, por ejemplo, y no se me contestó —y por eso lo remarco ahora— el argumento que yo esgrimí a propósito del punto 4 de la disposición transitoria primera.

Resulta que durante muchos años se han favorecido las unificaciones de concesiones. Resulta que en la ley que ahora estamos tratando de aprobar también se favorecen las unificaciones. Y resulta que en ese punto cuarto, tal como está redactado en el proyecto, solamente cuando las empresas fusionadas cumplen separadamente los requisitos del punto 3 se les da la solución que propugna la disposición transitoria tercera, no cuando, siguiendo nuestra enmienda, al menos una de ellas reúna los requisitos del punto 1, porque si a lo mejor esa empresa que reúna los requisitos se ha visto empujada por las directrices de la Administración y de la propia RENFE a unificar concesiones, ahora se encuentra con que hizo un pésimo negocio.

Entonces, nos encontramos, señorías, con una auténtica injusticia. Ustedes tienen afán por eliminar las pequeñas injusticias. Para mi Grupo no existen pequeñas o grandes injusticias. La injusticia es la injusticia. Es un elemento cualitativo, nunca cuantitativo, porque habría que consultar con el sujeto injustamente tratado para ver qué le parece: si es pequeña o grande la injusticia. He puesto un ejemplo ahora, al hilo de que no se me contestó a la defensa que yo hice de esa enmienda, al igual que con otros. Se dice que RENFE cuando pretende cobrar unas cantidades de aquellas empresas a las que parece que graciosamente dona, transfiere o reconoce su condición de auténticos concesionarios de las líneas, parte de una postura de derechos adquiridos por parte de RENFE. Yo creí que había dejado claro que esos derechos adquiridos no son tales, y no lo son porque van en contra de la ley de 1942 —una ley— del Reglamento de 1949 —al fin y al cabo desarrollo de una ley— y del Decreto-ley de 1962 que establece el Estatuto de RENFE y que desarrolla un Decreto de 1964. Si el señor Gracia tiene relación —que lo sé y lo conozco— con la empresa, sabe perfectamente que el Estatuto de la Red se aprobó por un Decreto-ley. Y en ambas leyes, tanto en la de 1947 como en la de 1962, se prohíbe a RENFE el negociar con las concesiones de las que es titular por razón del derecho de tanteo. Se prohíbe el transferir la explotación a otras empresas y lo ha hecho. ¿A eso le llama S. S. derechos adquiridos?

Mire, la diferencia entre privilegios y derechos adquiridos está justamente en la justicia, no en una legalidad formal ahora conseguida a través de esta ley, cubriendo con un manto lo que es pura y simplemente un privilegio y un abuso. Y no digo más.

También se hablaba de que ese ahorro de alguna manera redundaría en beneficio de RENFE, puesto que disminuiría su déficit. Señorías, para RENFE eso es el chocolate del loro. Ustedes podrían pensar, por ejemplo, en canalizar esos ahorros hacia las zonas de débil tráfico, hacia aquellas concesiones zonales que se contemplan en esta ley y que difícilmente van a poder financiarse.

En definitiva, ¿en qué quedamos? Si se da algo, como se da en la disposición transitoria tercera, es porque se tenía derecho a recibir eso que se da. Si no se tenía derecho, quítenlo todo sin ningún miedo, y si se tenía derecho, acéptenlo todo sin ningún miedo. Por favor, no sean inconsecuentes o incongruentes y, por supuesto, no piensen que ustedes tienen el monopolio de transferir o de trasladar a esta Cámara los problemas de la sociedad.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy rápidamente ya a estas alturas del debate, en primer lugar para felicitar al portavoz del Grupo Socialista por la sinceridad que ha mostrado al afirmar en su actuación que el texto que estamos debatiendo no es precisamente perfecto.

Yendo ya directamente a nuestra postura respecto a las enmiendas transaccionales a la disposición transitoria segunda, diré que por más que hemos intentado ver recogidas algunas de las aspiraciones de nuestra enmienda 552, respecto al plazo de treinta años, o respecto a la conveniencia de mantener el equilibrio económico, enmienda 550, no lo hemos conseguido y, por tanto, no estamos conformes con esta transaccional.

