

# BOLETIN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## I LEGISLATURA

Serie A:  
PROYECTOS DE LEY

14 de agosto de 1979

Núm. 32-I. 2

### INFORME DE LA PONENCIA

#### Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

##### PRESIDENCIA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 90 del Reglamento provisional de la Cámara, se ordena la publicación en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES del informe emitido por la Ponencia relativo al proyecto de ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid.

Palacio del Congreso de los Diputados, 31 de julio de 1979.—El Presidente del Congreso de los Diputados, **Landelino Lavilla Alsina**.

##### A LA COMISION DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES

La Ponencia constituida en el seno de la Comisión de Transportes y Comunicaciones para informar el proyecto de Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid y la proposición de ley sobre la creación del Consorcio de Transportes del Area Metropolitana de Madrid, integrada por los señores don José Luis Alvarez Alvarez, don Francisco Gari Mir, don Alberto Estella Goytre, don Enrique Sapena Grannell, don Isidoro Gracia Plaza, don Antonio Palomares Vinuesa, don Andreu Li-

món Giménez, don Miguel Roca i Junyent y don Antonio Carro Martínez, en sustitución de don Antonio Senillosa Cros, tiene el honor de elevar a la Comisión el siguiente

##### I N F O R M E

La consideración conjunta del proyecto y la proposición de ley citados resultó como consecuencia del acuerdo adoptado en la sesión de la Comisión en que se constituyó la Ponencia, puesto que la proposición de ley era precisamente el contenido de una enmienda a todos los artículos del proyecto formulada por el Grupo Parlamentario Socialista; con ello resultaba imposible la consideración separada de ambos temas.

Al proyecto de Ley sobre el Ferrocarril Metropolitano de Madrid se habían presentado 38 enmiendas. En primer lugar, la Ponencia analizó el texto de las distintas enmiendas para verificar cuáles eran aquéllas que por estimar que implicaban aumento de gastos debían ser consultadas al Gobierno en ejecución de lo dispuesto en el artículo 108, 3, del vigente Reglamento. A solicitud de los representantes del Grupo Parlamentario Centrista se sometieron a consulta las siguientes enmiendas al proyecto de Ley del Ferrocarril Metropolitano de Madrid:

Número 1, al preámbulo.  
Números 23 y 35, al artículo 4.º  
Números 25, 28 y 33, al artículo 5.º  
Número 2, al artículo 6.º  
Números 30 y 37, al artículo 7.º  
Números 3, 31 y 38, al artículo 8.º  
Número 19, proponiendo un artículo 11 nuevo.  
Números 26 y 4, a la Disposición final tercera.

El Gobierno, en su contestación, estimó que de las enmiendas consultadas implicaban aumento de gastos todas, salvo las que figuraban con los números 23 y 35 al artículo 4.º, y 26 a la Disposición final tercera, y se opuso a la tramitación del resto de las enmiendas consultadas.

Con estos límites, la Ponencia efectuó el análisis de las enmiendas presentadas al proyecto y que podían ser objeto de tramitación.

En primer lugar, y en relación con la enmienda a la totalidad, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en que se formulaba una redacción alternativa del proyecto creando un Consorcio de Transportes del Area Metropolitana de Madrid en un texto que coincide con la proposición de ley de dicho nombre, los representantes del Grupo Parlamentario Centrista se opusieron por entender que aun estando conformes con la creación en el futuro de un Consorcio de Transportes del Area Metropolitana, en este momento la admisión de la enmienda y con ello la constitución del Consorcio supondría una enorme complicación para la rápida puesta en marcha del proyecto de ley y con ello del paso al sector público de la Compañía Metropolitana de Madrid, con lo que esto significa de retraso para la percepción del justo precio de las acciones por parte de todos los accionistas. Los representantes de los Grupos Parlamentarios Socialista, Socialistas de Cataluña y Comunista mantuvieron el texto de la enmienda, manifestando que buena parte de las enmiendas presentadas por sus respectivos Grupos tendían fundamentalmente a asegurar la rápida percepción de sus indemnizaciones por parte de los pequeños

accionistas de la Compañía Metropolitana de Madrid y que entendían que era más racional la constitución del Consorcio que, por otra parte, figuraba en proyectos elaborados por anteriores Gobiernos, igualmente de UCD. Hechas estas consideraciones, los representantes del Grupo Parlamentario Centrista reiteraron la posición mantenida por el Gobierno en su escrito de 15 de noviembre de 1978, en el que manifestaba su criterio respecto a la toma en consideración de la proposición de ley sobre la creación del Consorcio de Transportes del Area Metropolitana de Madrid, cuyo contenido sustancialmente reiteran en los siguientes términos: "La experiencia ha demostrado, véase si no el caso de Bilbao, que la puesta en marcha de fórmulas indudablemente atractivas y seguramente coherentes, pero que por su carácter innovatorio carecen de precedentes y requieren el montaje de estructuras administrativas y la preparación de personal especializado no es tarea de un día, sino de años.

"Por ello, el Gobierno, que tuvo en cuenta entre las soluciones aplicables la fórmula del Consorcio, consideró y sigue considerando más razonable demorarlo para una futura segunda fase de actuación, una vez solventadas las exigencias perentorias que la situación del Metro tenía planteadas.

"Ello permitirá, además, enmarcar el análisis de la solución global aplicable a los transportes madrileños, dentro del estudio más amplio que se está efectuando por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de la futura normativa aplicable al régimen del transporte en áreas metropolitanas, cuya regulación se presenta como uno de los puntos en que la vigente legislación de Transportes está más necesitada de revisión."

Con ello la enmienda ha sido rechazada manteniendo los representantes de los Grupos Parlamentarios Socialista, Socialistas de Cataluña y Comunista la enmienda Socialista como voto particular.

Al artículo 1.º se presentó una sola enmienda, referida a que la transferencia

de competencia se hiciese no al Ayuntamiento, sino al Consorcio de Transportes. Habiendo sido rechazada la creación del citado Consorcio, quedó rechazada esta enmienda, así como todas las que, redactadas en congruencia con la redacción de dicho Consorcio, pusieran la mención de órganos del mismo.

Al artículo 2.º se presentaron tres enmiendas, que coincidían en pedir la supresión del carácter de urgencia a los efectos de expropiación forzosa de la adquisición de las acciones. Los representantes del Grupo Parlamentario Centrista manifestaron la absoluta necesidad de que la ocupación tuviese carácter urgente a los efectos de poder terminar con la situación de incertidumbre en que se encuentra el Ferrocarril Metropolitano de Madrid. Los representantes de los Grupos Parlamentarios Socialista y Comunista, coincidiendo con la intencionalidad de los Centristas, mantuvieron el texto de la enmienda como votos particulares.

Al artículo 3.º se presentaron dos enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista y del señor Ruiz Navarro, vinculadas a la hipótesis del Consorcio, que fueron rechazadas como consecuencia de los acuerdos anteriores.

Al artículo 4.º se presentaron dos enmiendas, del señor Senillosa y del Grupo Parlamentario Socialista, que proponían añadir que se pagaría una cantidad como anticipo a cuenta de las acciones. Consultadas ambas enmiendas, el Ministerio de Hacienda contestó que no implicaban aumento de gastos directamente, puesto que dependía del justo precio que se fijase a las acciones, pero que estimaba que no debían admitirse estas enmiendas por no creer oportuno señalar de antemano una cantidad que, aunque se estima como mínima, en cierto modo está prejuzgando la determinación del justiprecio. La Ponencia acordó el rechazo de ambas enmiendas.

Al artículo 5.º se habían presentado tres enmiendas, del señor Senillosa y Grupos

Parlamentarios Comunista y Socialista, que no fueron admitidas a trámite por implicar aumento de gastos.

Al artículo 6.º, párrafo 1, se presentaron dos enmiendas, de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista, pretendiendo coordinar que la planificación de las necesidades se hace por la Administración Local de acuerdo con la Administración Central.

Se acordó admitir ambas enmiendas modificando la redacción del citado párrafo en los siguientes términos: "... asimismo, el Estado continuará atendiendo las inversiones correspondientes a la infraestructura de acuerdo con las necesidades; éstas serán contempladas en una planificación coordinada entre la Administración Local y Central...".

La enmienda presentada al párrafo 2 no fue admitida a trámite, por implicar aumento de gastos.