La enmienda transaccional a la disposición transitoria cuarta, aunque no de la forma en que a nosotros nos hubiera agradado, recoge un poco el espíritu de nuestra enmienda 563 y, por lo tanto, vamos a estar a favor de ella, lo que supone, señor Presidente, retirar nuestra enmienda 563.

En relación con la enmienda transaccional a la disposición transitoria quinta, puesto que también se recoge el espíritu de la 565 y 567 de nuestro Grupo, como realmente ha habido un esfuerzo de aproximación, aunque insuficiente, y por mostrar un deseo de buena voluntad en esta aproximación conjunta, vamos a estar a favor de esta enmienda transaccional y, por tanto, retiramos nuestras enmiendas 565 y 567.

En cuanto a la enmienda transaccional a la disposición transitoria séptima, ha habido también una aproximación a la 568, asimismo no suficiente, pero, por la buena voluntad que decía antes, vamos a estar a favor de la enmienda y vamos a retirar nuestra enmienda 568.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Brevemente, señor Presidente. Para que el señor Rebollo no me acuse de arrogancia, y aceptando el matiz de que siempre se está a tiempo de aprender, corregiré mis afirmaciones anteriores diciendo que se han solucionado casi todos los problemas existentes. De todas formas cuando hice mi argumentación anterior ya insistí en que lo que se habían solucionado eran los problemas detectables y solucionables, y desde luego lo que no es admisible es decir que todo queda como estaba. No queda como estaba. Pasan a concesionarios aquellos que demuestran derecho a ser concesionarios. No queda todo como estaba; queda sustancialmente diferente.

Señor Rebollo, RENFE no reconoce nada, lo reconoce esta ley. RENFE adquirió unos derechos. Concretamente, adquirió un derecho importante, el derecho de tanteo, y el derecho de tanteo no solamente está en este tipo de ordenación de transporte, sino que está reconocido en otros muchos sectores y en otros muchos países como tal derecho. Y en base a ese derecho de tanteo, se produjeron unas situaciones más o menos injustas que esta ley, insisto, soluciona en su mayor parte, casi en su totalidad —y subrayo el casi para que no se me vuelva a acusar de arrogancia.

Voy a leerle, porque la tenía anotada, la argumentación anterior. Dije y reconocí que eran soluciones convencionales, con todo lo que ello supone; dije que el texto —que efectivamente reconocí que no era perfecto, luego contestaré al señor Camisón al respecto— es fruto de una situación real, complicada casi hasta el máximo, y resultado de múltiples consultas, conversaciones e, incluso, negociaciones con los afectados.

Yo creo que ésta es una argumentación de peso y bastante precisa que, a lo mejor, no satisface a los grupos de la oposición porque, entre otras cosas, la labor de los grupos de la oposición es poner en dificultades a los que defendemos los textos del Gobierno, pero creo que la argumentación es bastante precisa; desde luego, no es nada arrogante y reconoce que la perfección es muy difícilmente alcanzable.

A este respecto, señor Camisón, la abundancia de enmiendas aceptadas demuestra que, si bien el texto no es perfecto, el Grupo Socialista tiene un afán de perfección bastante elevado.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones de estas disposiciones transitorias, derogatorias y final.

En primer lugar hay una enmienda, la número 17, del señor Mardones que sometemos a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, uno; en contra, 15; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación, sometemos a votación las enmiendas números 133, 134 y 135, de la Agrupación Izquierda Unida.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos en contra, 15; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, entramos en las enmiendas de la Agrupación del PDP, de las cuales se han eliminado solamente por redundancia la 690, manteniendo para su votación todas las demás, que son la 684, 685, 682, 680, 683, 686, 687, 689 y 691.

¿Se pueden votar conjuntamente? (**Asentimiento.**)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 15; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, pasamos a votar las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco, PNV, que se mantienen y que son las números 85, 86 y 87.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 15; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos seguidamente a votar las enmiendas de Minoría Catalana, que se mantienen todas vigentes para su votación, y que son las 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871 y 872. ¿Es así, señor Sedó? (**Asentimiento.**)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cinco; en contra, 15.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las enmiendas vigentes del CDS, que son la 287, 288, 289, 290 y 291, porque la 292, que creaba una disposición onceava nueva, ha sido retirada por S. S.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

A continuación, votamos las enmiendas que se mantienen vigentes del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, que son las 552, 550, 554, 555, 556, 551, 557, 558, 559, 560, 561, 553, 562, 564 y 566.

¿Se pueden votar conjuntamente, señor Camisón? (**Asentimiento.**)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, cuatro; en contra, 16; abstenciones, una.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Señorías, una vez votado el texto articulado, y las disposiciones complementarias del proyecto de ley, vamos a votar las enmiendas transaccionales. Se ha propuesto una enmienda transaccional a la disposición transitoria segunda que supone la adición de un nuevo punto 3.

Señorías, creo que ya existe un punto 3 en la disposi-

ción transitoria segunda. ¿No será la adición de un párrafo 3.º al epígrafe d) del punto 3? (Pausa.)

El señor **SAENZ LORENZO**: Es el punto 3. El punto 3 pasaría a ser el 4, y el 4 pasaría al 5.

El señor **PRESIDENTE**: Convendría que en el texto de la enmienda transaccional a la disposición transitoria se recogiera esa observación de que los actuales puntos 3 y 4 pasan a ser los números 4 y 5, respectivamente.

Por otra parte, la enmienda transaccional propone sustituir la expresión: de carácter común previstas en el artículo 52, contenida en diversos apartados de la disposición, por: habilitantes para el transporte discrecional de viajeros regulado en el artículo 3.º Esto viene motivado por la supresión del artículo 52. Como SS. SS. tienen el texto de la enmienda transaccional, no se plantea ningún problema para su votación.

Votamos la enmienda transaccional a la disposición transitoria segunda, propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, dos; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional a la disposición transitoria segunda.

Pasamos a votar la enmienda transaccional a la disposición transitoria cuarta, por la cual se adiciona un punto 1. Como la disposición transitoria cuarta no tiene puntos, habrá que poner que se adiciona un párrafo.

El señor **SAENZ LORENZO**: Tal como está planteada, se adiciona un punto 1 con la redacción nueva, y el actual punto único quedaría convertido en punto 2. Al principio del mismo debería añadirse: «No obstante lo dispuesto en el punto anterior».

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, el actual texto de la disposición quedaría convertido en punto 2, añadiendo al principio del mismo: «No obstante lo dispuesto en el punto anterior», etcétera, como SS. SS. conocen.

En consecuencia, votamos la enmienda transaccional a la disposición transitoria cuarta.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, uno; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la enmienda transaccional a la disposición transitoria cuarta, con las modificaciones formales antes descritas.

Hay una enmienda transaccional a la disposición transitoria quinta, que supone modificación de los puntos 2 y 3 de la misma y la adición de un nuevo punto 8.

Votamos esta enmienda transaccional a la disposición transitoria quinta.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se vota la enmienda transaccional a la disposición transitoria séptima, que propone una nueva redacción de los puntos 1 y 2 de la misma.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Vamos a votar las disposiciones antes referidas. En primer lugar, las disposiciones transitorias que han sido objeto de enmienda transaccional.

En la disposición transitoria segunda, al añadir un nuevo punto 3, hay que votar toda la disposición, según el texto de la Ponencia, sustituyendo en varios de sus párrafos la expresión que se refiere al artículo 52 por la de: «habilitantes para el transporte...», etcétera, que ha sido propuesta en la enmienda transaccional.

Votamos la disposición transitoria segunda en estas condiciones.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, uno; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición transitoria segunda, según el texto de la Ponencia, a la que se añade el punto nuevo 3, aprobado anteriormente en la enmienda transaccional y, por tanto, la disposición transitoria segunda completa.

A continuación, pasamos a votar la disposición transitoria cuarta, a la que se ha adicionado un punto 1. El texto de la Ponencia se somete a votación, considerando esa modificación que dice: «No obstante lo dispuesto en el punto anterior».

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición transitoria cuarta, según el texto de la Ponencia, y, por tanto, la disposición transitoria cuarta completa, incorporando la enmienda transaccional antes aprobada.

Pasamos a votar la disposición transitoria quinta, según el texto de la Ponencia, salvo los puntos 2 y 3, y el 8 nuevo, que ya han sido aprobados.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, uno; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición transitoria quinta en los puntos no votados en la transaccional anterior y, por tanto, la nueva disposición transitoria quinta completa.

En la disposición transitoria séptima se votan los puntos que no han sido modificados por la transaccional anterior, que son los números 3 y 4.