Al artículo 7.º se presentaron tres enmiendas, del señor Ruiz Navarro y de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista, que proponían sustituir la autorización para avalar la emisión de obligaciones en los años 1978, 1979 y 1980 por los años 1980, 1981 y 1982 o los tres primeros años de vigencia. Se aceptó la primera de las fórmulas, propuesta por el señor Ruiz Navarro, y se retiraron las otras enmiendas.

Al artículo 8.º se presentaron cuatro enmiendas, referidas a la cobertura de costes por las tarifas y la participación del Estado en el supuesto de que congele el incremento de éstas, de las cuales no fueron admitidas a trámite por el Ministerio de Hacienda las números 3, 31 y 38, y fue rechazada por el Grupo Parlamentario Centrista la del señor Alvarez, que éste mantuvo como voto particular.

Al artículo 9.º se presentó una enmienda, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el tema del Consorcio, que quedó rechazada según los criterios anteriores.

El señor Ruiz Navarro propuso un artículo 11 nuevo que no fue admitido a trámite por implicar aumento de gastos.

A la Disposición transitoria se habían presentado dos enmiendas, una del Grupo Parlamentario Socialista, referida al Consorcio, que fue rechazada, y otra del señor Yebra, de que hasta que no se tenga la mayoría de las acciones no haya cambio en la titularidad y siga la gestión del Consejo de Intervención, que fue rechazada por el Grupo Parlamentario Centrista y admitida por los Grupos Parlamentarios Socialista y Comunista.

A la Disposición final primera se presentaron dos enmiendas, de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista, que proponían añadir que los trabajadores participaran en los Organos de Gestión de la empresa, a través del Comité de Empresa, que fueron rechazadas por los representantes de los Grupos Parlamentarios Centrista y Coalición Democrática, manteniéndose por los representantes Comunistas y Socialistas como voto particular.

A la Disposición final tercera se presentaron tres enmiendas, de las cuales una, la presentada por el Grupo Parlamentario de la Minoría Catalana, no fue admitida a trámite por implicar aumento de gastos, y de las dos restantes, fue rechazada la del señor Senillosa, al ser aceptada la del señor Yebra, que proponía la supresión del párrafo 2.

A la Disposición final cuarta se había presentado una enmienda, del Grupo Parlamentario Socialista, vinculada al tema del Consorcio, que quedó rechazada conforme a los criterios anteriores.

Finalmente, la enmienda Socialista, que proponía crear una Disposición final quinta, fue retirada por los representantes de dicho Grupo.

Los miembros de la Ponencia se honran en proponer a la Comisión el siguiente texto:

#### Artículo 1.º

Se declara la necesidad de asunción por el Sector Público de la prestación del servicio del ferrocarril metropolitano de Madrid. El Ayuntamiento de Madrid, conforme a las competencias que le son propias, ostenta la titularidad del servicio público del mencionado transporte urbano, subrogándose a todos los efectos en la condición de concedente que tuviera el Estado respecto de las líneas del metropolitano de Madrid.

#### Artículo 2.º

Se declara la utilidad y la necesidad de ocupación, con carácter de urgencia, a los efectos de expropiación forzosa, de la adquisición de las acciones de la Compañía Metropolitano de Madrid, Sociedad Anónima.

#### Artículo 3.º

La Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Madrid ostentarán el carácter de beneficiarios de la citada expropiación en porcentajes respectivos del 25 y 75 por ciento.

No obstante lo anterior, la instrucción del expediente de expropiación forzosa se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, corriendo a cargo del Estado el abono del justiprecio.

#### Artículo 4.º

Se autoriza al Gobierno para que en trámite de convenio por mutuo acuerdo con los accionistas y conforme a lo prevenido en el artículo 24 de la Ley de Expropiación Forzosa, proponga el canje en oferta pública de las acciones objeto de expropiación por títulos mobiliarios de otra clase, propiedad del Estado; subordinando la operación a que presten su adhesión a la oferta el número mínimo de acciones de la Compañía que se determine en la propuesta y demás condiciones que reglamentariamente se establezcan,

#### Artículo 5.º

En el caso de no surtir efecto la oferta pública a que se refiere el artículo precedente, y en todo caso para las acciones que no se acojan a la misma, se seguirá el procedimiento de expropiación forzosa mediante expediente único y quedando autorizados los pagos o depósitos procedentes mediante anticipos de tesorería que se reembolsarán por el Estado, pudiendo hacerlo con cargo a la enajenación de títulos de que aquél sea propietario.