**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los puntos 3 y 4, según el informe de la Ponencia, de la disposición transitoria séptima y, por tanto, el texto completo de la misma.

Quedan por votar las disposiciones transitorias primera, tercera, sexta, octava, décima, la derogatoria y la final nueva que se incorporó en el trámite de Ponencia.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, yo pediría votación separada de la disposición transitoria tercera.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra excepción? (**Pausa.**)

Votamos la disposición adicional tercera, en primer lugar.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; en contra, tres; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la disposición adicional tercera.

Finalmente, votamos las disposiciones transitorias primera, sexta, octava, novena y décima, la disposición derogatoria y la disposición final incorporada en el trámite de Ponencia.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las disposiciones antes relacionadas.

Señorías, ahora suspendemos la sesión durante dos minutos para que se puedan cambiar impresiones sobre el preámbulo del proyecto de ley sin abandonar la sala. (**Pausa.**)

Señorías, se reanuda la sesión.

Sobre la exposición de motivos solamente existen unas enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco que, sin duda, van por el camino de perfección que SS. SS. están dispuestos a seguir de forma abrumadora y que esta Presidencia espera oír de los portavoces. (**El señor Cuesta Martínez pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Cuesta.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Me voy a referir, inicialmente, a la exposición de motivos de lo que va a ser la primera ley al desdoblarse la presente en dos leyes, una de ellas con carácter orgánico. Es decir, la exposición de motivos de la que se denomina ley de ordenación de los transportes terrestres y que tiene carácter de ley ordinaria.

Pues bien, respecto de esta ley, la exposición de motivos sería la siguiente: los primeros párrafos, tal como figuran en el dictamen de la Ponencia, quedarían igual hasta la expresión «Entrando ya en el examen del articulado

en concreto», y a partir de ahí suprimiríamos la exposición de motivos.

Ahora bien, como de todas formas hay que establecer algunas concordancias adecuadas a la tramitación que se hace del Título VII, que va a ser ley orgánica, tengo que decir que en el párrafo décimo de la exposición de motivos que estamos estudiando en estos momentos, que empieza: «Este diseño de un sistema común de transportes, presidido por un marco normativo homogéneo, aunque compatible con los distintos desarrollo que las diferentes situaciones territoriales impliquen, se complementa con una delegación prácticamente total de las competencias ejecutivas y aun normativas, estatales, que deban realizarse a nivel regional y local, lo que conlleva, y ello establece explícitamente...», añadiríamos: «... en la Ley Orgánica de Delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carreteras y por cable...», y el texto continuaría: «... la desaparición de la Administración periférica del Estado anteriormente competente».

En el siguiente párrafo, en el undécimo, que dice: «Dicha delegación no hace, por otra parte, sino clarificar jurídicamente...». Y continúa: «... y efectuando una obligada adaptación de su contenido al régimen de Ordenación sustantiva previsto», donde dice «en la nueva Ley» debe decir «en esta Ley» o «en la presente Ley».

Y a partir ya del párrafo decimosexto, es decir, desde «Entrando ya en el examen...», suprimiríamos el resto de las consideraciones.

Todo ello quedaría, por tanto, como exposición de motivos de la ley ordinaria de ordenación de los transportes terrestres.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna observación? (**Pausa.**)

Señorías, vista la exposición de motivos, pasamos a votar esos quince primeros párrafos del texto actual con las modificaciones que ha leído el portavoz del Grupo Socialista, señor Cuesta, y que han merecido el asentimiento de los demás Grupos Parlamentarios. (**El señor Zubía Atxaerandio pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, mi Grupo tenía presentadas a la exposición de motivos cinco enmiendas. Solamente quiero decir que las mantenemos para votación porque no afectan para nada a la propuesta realizada por el Grupo Socialista. Son enmiendas coherentes con el texto del articulado y afectan a la parte de la exposición de motivos que continúa estando vigente.

El señor **PRESIDENTE**: Está en su derecho, señoría.

En primer lugar, votamos las enmiendas del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), números 18, 19, 20, 21 y 22.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas dichas enmiendas.

A continuación, pasamos a votar el texto del preámbulo que corresponde a los quince primeros párrafos del actual texto del informe de la Ponencia, con las modificaciones formales introducidas por el señor Cuesta en esta sesión.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

A continuación, pasamos a proponer a la Comisión que establezca criterio sobre la parte orgánica de este proyecto de ley, que pasaría a ser un nuevo proyecto de Ley Orgánica.

Esta propuesta sería la siguiente: que el título del nuevo proyecto de ley orgánica fuera «Proyecto de ley orgánica de delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con los transportes por carretera y por cable».

Vamos, pues, a votar este rótulo con la introducción de «Proyecto de ley orgánica de».

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 18; abstenciones, cuatro.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.

Sobre el carácter orgánico del Título VII, no hace falta que la Comisión se pronuncie porque ya lo ha hecho la Presidencia del Congreso, según la comunicación leída anteriormente.

La Comisión sí debe establecer criterio sobre si la disposición adicional quinta del actual texto del proyecto de ley, según el informe de la Ponencia, pasa a convertirse en disposición adicional única del proyecto de ley orgánica cuyo título hemos aprobado anteriormente.

Se somete a votación.

**Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

En cuanto a la propuesta «in voce» realizada anteriormente por el Grupo Socialista sobre que la disposición final nueva introducida en el trámite de Ponencia, que dice: «La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su promulgación en el "Boletín Oficial del Estado"», entendió la Presidencia que significaba que ese texto de disposición final fuera válido para el proyecto de ley ordinaria que se aprueba en esta Comisión con competencia legislativa plena y lo fuera, también, con idéntica expresión, para el proyecto de ley orgánica.

Sometemos a votación esa disposición final recogida en el texto de la Ponencia para que se convierta en disposición final del proyecto de Ley orgánica nuevo.

**Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad.

Finalmente, señorías, sobre el posible preámbulo a este proyecto de Ley orgánica, la Comisión tiene que formar criterio.

Tiene la palabra el señor Cuesta.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Antes de referirme a la exposición de motivos, quisiera llamar la atención de la Presidencia y de los servicios de la Cámara en relación con esta nueva Ley, en torno a los siguientes problemas que son estrictamente de concordancia, pero que considero que siempre es útil recordar.

En primer lugar, y aunque ello es obvio, creo que debe realizarse un cambio de numeración. Donde dice artículo 195, debe decir artículo único, y sucesivamente.

Además, señor Presidente, quiero llamar la atención sobre que en los artículos siguientes del informe de la Ponencia, en el 195 se alude al artículo 212; en el 198 se alude al...

El señor **PRESIDENTE**: Están hechas las correcciones por los servicios de la Cámara.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: También añadir que en el artículo 199, letra f), se alude al artículo 96. Habría que decir 96 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, y no de esta Ley.

El señor **PRESIDENTE**: En muchos sitios hay que hacer ese ajuste.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Finalmente, todas las expresiones relativas al presente título deberían ser referidas a la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

En relación a la exposición de motivos, partimos de una nueva exposición que, con la venia del señor Presidente, procederé a leer, pero como antecedente quiero decir que prácticamente es un aprovechamiento literal de la exposición de motivos que el informe de la Ponencia acordó en su momento en relación con el proyecto de Ley inicial, cuando describe el contenido del Título VII. Lo que ocurre es que aquí hacemos una serie de correcciones, también con ánimo de concordar el texto a la nueva realidad de Ley orgánica.

El señor **PRESIDENTE**: Agradezco su colaboración en la mejora de este proyecto de Ley orgánica, pero le pido brevedad.

El señor **CUESTA MARTINEZ**: Procedo a leer, señor Presidente. «Exposición de motivos. Con la presente Ley orgánica se completa la nueva regulación dispuesta en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, realizándose, mediante su carácter orgánico, la delegación de funciones de titularidad estatal a las Comunidades Autónomas. Dicha delegación comprende la totalidad de las competencias estatales que, por su naturaleza, deben ser realizadas a nivel autonómico o local, y está referida no solamente a situaciones gestoras, sino también normativas, cuando éstas estén previstas en la legislación estatal.

Naturalmente, las competencias delegadas deberán ser, en todo caso, ejercidas con sujeción a las normas e instrucciones dictadas por el Estado.

En cuanto al control de la actuación delegada, se prevé la posibilidad, cumpliendo una serie de requisitos cautelares, de revocación de la delegación por parte del Estado cuando las comunidades incumplan las normas que regulan su ejercicio o dicha revocación resulte conveniente por razones de interés público general.

También, como medio de control, se prevé que el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones pueda suspender los actos de las Comunidades Autónomas que en el ejercicio de competencias delegadas vulneren las normas o disposiciones estatales. No obstante, dicha suspensión es recurrible directamente ante la jurisdicción contencioso-administrativa por las Comunidades Autónomas afectadas.

Por otro lado, para posibilitar el ejercicio por parte de las Comunidades Autónomas de las competencias que se les delegan, se prevé la transferencia a las mismas de los medios personales y materiales de la Administración periférica del Estado, con los que ésta viene realizando las correspondientes funciones, estableciéndose expresamente que dicha transferencia será total, no manteniéndose órgano alguno de gestión específica del transporte terrestre en la Administración periférica del Estado.

Finalmente, esta ley orgánica establece el respeto de los regímenes especiales de Navarra y Alava, previendo la actualización de los mismos a fin de homologarlos al régimen general establecido en la ley.»

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cuesta, por su aportación y esfuerzo de síntesis.

¿Los restantes grupos quieren manifestarse sobre esta propuesta? (**Pausa.**)

Tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Para mayor clarificación, señalar que la enmienda número 22, que mi Grupo había presentado a la exposición de motivos, que ha sido anteriormente votada, afectaría ahora a la exposición de motivos de la ley orgánica, no a la exposición de motivos de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

El señor **PRESIDENTE**: Sometemos a votación el texto del preámbulo leído anteriormente por el señor Cuesta.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 17; abstenciones, cinco.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado y, en consecuencia, incorporado como preámbulo del proyecto de Ley orgánica que será sometido al Pleno del Congreso.

Antes de terminar, hay algunas enmiendas que afectan a los rótulos de la ley, del Grupo Minoría Catalana y una del CDS. La Comisión debe votar una modificación al rótulo de la sección segunda como consecuencia de la aceptación de una enmienda sobre líneas y servicios, cuyo rótulo pasaría a ser en vez de «Red nacional integrada de servicios ferroviarios», «Red nacional integrada de trans-

portes ferroviarios». ¿Sus señorías aceptan este nuevo rótulo? (**Asentimiento.**)

Algunas de las enmiendas mencionadas han sido votadas en los Títulos, pero las referidas a los rótulos son las 722, 729, 734, 743, 749, 758, 775, 789, 792, 801 y 805, de Minoría Catalana.

Tiene la palabra el señor Sedó i Marsal.

El señor **SEDO I MARSAL**: Como enmiendas de rótulos las mantengo, porque van en consecuencia con las que ya habíamos presentado. Por tanto, que se voten globalmente.

El señor **PRESIDENTE**: Votamos las enmiendas de Minoría Catalana antes referidas, que están relacionadas con los rótulos de los proyectos de Ley que han sido tramitados por esta Comisión.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor dos; en contra, 17; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de Minoría Catalana relativas a los rótulos de los proyectos de Ley en trámite.

Finalmente hay una enmienda del CDS, la número 269, que se somete a votación.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 17; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda 269.

Se finaliza así el trámite del proyecto de Ley, pasando a votar de forma global todos los rótulos del mismo desde su Título Preliminar hasta la disposición final, haciendo la salvedad de que los servicios de la Cámara corregirán las numeraciones que hayan sido modificadas, no sólo como consecuencia del desglose del Título VII como proyecto de Ley orgánica, sino también por las modificaciones, supresión de artículos y otras enmiendas que SS. SS. han aprobado.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 20; abstenciones, dos.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados los Títulos y rótulos de los presentes proyectos de Ley.

Señorías, para terminar, esta Presidencia tiene que manifestar, en primer lugar, que el proyecto de Ley ordinario, tal como ha sido dictaminado por la Comisión con competencia legislativa plena, a excepción de su Título VII y de la disposición adicional quinta, constituye un proyecto de Ley ordinaria que será remitido al Senado para la continuación del trámite legislativo.

En cuanto al nuevo proyecto de Ley orgánica será sometido al Pleno del Congreso y, por tanto, este Presidente recuerda a SS. SS. que los grupos deben mantener las enmiendas dentro de los plazos reglamentarios para su defensa en el Pleno del Congreso.

Se levanta la sesión.

**Eran las ocho y treinta y cinco minutos de la noche.**