#### Artículo 6.º

Las inversiones en superestructura que se realicen a partir de la vigencia de la presente ley serán costeadas por el Estado. Asimismo, el Estado continuará atendiendo las inversiones correspondientes a la infraestructura, de acuerdo con las necesidades; éstas serán contempladas en una planificación coordinada entre la Administración Local y Central. Unas y otras pasarán a ser propiedad del Ayuntamiento, quedando afectas al servicio.

Serán de cargo de la sociedad gestora del servicio las inversiones en materia móvil.

#### Artículo 7.º

Se autoriza al Ministerio de Hacienda a conceder el aval del Estado a las emisiones de obligaciones que realice la sociedad gestora del servicio, durante los años 1980, 1981 y 1982. En ningún caso las cuantías de los referidos avales excederán en cada año de 3.000 millones de pesetas.

#### Artículo 8.º

Las tarifas a percibir como contraprestación del servicio deberán cubrir sus costes totales en el plazo más breve posible. A tal efecto, y al objeto de conseguir el equilibrio, la sociedad gestora elevará al Ayuntamiento de Madrid las correspondientes propuestas de modificación de tarifas. Cuando por razones de política económica el Gobierno imponga un régimen tarifario de congelación se arbitrarán por

aquél las compensaciones correspondientes.

#### Artículo 9.º

Una vez que la Diputación Provincial y el Ayuntamiento de Madrid obtengan la propiedad de las acciones de la Compañía Metropolitana de Madrid, dicha Sociedad gestionará directamente el servicio, sin necesidad de expediente previo de municipalización, quedando extinguidas todas las concesiones de las que aquélla era titular.

La progresiva extensión de la red del ferrocarril metropolitano a otros términos municipales facultará a la Diputación Provincial a ceder los títulos de su propiedad a los respectivos Ayuntamientos.

#### Artículo 10

El ferrocarril suburbano Carabanchel-Plaza de España, del que es titular Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE), pasa a ser de titularidad del Ayuntamiento de Madrid; y será gestionado conjuntamente con el ferrocarril metropolitano, en unidad de empresa por la compañía gestora.

#### DISPOSICION TRANSITORIA

Hasta tanto no se tome por el Ayuntamiento y la Diputación Provincial de Madrid de las acciones de la Compañía expropiada, la gestión y explotación del servicio se llevará a cabo por el Consejo de Intervención creado por Real Decreto-ley 13/1978, de 7 de junio.

#### DISPOSICIONES FINALES

##### Primera

El personal empleado en la Compañía Metropolitana de Madrid continuará en su relación laboral con la empresa explotadora del servicio; integrándose en esta última el personal que presta sus servicios en el ferrocarril suburbano. En ambos casos se reconocerán y respetarán las situaciones y derechos adquiridos por las respectivas plantillas.

## Segunda

Se autoriza al Gobierno para dictar las disposiciones precisas a fin de dar cumplimiento y desarrollar lo dispuesto en la presente ley.

## Tercera

Se autoriza al Gobierno para adaptar los regímenes en vigor de los ferrocarriles metropolitanos de Barcelona, Bilbao y Sevilla, de acuerdo con los criterios contenidos en la presente ley, y de conformidad con las Corporaciones afectadas.

## Cuarta

La presente ley entrará en vigor al día siguiente de su publicación en el "Boletín Oficial del Estado", quedando derogadas cuantas disposiciones se opongan a lo dispuesto en la misma.

Palacio del Congreso de los Diputados, 10 de julio de 1979.—**José Luis Alvarez Alvarez, Francisco Gari Mir, Alberto Estella Goytre, Isidoro Gracia Plaza, Andreu Limón Giménez, Antonio Carro Martínez, Enrique Sapena Granell, Antonio Palomares Vinuesa y Miguel Roca i Junyent.**

**SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.**

Paseo de Onésimo Redondo, 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.590 - 1961

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID