



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1986

III Legislatura

Núm. 16

---

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL**

**Sesión Plenaria núm. 15**

**celebrada el jueves, 6 de noviembre de 1986**

---

### ORDEN DEL DIA

Debates de totalidad de iniciativas legislativas:

- Proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres. «Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 1-1, Serie A, de 5 de septiembre de 1986 (núm. exp.: 121/000004).

Proposiciones no de ley:

- Del Grupo Mixto-Agrupación Izquierda Unida-Esquerria Catalana, sobre concesión de indultos a jornaleros andaluces. «Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 8, Serie D, de 16 de octubre de 1986 (núm. exp.: 160/000005).
- 

### SUMARIO

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

Debates de totalidad de iniciativas legislativas .....

Página

682

Página

**Proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres ..... 682**

Presenta el proyecto de ley, en nombre del Gobierno, el señor **Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Caballero Alvarez)**. Señala que el presente proyecto de ley coincide sustancialmente con el remitido a la Cámara en la primavera pasada y cuya tramitación fue interrumpida por la disolución de las Cortes. Simplemente, se han introducido algunas correcciones de redacción y recogido observaciones de los órganos de las Comunidades Europeas, que han valorado muy positivamente de forma global el contenido del proyecto, así como se han tenido en cuenta algunas enmiendas de los Grupos Parlamentarios al anterior proyecto. El actual proyecto adapta totalmente nuestro régimen jurídico, como era necesario, a las normas de las Comunidades Europeas en lo referente a la profesión de transportista e igualación de las condiciones de competencia, obligaciones sociales, conceptualización del transporte privado, etcétera.

Añade el señor Ministro que, como tuvo ocasión de decir al presentar el anterior proyecto de ley, se produce la incorporación de importantes reformas respecto de una legislación cada vez más desfasada para la ordenación del transporte terrestre en general y del transporte por carretera en particular. En efecto, la legislación vigente data de hace más de un siglo en lo referente al ferrocarril y cuenta también con más de cuarenta años en relación con el transporte por carretera, momentos en los que evidentemente el número de vehículos existentes y el de viajeros y toneladas por kilómetro eran muy inferiores a los actuales. Hay otro cúmulo de factores, como los avances técnicos de las últimas décadas, los cambios sociológicos y económicos, la organización territorial del Estado o nuestra incorporación al Mercado Común, que hacían igualmente necesaria e inaplazable la nueva regulación. Una de las mayores dificultades que ha habido que vencer al elaborar la nueva legislación ha sido el retraso histórico con que tal hecho se produce, retraso que, de aumentarse, supondría una dificultad añadida para disponer de una normativa adecuada a las modernas necesidades y eficaz para resolver los problemas que en este ámbito de los transportes terrestres se presentan.

Aclara después el señor Ministro que, por la complejidad e importancia del sector del transporte terrestre, se requería un amplio debate con los sectores sociales afectados que permitiera conocer la opinión de transportistas y usuarios como principales destinatarios de la ley. A este respecto, se ha mantenido un largo debate con las asociaciones de transportistas y usuarios con las Administraciones autonómicas y locales y con otros sectores sociales afectados, sin cuya colaboración el proyecto hubie-

ra resultado técnicamente inferior y menos eficaz al no haberse podido detectar todos los problemas del sector.

Respecto al contenido del proyecto de ley, expone que el mismo cumple los requisitos que las actuales circunstancias económicas, sociales y políticas del país exigen. Los principios técnicos y económicos para la ordenación del transporte por carretera se basan en que lo ideal es un sistema de transportes que funcione adecuadamente mediante una autorregulación de las fuerzas sociales que en él participan. En este sentido, el proyecto posibilita la máxima autonomía en la actuación de las empresas y la reducción al mínimo del intervencionismo administrativo. No obstante, se prevén causas circunstanciales y estructurales que pueden hacer imprescindible esta intervención administrativa, desde luego en supuestos de hecho tasados, para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de transportes. A este respecto, frente a la anterior concepción rígida el proyecto supone la introducción de parámetros de flexibilidad hasta ahora desconocidos en el sector del transporte. La nueva configuración territorial del Estado se ha tenido lógicamente en cuenta, estableciendo un sistema común para todo el Estado, pero respetando escrupulosamente las competencias de las Comunidades Autónomas. El sistema flexible del proyecto permite que las características propias de las diversas Comunidades puedan ser desarrolladas por éstas dentro del marco general de la ley, aceptándose voluntariamente la aplicación de esta vía supletoria.

Por otra parte, el proyecto apuesta por una total coordinación de las distintas Administraciones públicas, creándose la Conferencia Nacional de Transportes integrada por representantes del Estado y de las Comunidades Autónomas. Se procura igualmente la política de concertación social que ha venido siguiéndose últimamente con un Consejo Nacional de Transportes, donde estará representado el conjunto de las Administraciones públicas y los sindicatos y asociaciones profesionales del sector. Asimismo se abre cauce importante al desarrollo de la actividad cooperativa en la totalidad de los transportes terrestres.

Finalmente, por lo que se refiere al transporte por carretera, el señor Ministro expone las principales características contenidas en el proyecto, tanto con referencia al transporte de viajeros como al de mercancías e igual hace en relación con el transporte ferroviario.

En defensa de la enmienda de devolución presentada por la Agrupación Izquierda Unida-Esquerri Catalana, del Grupo Mixto, interviene el señor **Tamames Gómez**. Expone que la ley contiene defectos de forma, con una incorrecta redacción y mal empleo del idioma, pero, sobre todo, hay cuestiones de fondo que justifican la petición de devolución del proyecto al Gobierno. Califica el proyecto de altamente re-

glamentarista al regular aspectos innecesarios, por obvios, hasta convertir el texto en excesivamente largo y farragoso, de lo que podría ser un buen ejemplo el artículo 1.º. Más importante aún es el hecho de sustraer a las Cortes cuestiones que competen a su verdadera soberanía para decidir sobre temas fundamentales que requieren ser regulados por norma con rango de ley, como sucede, por ejemplo, con los artículos 16 y 40 del proyecto.

Hay otras razones para pedir la devolución del proyecto, que califica de excesivamente legalista al exigir a los particulares una serie de condicionamientos para participar en el sector del transporte, como sucede con los artículos 42 y 44, con un contenido anticuado y de vieja escuela que no está a la altura del momento en que vivimos. En cambio, se olvidan requisitos importantes, como sería la exigencia de criterios objetivos de capacidad profesional. El texto del proyecto es también excesivamente burocratizador y acaso nada dinamizador para la modernización del sector, dando lugar a un complejo organigrama o conjunto de organismos a todas luces desmesurado. Por otro lado, y en contra de lo manifestado por el señor Ministro, considera el proyecto excesivamente intervencionista descendiendo hasta el detalle para decir a los afectados la forma en que han de actuar.

El proyecto lo estima también carente de base y fundamentación económica, reconociéndose en la propia Memoria la ausencia de datos viables en este sentido. Se compartimenta, además, el transporte terrestre como si fuera único, cuando los demás que existen son igualmente importantes, e incluso hoy en día más importantes que el transporte terrestre, además de estar interrelacionados con éste. Y hasta se relega en el proyecto al ferrocarril a un segundo plano, cuando todos conocen que este medio de transporte tiene grandes posibilidades en cercanías y en el transporte interurbano a larga distancia y, por supuesto, una siniestralidad mucho más baja que el transporte por carretera. Se renuncia, por último, a una planificación del sistema de transportes.

Todas las razones expuestas las considera de suficiente entidad como para pedir la devolución al Gobierno y, desde luego, para votar en contra del mismo.

En nombre de la Agrupación del PDP, del Grupo Mixto, defiende la enmienda de totalidad presentada el señor **Ortiz González**. Comienza señalando que su Agrupación comparte con el Gobierno y el Grupo Socialista el propósito básico de dar vida a una nueva normativa sobre algo tan vital en el esquema de desarrollo económico en el país como es el transporte terrestre. Tampoco existen reparos a una nueva ley que se acomode a la España de la Constitución y de las Autonomías, remozando viejas normas, algunas ya centenarias. Están, por otra parte, los imperativos derivados de compromisos interna-

cionales, asumidos en su momento por las Cortes Generales, que exigen adaptar nuestra normativa de transportes terrestres a las exigencias del Tratado de Adhesión a las Comunidades Europeas.

Ahora bien, hechas las anteriores consideraciones, su Agrupación de Diputados no tiene más remedio que afirmar su discrepancia radical con el proyecto, tanto en la forma como en el fondo, calificando a aquél de políticamente intervencionista y estatizador, jurídicamente deficiente, por tener menos vocación de ley y más de reglamento, y desconocer el esquema competencial del Estado y las Comunidades Autónomas, técnicamente reglamentario y poco elaborado y socialmente llamado a generar graves dificultades a la propia sociedad destinataria del mismo. Entiende que el proyecto está llamado a servir más de base a instituciones burocráticas que a ser marco de juego libre de empresarios y usuarios, con la sola limitación del interés público que, desde luego, debería estar claramente precisado. Desde el punto de vista jurídico, existe un intento de universalidad en el ámbito material y de profundidad en el casuismo que da lugar a un texto de 214 artículos que pretenden regular todo y, en la realidad, dan lugar a una mezcla de lo esencial con lo accesorio que dificultará seriamente la tarea de su interpretación y aplicación.

Como reparos fundamentales que le merece el contenido del proyecto de ley expone, primero, su carácter intervencionista y estatizador, de lo que es buena prueba la regulación de los llamados transportes privados o turísticos, y también los transportes urbanos, donde el Estado invade de hecho competencias municipales y autonómicas y pone en riesgo principios de economía de mercado reconocidos por nuestra Constitución. Pone igualmente en riesgo el principio de subsidiariedad del Estado respecto de la iniciativa privada, que es el motor fundamental capaz de conseguir niveles de desarrollo económico generadores de empleo y de un mayor nivel de vida por la vía de la correcta asignación de recursos. En cuanto a los principios económicos y sociales que presiden el proyecto, se realizan en la exposición de motivos determinadas afirmaciones rotundas y claras sobre el derecho de libertad de empresa y respeto del sistema de mercado, otorgándole el mayor grado de autonomía posible, que luego aparecen desmentidas en el texto al incorporar una regulación que lo abarca todo y lo somete a la decisión última de la Administración.

Jurídicamente el proyecto es deficiente, no ya en su lenguaje, sino en el mismo desconocimiento de los perfiles de instituciones jurídicas bien conocidas, como la concesión de servicio público, o en la definición de infracciones y sanciones. El proyecto tiene obsesión reglamentista por su excesivo casuismo, hasta el punto de poder hablarse con fundamento de un auténtico reglamento con apariencia formal de ley. Aun así, reiteradamente se producen re-

misiones a futuros reglamentos para desarrollar una normativa en la que ni siquiera se enuncian sus criterios fundamentales.

En relación con las Comunidades Autónomas se parte de un principio erróneo de delegación de competencias, cuando mal se puede hacer esto respecto de competencias ya atribuidas con anterioridad a dichas Comunidades. Critica asimismo el lenguaje empleado, que juzga incorrecto, impreciso y con un infinito número de gerundios hasta producir la sensación de que el autor del texto desconoce realmente el castellano.

Concluye el señor Ortiz González haciendo unas observaciones en relación con la regulación del transporte ferroviario que se propone y la creación de la Empresa Nacional de Transporte de Viajeros por Carretera, para finalizar pidiendo la devolución del proyecto al Gobierno en base a los razonamientos expuestos con anterioridad.

En defensa de la enmienda de totalidad y texto alternativo presentada por el Grupo Parlamentario del CDS hace uso de la palabra el señor **Rebollo Alvarez-Amandi**. Destaca la influencia decisiva del sector del transporte en otros sectores económicos muy importantes de la vida nacional, lo que obliga a todos a tratar de conseguir una regulación muy cuidadosa y mirando especialmente hacia las empresas que prestan el servicio y los usuarios del mismo. Recuerda la realidad tan distinta del país cuando se produjo la promulgación de la vigente normativa en 1947 y los cambios económicos y sociales desde entonces habidos, que en el ámbito concreto que les ocupa han dado lugar a un sector pujante y vivo que se ha ido abriendo camino a pesar de su legislación obsoleta y de la carencia durante décadas de una auténtica política general y ordenada de los transportes. Faltó también un sistema de transportes integrados al concebirse la carretera y el ferrocarril como sistemas independientes y nunca complementarios, con la consecuencia de duplicarse muchas veces las inversiones y los esfuerzos del Estado y la sociedad sin el adecuado reflejo en forma de rentabilidad económica y social. Ejemplos similares podrían ponerse en relación con los puertos y aeropuertos.

En la década de los 60, los Planes de Desarrollo ponen a disposición de la carretera grandes inversiones, desarrollándose fuertemente el sector de la automoción, pero dejan de controlarse los efectos negativos del transporte por carretera como son la inseguridad, contaminación, congestión de las redes viarias y ciudades y excesivo consumo de energía. Por fin, en el año 1977 se crea el Ministerio de Transportes y Comunicaciones, produciéndose la unificación de competencias, antes dispersas en diversos Ministerios, y publicándose inmediatamente el libro blanco del transporte en el que se trazan las líneas maestras de la política a seguir. Sin embar-

go, tales principios no se desarrollan en los años siguientes y, lamentablemente, caen casi en el olvido. Seguidamente pasa a examinar algunos importantes problemas que, a su juicio, plantea asunto tan importante como el de los transportes, contemplados desde los tres ángulos principalmente afectados, como son la Administración, las empresas del sector y los usuarios, defendiendo el éxito o no del proyecto de Ley de las respuestas o soluciones que dé a dichos problemas y del respeto a un juego de equilibrios básicos que debe existir en sector tan importante de la vida económica nacional. No respetar tales equilibrios, así como principios tan trascendentes como el de la seguridad jurídica y de la seguridad en el tráfico mercantil reflejados en nuestro texto constitucional, sería, en su opinión, grave y negativo desde diversos puntos de vista. En este sentido, analiza algunos preceptos del proyecto criticando el contenido de los mismos. Para salvar tales errores del proyecto, su Grupo Parlamentario presenta el oportuno texto alternativo, del que expone algunos de los aspectos más importantes para terminar solicitando la devolución del proyecto al Gobierno.

En defensa de la enmienda de totalidad y devolución del Grupo de Minoría Catalana interviene el señor **Sedó i Marsal**. Manifiesta que Minoría Catalana está de acuerdo con la necesidad de poner al día una legislación de transportes terrestres gravemente obsoleta y necesitada de revisión desde diversos puntos de vista. Sin embargo, creen que el camino emprendido no es el correcto. Con el ánimo de que la nueva ley tenga la más efectiva funcionalidad y atienda a las necesidades del sector, considera necesario que el proyecto sufra una verdadera remodelación, y para ello piden la devolución del texto al Gobierno. Añade que el proyecto del Gobierno se fundamenta en el mantenimiento de un sistema común de transportes en el que se mantenga la vigencia imprescindible de principios constitucionales, pero, en seguida, desconoce aspectos básicos en la materia, como es la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, adoptando al respecto una doble y ambigua posición cuando los Estatutos autonómicos son muy claros sobre el particular. Considera que se atenta también a las competencias estatutarias sobre ordenación del territorio y, por si todo ello fuera poco, el proyecto realiza una regulación muy completa de los transportes terrestres adoptando el carácter de una ley sectorial que no puede presentarse a las Cortes por simple decisión unilateral del Gobierno central sin contar previamente con la conformidad de las respectivas Comunidades Autónomas. Con el fin de procurar corregir los errores descritos y evitar tener que recurrir al Tribunal Constitucional, insiste en la petición de devolución del texto al Gobierno. En relación con el articulado reitera algunas críticas, ya expuestas a lo largo de la mañana por otros

oradores, calificando a aquél de excesivamente denso, confuso y reiterativo y, por otra parte, limitado, al excluir de la regulación otros transportes como los aéreos o los marítimos, quedando un vacío en relación con los mismos. El proyecto de Ley contiene también lagunas graves y obligará, sin duda, al cierre de numerosas pequeñas y medianas empresas, impidiendo toda posibilidad de modernización del transporte por carretera y anulándose, a través de las concesiones de servicios regulares con carácter de exclusiva, un principio tan esencial como es el de la libre elección por parte del usuario. La exclusiva hará, además, el servicio más caro y afectará, de otra parte, a la calidad del mismo por la dejadez que lleva consigo la falta de competencia. Termina manifestando que las razones expuestas son más que suficientes para devolver el texto al Gobierno, ciertamente con el exclusivo fin de su reelaboración, ya que están plenamente conformes en la necesidad de proceder a la revisión de la actual normativa en materia de transportes. Planteada en estos términos de colaboración y no de simple posición, confía en que su enmienda merezca el apoyo mayoritario de la Cámara.

El señor **Trillo y López-Mancisidor** defiende la enmienda de totalidad presentada por el Grupo Popular, solicitando, al igual que hicieron el pasado 3 de marzo, la devolución del proyecto de ley al Gobierno. Considera que cuando se debate una ley que afecta a casi un 6 por ciento del producto interior bruto, que afecta también a un sector que da empleo a casi un millón de personas, consume el 20 por ciento de nuestra energía y constituye una verdadera espina dorsal de todo nuestro desarrollo económico, hubiera sido deseable que se contemplaran de manera más global todos los modos de transporte, en lugar de limitarse al terrestre.

Lamentablemente, el Gobierno no ha sido capaz de afrontar, de una vez por todas, los problemas auténticamente graves que tiene el transporte en España. Añade que el logro de un sistema de transportes regido por los principios de libre mercado y una razonable distribución de los distintos modos de transporte debiera constituir una oportunidad excepcional para elaborar una nueva legislación, oportunidad que el Gobierno no ha sabido aprovechar. En lugar de acometer los graves problemas que hoy tiene el transporte aéreo, ferroviario, por carretera y marítimo, marcando las grandes directrices a que el mismo debe someterse, se presenta a la Cámara un proyecto incompleto, confuso, reglamentista y necesariamente de vida efímera. Añade el señor **Trillo y López-Mancisidor** que la seguridad vial en carretera, la liberalización del mercado o el nivel mínimo de formación de los conductores son, entre otras muchas, circunstancias que es obligado tener en cuenta en cualquier proyecto de ley del tipo del que les ocupa. La ley debería contemplar, a su jui-

cio, con absoluta claridad la libre elección por los usuarios del modo y empresa de transporte, la autonomía de las empresas del sector, la igualdad de concurrencia y de condiciones de competencia, libertad de acceso al mercado y coordinación necesaria de las inversiones. Son éstos principios que se vienen contemplando en la nueva legislación europea y que brillan por su ausencia en el proyecto del Gobierno.

Por otro lado, el proyecto de ley, al no limitar su ámbito a los transportes que son competencia del Estado, desconoce el sistema de distribución de competencias establecido en los artículos 148 y 149 de la Constitución, invadiendo, de alguna manera, competencias atribuidas a las Comunidades Autónomas. Reconoce que la actual legislación es caduca y no responde a la nueva realidad de nuestro Estado autonómico, pero ello no debe ser motivo para aprobar una ley que va a dar lugar a diversos conflictos y que no podrá resolver los problemas reales del transporte que hoy existen. La solución que su Grupo propone la califica de realista y consiste en la elaboración de una ley-marco, de contenido claro y reducido, que suponga una vía para afrontar los temas pendientes de solución, que nadie duda de que existen, en vez de dar lugar a la generación de problemas mayores.

Realiza después algunas consideraciones en relación con la RENFE y la nueva Empresa Nacional de Transportes por Carretera que se propone crear, para terminar manifestando que el proyecto del Gobierno no es de recibo por las razones anteriormente apuntadas y otras también señaladas por anteriores oradores.

En turno en contra de las enmiendas de totalidad interviene, en nombre del Grupo Socialista, el señor **Mazarrasa Alvear**. Señala que de las intervenciones habidas se deduce una coincidencia grande por parte de todos los Grupos Parlamentarios en cuanto a la necesidad de la nueva ley y su oportunidad. Hay cambios tan importantes producidos en nuestra sociedad desde los años cuarenta y, desde luego, en lo que afecta al transporte vial, ferroviario y por carretera, que no sólo justifican, sino que exigen la adecuación de nuestra normativa a la nueva situación para terminar con el actual estado de inseguridad jurídica que existe en el sector y acomodarnos al cambio de sistema político producido, contemplando concretamente el hecho autonómico. Igualmente se coincide por todos en que nuestra integración en las Comunidades Europeas requiere acomodarnos a la política comunitaria en materia de transportes, lo que exige asimismo la introducción de modificaciones en nuestra legislación vigente. En consecuencia, y en términos de oportunidad del proyecto, parece que no existe objeción alguna acerca de la presentación del mismo dada la necesidad, puesta por todos de relieve, de contar con una nueva ley.

Seguidamente realiza un breve análisis del articulado, destacando los principios fundamentales recogidos en el mismo que sirven, a su juicio, para dar respuesta a los numerosos problemas que se han puesto de manifiesto por los enmendantes, contestando al mismo tiempo a algunas de las críticas por éstos formuladas.

En turno de réplica hacen uso de la palabra los señores Ortiz González, Rebollo Alvarez-Amandi, Tammes Gómez, Sedó i Marsall y Trillo y López-Mancisidor, y duplica el señor Mazarrasa Alvear.

En turno de fijación de posiciones, en nombre del Grupo Vasco (PNV), el señor Zubía Atxaerandio señala que la valoración global que el proyecto les merece es positiva, reconociendo, al mismo tiempo, el esfuerzo realizado para traer a la Cámara un proyecto de tal complejidad que, evidentemente, no es fruto de la improvisación, sino de laboriosos trabajos y negociaciones con los sectores afectados. Reconoce que el proyecto es susceptible de mejora, y a tal efecto su Grupo ha presentado una serie de enmiendas, muchas de las cuales tienden a disipar preocupaciones en orden a la salvaguarda de las competencias reconocidas en los Estatutos autonómicos. Llama a la sensibilidad del Grupo mayoritario de la Cámara para que en próximos trámites se estudie este tema en toda su extensión.

Finalmente, anuncia la abstención de su Grupo en relación con las enmiendas de totalidad presentadas por distintos Grupos Parlamentarios.

En nombre del Grupo Mixto, el señor Mardones Sevilla expone que, a su juicio, el proyecto no es malo porque, en todo caso, es mejor que lo que hay. Tampoco se atreve a calificarlo de bueno, pero, por el simple hecho de que sea mejor que lo que hay, anuncia su abstención respecto de las enmiendas de totalidad debatidas, esperando, por otra parte, que con la aceptación de las enmiendas parciales por él presentadas se corrijan los defectos mayores del texto remitido por el Gobierno.

Seguidamente se procede a la votación conjunta de las diversas enmiendas de totalidad que piden la devolución del texto al Gobierno, siendo rechazadas por 118 votos a favor, 163 en contra y nueve abstenciones. Asimismo se rechaza la enmienda de texto alternativo, del Grupo Parlamentario del CDS, por 43 votos a favor, 164 en contra y 81 abstenciones.

das principalmente con la campaña preelectoral de Euskadi le impiden cumplir, como le gustaría, con sus deberes como portavoz del Grupo Mixto. No obstante, ello no le ha impedido solicitar, conforme a su deseo expreso, que en este trámite se viera otra proposición suya de la misma naturaleza, preguntándose qué dificultad existe que impide la tramitación de la misma, sobre todo cuando el Grupo Mixto, al que representa, está de acuerdo con los demás Grupos para que el tema se incluya en el orden del día.

El señor Presidente manifiesta que realmente no se trata de una cuestión de orden, sino más bien de una solicitud de explicación sobre el orden del día, que le va a dar gustosamente. Señala que en la Junta de Portavoces se planteó, efectivamente, la solicitud en cuestión, siendo el acuerdo de dicha Junta el de que no existían problemas para dicha tramitación conjunta si no había objeción por la Agrupación de Izquierda Unida para modificar el orden del día. Sin embargo, esta Agrupación hizo llegar a la Presidencia su deseo de que su proposición no de ley se tramitase aisladamente, y de ahí la no modificación del orden del día.

El señor Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques, en nombre de la Agrupación Izquierda Unida-Esquerria Catalana, del Grupo Mixto, defiende la proposición no de ley formulada comenzando por un relato de los hechos acaecidos, tal como a él le constan. Señala que en los actuales momentos existen abiertos en Andalucía 600 procesos que afectan a 160 jornaleros, en la mayoría de los casos ya condenados en Primera Instancia con penas que van desde las 30.000 pesetas de multa hasta un año de cárcel. Entre estos condenados está el Secretario Provincial de Sevilla de Comisiones Obreras, con un año de prisión como condena y ocho años de inhabilitación como pena accesoria; podría seguir, pero la lista es interminable. No vale decir que se trata de temas que afectan al Poder Judicial, ya que detrás de estos procedimientos hay un problema muy importante, con una actuación del Ministerio Fiscal que no le parece correcta.

Expone seguidamente el contenido de algunos informes de la Guardia Civil en relación con este tema, aludiendo a antecedentes personales anteriores al régimen democrático, y piensa que debieran darse instrucciones para evitar que tales hechos siguieran produciéndose. No basta tampoco con decir que existe una ley que hay que cumplir, porque conocido es de todos, y especialmente de los juristas, que debe existir una cierta sensibilidad y ver más allá de la letra de la ley para impedir que la aplicación estricta de ésta dé lugar a injusticias.

Se refiere después al contexto en el que se producen los hechos y circunstancias en los que se hallan implicados los jornaleros andaluces, manifestando que no va a hacer fácil demagogia sobre la situación

Página

Proposiciones no de ley ..... 711

Página

Del Grupo Mixto-Agrupación Izquierda Unida-Esquerria Catalana, sobre concesión de indultos a jornaleros andaluces 711

Para una cuestión de orden interviene el señor Bandrés Molet, señalando que obligaciones relaciona-

planteada y sí limitarse a pedir el indulto para estos jornaleros por entender que existe también aquí una «asignatura pendiente» que afecta a unas personas que no tienen tierra ni trabajo y se encuentran en paro la mayor parte del año. Reconoce que a partir de 1973 se ha producido la promulgación de algunas leyes relacionadas con el campo andaluz, pero ello no ha dado lugar a una modificación de fondo de la situación anteriormente existente, aunque sea cierto que actualmente llega más dinero a los jornaleros andaluces. La realidad es que sigue existiendo un colectivo humano de unas 400.000 personas que viven en el campo, a veces en las tierras más ricas de España y hasta de Europa, y que, en cambio, se encuentran en situación social probablemente la más lamentable de Europa, lo que supone un contrasentido tremendo. Permanece un reparto de la tierra profundamente injusto y una situación social verdaderamente difícil sin que sea válido hablar —como está seguro que le dirán— que la situación ha mejorado. El reto es más importante que el simple envío de unos millones de pesetas, ya que no se trata de convertir a la población trabajadora del campo en simples pensionistas, a partir de los 18 años en muchos casos. El hecho ha supuesto, efectivamente, una cierta paz social, pero ha costado enfrentamientos entre los propios trabajadores y desarticulación a los sindicatos, mientras que se pone en manos de los empresarios agrícolas un poder inmenso a través de la firma de las peonadas, que dan lugar a toda clase de corruptelas.

En ese contexto se produce la ocupación simbólica de fincas, pacíficamente, sin ninguna violencia, luchando los trabajadores por una serie de cuestiones muy justas mediante ocupaciones, como dice, pacíficas que dan lugar a procesamientos en un tratamiento que no se da en ningún otro lugar de España por hechos análogos. Es por todo lo expuesto por lo que solicita un indulto para estos jornaleros, sin perjuicio de hablar otro día sobre la reforma agraria en España y en Andalucía.

En nombre del Grupo Mixto-Agrupación PDP, el señor **Pérez Dobón** anuncia su abstención respecto de la proposición no de ley debatida.

Asimismo, en nombre del Grupo Mixto, el señor **Bandrés Molet** expresa que hay comportamientos muy difíciles de entender, mostrando su sentimiento porque Izquierda Unida haya vetado la posibilidad de acumular una pretensión de su Partido similar a la que ahora se debate en la Cámara. Anuncia que en su momento defenderá su propia proposición y ahora se limita a proclamar su abstención por entender que, si bien con el preámbulo de la proposición están de acuerdo, la parte dispositiva de la misma es técnicamente imperfecta e insuficiente. Agrega que no se trata de solicitar la tramitación del indulto para estos jornaleros, sino de pedir directamente que éste se proponga por el Gobierno al Rey, como personalmente solicitará en su día.

En nombre del Grupo Parlamentario del CDS, el señor **Buil Giral** anuncia, asimismo, la abstención, pero por razones distintas a las expuestas por el señor **Bandrés Molet**, aun estando completamente de acuerdo sobre el tema de fondo de la proposición. Entiende que todo lo que se plantea en el preámbulo de la proposición tiene un tratamiento político distinto que compete especialmente a quienes tienen responsabilidades de Gobierno, tanto en la nación como en la Comunidad Autónoma andaluza. Desde el punto de vista estrictamente técnico, reconoce que la acción de la Justicia ha tenido que seguir unas pautas obligadas, aunque cree que el juzgador, al adoptar las resoluciones pertinentes habrá tenido en cuenta las circunstancias sociales angustiosas de muchos de los condenados para atemperar las penas. Añade que se pide un indulto para unos jornaleros que han cometido hechos tipificados y penados en el Código Penal, pero recuerda también que hay otros grupos numerosos de personas en situación de verdadera necesidad que se encontrarían en posición discriminatoria caso de aprobarse ahora la presente proposición no de ley.

En nombre del Grupo Parlamentario de Coalición Popular, el señor **Rulz Gallardón** manifiesta que se van a oponer a la proposición no de ley por razones fundamentales de buena técnica jurídica, haciendo suyas, con matices, algunas objeciones expresadas por los señores **Bandrés Molet** y **Buil Giral**. Considera que la proposición está técnicamente mal formulada y no queda más remedio que votar en contra de la misma, aun siendo conscientes de los problemas de fondo que existen, que debieran ser tratados por procedimientos distintos a los ahora planteados. Agrega que no debe caerse en defectos técnicos ya producidos en etapas anteriores como, por ejemplo, con el famoso indulto de MATESA respecto de personas y delitos todavía no determinados por los tribunales en las correspondientes sentencias. Hay también aquí un conjunto de sumarios abiertos y sentencias que todavía no son firmes que impiden la posibilidad de tramitar el indulto correspondiente. Deben respetarse igualmente las facultades del Poder Judicial cuando se le entregan para su enjuiciamiento unos determinados hechos. Añade que el indulto de gracia exige la individualización, y no una aplicación en forma genérica como se solicita, ya que en otro caso se estaría haciendo un flaco servicio a las instituciones del Estado y también a dicho derecho de gracia.

Hace después diversas consideraciones en relación con la situación del campo andaluz para concluir que, sin estar defendiendo la propiedad privada, que también podía y debía hacerlo, sino por entender que la proposición no de ley está mal planteada y demagógicamente defendida, votarán en contra de la misma.

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el se-

ñor **García Espinosa** comienza señalando que no va a ser él quien niegue la situación injusta del campo andaluz, que es, efectivamente, una situación histórica, real, que está ahí. Sin embargo, cree que debe reconocerse que es mucho lo que se ha avanzado en el tratamiento de dicha situación, siendo ésta hoy totalmente diferente a tiempos pasados y teniendo el convencimiento de que lo mejor que puede hacerse es tratar de combatir la injusticia que aún se produce. Sobre este particular, afirma que el actual Gobierno —y hay datos que así lo demuestran— está por la acción directa para combatir tal injusticia, como de alguna manera se ha reconocido al no poder negar las fuertes sumas de dinero allí destinadas. Agrega que el actual Gobierno ha demostrado mayor sensibilidad que ninguno en la historia de España para con los trabajadores del medio rural andaluz y continuará dicha política, apoyada por la mayoría de los ciudadanos.

En relación con el tema del indulto, manifiesta que, como se ha reconocido en la Cámara, se han cometido delitos claramente tipificados en el Código Penal mediante acciones protagonizadas por un reducido número de afiliados a determinados sindicatos, pero que no puede elevarse a la categoría de movimiento generalizado del campo andaluz. Cometidos tales delitos en España, como en todos los países del mundo, procede que entren a funcionar los mecanismos existentes para la realización del Estado de Derecho, siendo improcedente que se solicite la dejación de las responsabilidades y resortes típicos de dicho Estado. Es por esto por lo que no puede apoyar la proposición no de ley debatida, por entender, en primer lugar, a diferencia del señor Sartorius, que el Ministerio Fiscal ha actuado correctamente cumpliendo su obligación de intervenir conforme al principio de legalidad. Tampoco la va a apoyar por la razón política importante de que no se puede pretender legitimar por el Parlamento acciones que previamente han sido declaradas delictivas por los tribunales de justicia, porque ello generaría nuevas posibles infracciones por las expectativas reales de impunidad. La impunidad frente a la ley no parece de recibo en un Estado de Derecho, ya que se estaría haciendo un llamamiento a la desobediencia civil. Añade que la proposición tampoco se ajusta estrictamente a la legalidad al vulnerar, a su juicio, la Ley de Indulto que no faculta al Parlamento para solicitar éste. Por último, no pueden apoyar la proposición no de ley por entender que existen otro tipo de soluciones jurídicas aplicables al caso, como puede ser la condena condicional o la solicitud de suspensión de la ejecución de la condena por los condenados, cosa que no se ha hecho.

Para réplica, interviene el señor Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques.

Sometida a votación la proposición no de ley debatida, es rechazada por 11 votos a favor, 195 en contra y 61 abstenciones.

Se levanta la sesión a las dos y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las nueve y diez minutos de la mañana.

#### DEBATES DE TOTALIDAD DE INICIATIVAS LEGISLATIVAS:

##### — PROYECTO DE LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión y vamos a iniciar el debate de totalidad correspondiente al proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres.

El señor Ministro de Transportes tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES** (Caballero Alvarez): Señor Presidente, señorías, el proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, que hoy tengo el honor de presentar ante esta Cámara, viene a coincidir sustancialmente en su contenido —si bien se han realizado ciertas modificaciones en el mismo— con el que el Gobierno remitió para su tramitación parlamentaria la primavera pasada; tramitación que, como es sabido, fue interrumpida por la disolución de las Cortes.

Las modificaciones realizadas sobre el anterior proyecto consisten básicamente en ciertas correcciones de redacción y, sobre todo, en recoger las observaciones realizadas por los órganos de las Comunidades Europeas en las reuniones previas a la emisión formal del preceptivo informe de los mismos, cuyo contenido se ha anunciado favorable, y en tener en cuenta el contenido de diversas propuestas de enmienda planteadas por los distintos Grupos Parlamentarios en la anterior legislatura.

Creo conveniente señalar que, en relación a la acomodación del régimen jurídico del proyecto a la normativa de la Comunidad Europea, los técnicos de transportes de ésta han valorado muy positivamente de forma global el contenido del proyecto, si bien han realizado por ahora informalmente ciertas observaciones de detalle que han sido recogidas en el nuevo texto.

El proyecto de ley realiza una total adaptación del régimen jurídico interno a las necesidades derivadas de la exigencia del cumplimiento de las normas de la Comunidad Europea aplicables en dicho ámbito interno. Así, el acceso a la profesión, la igualación de las condiciones de competencia, las obligaciones sociales, la conceptualización del transporte privado, etcétera, son algunas de las materias en las que existen normas comunitarias aplicables en cada uno de los países miembros, y cuyos preceptos han sido recogidos en el proyecto.

Como ya tuve ocasión de señalar en la presentación del

anterior texto, el proyecto de ley de Ordenación de los transportes terrestres representa el punto culminante en el proceso tendente a sustituir, mediante la introducción de importantes reformas, una legislación que se revela cada vez más desfasada en su ordenación del transporte terrestre, en general, y, de forma más significada, en cuanto al transporte de carreteras se refiere.

Valga como botón de muestra de lo dicho la constatación de que nos movemos aún con una legislación que, en el caso del ferrocarril, es ya centenaria y, con respecto al transporte por carretera, data de los años cuarenta. Desde aquellas fechas en que se publicó la vigente regulación del transporte por carretera, el número de vehículos que circulan por éstas se ha multiplicado por 55; el número de viajeros/kilómetro, por 35; y el número de toneladas/kilómetro, por más de 20.

Pero no sólo son los profundos cambios en las magnitudes globales del sector transporte los que hacen necesaria la nueva regulación, sino un cúmulo de factores entre los que podemos citar los avances técnicos de las últimas décadas, los importantes cambios sociológicos y económicos y, por supuesto, las recientes circunstancias de carácter político: régimen constitucional, organización territorial, integración en la Comunidad Europea, etcétera, que imponen una inaplazable y urgente necesidad de renovación, dada la evidente obsolescencia de la legislación reguladora del transporte terrestre.

Uno de los problemas más graves con que nos hemos tenido que enfrentar al elaborar el proyecto de nueva legislación ha sido, precisamente, el retraso histórico con que ésta se produce, el cual hace que, en muchos casos, nos enfrentemos con estructuras claramente disfuncionales, pero cuya larga permanencia ha esclerotizado, dificultando enormemente en la práctica, su renovación. Por ello, cualquier retraso en la nueva regulación representaría una dificultad añadida en la finalidad propuesta de disponer de una normativa reguladora del transporte terrestre moderna, adecuada a nuestras actuales necesidades y eficaz para resolver los problemas que se plantean en relación con las mismas.

Dada la importancia y complejidad del sector del transporte terrestre, es evidente que su regulación requeriría, no ya sólo meros estudios de gabinete, sino, sobre todo, un amplio debate con los sectores sociales afectados que le sirviera de base. Dicho debate perseguía un objetivo claro: que los destinatarios de la ley, transportistas y usuarios, además de conocer los cambios que se pretendía, diéran su opinión sobre ellos, participando así en la elaboración de una norma caracterizada por su marcado sentido social.

No debe olvidarse que el esfuerzo de todos, empresarios, trabajadores y Administración, resulta imprescindible para seguir superando aquellos tintes sombríos que se percibían a finales de 1982, y consolidando la progresiva mejora que se viene produciendo en los últimos años, que ha permitido profundos cambios en el sector y que han dado como resultado mejoras en las rentas de los transportistas, mejora de la situación del progresivo envejecimiento de la flota de vehículos, etcétera.

Si hubiera que destacar un solo aspecto del proyecto de ley, éste sería precisamente el largo debate (que ha durado más de un año) de su contenido con las asociaciones de transportes y de usuarios, con las administraciones autonómicas y locales y con todos los sectores sociales interesados, sin cuya colaboración (y ello hay que remarcarlo especialmente) el proyecto hubiera resultado técnicamente inferior, menos eficaz, ya que quizá no le hubiera sido posible a la Administración detectar todos los problemas del sector.

Disponemos de un proyecto que cumple los requisitos que las actuales circunstancias económicas, sociales y políticas de nuestro país exigen. El amplio consenso social logrado sobre su contenido se constituye, además, en una garantía adicional de la eficacia de la ley.

Los principios técnicos y económicos que presiden el régimen de ordenación sustantiva del transporte por carretera del proyecto, pese a la complejidad jurídica con la que a veces ha sido necesario articularlos, se basan en que lo ideal es un sistema de transportes que funcione adecuadamente, mediante una autorregulación de las fuerzas sociales que en él participan.

En este sentido, el proyecto resulta marcadamente liberalizador al prever y posibilitar la máxima autonomía en la actuación de las empresas y la reducción al mínimo del intervencionismo administrativo. Pero se han tenido asimismo en cuenta las causas, circunstanciales en unos casos pero que concurren en el momento histórico actual, y quizá estructurales, en otros, que hacen que la intervención administrativa pueda resultar imprescindible para garantizar el adecuado funcionamiento del sistema de transportes.

En todo caso, hay que señalar que la intervención administrativa únicamente podrá producirse cuando se den los supuestos de hecho, concretos y tasados, que el proyecto explicita. Así, frente a la concepción intervencionista, hasta el límite de lo absurdo, de la legislación de 1947, el proyecto contrapone una filosofía amplia que permite la realización de políticas diversas. Garantiza que la intervención de la Administración, cuando sea precisa, se limitará exclusivamente a los grandes parámetros macroeconómicos del sector, dejando libertad operativa a los empresarios para que, dentro del más estricto respeto a las reglas del juego, puedan operar con libertad, dirigiendo y gestionando sus empresas. Frente a una concepción anterior rígida de la actividad, el proyecto supone la introducción de parámetros de flexibilidad, hasta ahora desconocidos en el sector del transporte.

La nueva configuración territorial del Estado ha sido tenida muy en cuenta a la hora de elaborar este proyecto. Por ello, aunque se procura el establecimiento de un sistema común de transporte para todo el Estado, se respetan al máximo y escrupulosamente las competencias que las Comunidades Autónomas tienen atribuidas por el texto constitucional y sus respectivos Estatutos de Autonomía en materia de transporte.

Para ello, y teniendo en cuenta que la ley únicamente puede aplicarse de forma supletoria en aquellas cuestiones que correspondan a la competencia exclusiva de las

Comunidades Autónomas, se ha tratado de crear un marco flexible en el que tengan cabida las distintas políticas que deseen realizar las diferentes Comunidades Autónomas, dentro del marco de sus competencias, posibilitándose así el respeto por todos de un marco normativo común, sin perjuicio de que, dentro del mismo y, bien en el uso de sus potestades normativas propias o de las que en el propio proyecto se delegan, dicho marco sea desarrollado de diferentes formas.

Se trata, por tanto, como dice la exposición de motivos del proyecto, de establecer un sistema suficientemente flexible para que las características propias de las diversas Comunidades Autónomas puedan ser desarrolladas por éstas, dentro del marco general de la ley, aceptándose voluntariamente la aplicación de éste por vía supletoria.

El proyecto apuesta decididamente por lograr una total coordinación entre las distintas Administraciones públicas, en el ejercicio de sus competencias, en materia de transportes y, en este sentido, realiza una delegación a las Comunidades Autónomas de las competencias ejecutivas y normativas del Estado, que no deben ser realizadas a nivel nacional.

Por otro lado, y con la finalidad de posibilitar el mantenimiento de una política común de transporte, se prevé la creación de la Conferencia nacional de transportes, constituida por el Ministro de Transportes de la Administración del Estado y los Consejeros de Transportes de las Comunidades Autónomas, y la Comisión de Directores Generales del Estado y las Comunidades Autónomas, así como la creación de los grupos de trabajo que sean precisos.

Por lo que se refiere al mantenimiento de la concertación social que ha inspirado la política de los transportes terrestres desarrollada últimamente, el proyecto de ley crea un Consejo nacional de transportes donde están representados, además del conjunto de las administraciones públicas competentes en estos temas, las asociaciones profesionales del sector, a través del Comité de transportes que representa a éstas, a los sindicatos y a todos los afectados por el funcionamiento del sector, como son los usuarios, los cargadores y, en general, los representantes de los otros modos de transporte.

El proyecto abre cauces importantes al desarrollo de la actividad cooperativa en el sector. Frente a la regulación hoy vigente, que implica una normativa parcelada y compartimentada ceñida a cada uno de los modos de transporte, con independencia de los restantes, el proyecto incluye la totalidad de los transportes terrestres, comprendiendo los transportes por carretera y los transportes ferroviarios, además de los distintos aspectos que conjuntamente configuran la actividad del transporte, las actividades auxiliares y complementarias del mismo.

En la regulación de los transportes por carretera, el proyecto distingue entre el de viajeros y el de mercancías. En cuanto al transporte de viajeros se regulan de una forma diferenciada los transportes regulares de viajeros de uso general, los servicios regulares de uso especial, los transportes regulares temporales y los transportes discrecionales.

El proyecto regula, asimismo, y de forma novedosa, los transportes turísticos.

En relación a los transportes de mercancías, la totalidad de los mismos tienen el carácter de discrecionales, si bien se admite la posibilidad de realizarlos, con reiteración o no de itinerario, en régimen de carga completa o fraccionada, lo que supondrá una importantísima liberalización en las condiciones de prestación, que redundará en una mayor eficacia en su realización.

En el transporte ferroviario nos encontramos con que, frente a una normativa rígidamente apoyada en una protección formalista al ferrocarril —absolutamente desbordada desde el primer momento en la realidad práctica por el juego de las fuerzas socio-económicas—, el proyecto opta abiertamente por la desaparición de corsés formales y apuesta decididamente por el fortalecimiento interno de la dinamicidad de su actuación dentro del marco del libre juego de las fuerzas de mercado, tendiendo, eso sí, a la igualación y armonización de las condiciones de concurrencia entre los diferentes modos de transporte.

A través de la creación de lo que el proyecto denomina RED nacional integrada, cuya gestión se encomienda a RENFE, se da un paso importante en la adaptación del sistema ferroviario español a un nuevo marco, ya que los servicios que, por no tener un carácter básico, no forman parte de la misma, podrán ser prestados por las Comunidades Autónomas o empresas privadas, como fórmulas alternativas a su explotación por RENFE.

En cuanto a la gestión de RENFE y FEVE el proyecto de ley introduce importantes elementos de clarificación en la relación de dichas empresas con el Estado, en la línea de las experiencias de los contratos-programas o figuras similares.

Por lo que se refiere a la inspección de la actuación de las referidas empresas públicas ferroviarias, a fin de garantizar los intereses de los usuarios, la inspección, que hasta ahora realizaban dichas empresas por sí mismas, el proyecto de ley la traslada y hace recuperación de la misma a la Administración, impidiendo así la coincidencia, hasta ahora existente, entre quien realiza la defensa de los intereses de la empresa y el de los usuarios, fórmula que no puede decirse que haya sido excesivamente afortunada.

La Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres prevé, asimismo, una clarificación en cuanto al servicio de transportes de viajeros por carretera que actualmente realizan RENFE y FEVE, estableciendo que los mismos se prestarán por una empresa pública con personalidad jurídica propia, especializada exclusivamente en el transporte por carretera. El planteamiento que se hace desde el principio es el del ejercicio de la libre competencia, dentro de un marco legal perfectamente adaptado a los tiempos actuales y donde el papel de la Administración se reserva hacer cumplir las reglas del juego a todos para evitar ventajas relativas basadas en competencias desleales.

Por todo ello, y como señalaba al principio, este proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres viene a representar la consolidación de la ruptura defini-

tiva con el modelo de funcionamiento de los transportes terrestres de los últimos cuarenta años, sentando unas bases más flexibles en el funcionamiento del sector, confiando más en la capacidad de las empresas y apostando por lo que es una gran y afortunada realidad, la mayoría de edad del sector del transporte terrestre.

Muchas gracias.

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

Para la defensa de la enmienda de totalidad de devolución, presentada por la Agrupación de Diputados de Izquierda Unida-Esquerra Catalana, tiene la palabra el señor Tamames.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, tras la presentación por el señor Ministro del proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres, subo a esta tribuna, en nombre de Izquierda Unida-Esquerra Catalana, para defender la enmienda de totalidad de devolución respecto de este proyecto de ley, por las razones que a continuación voy a exponer.

Aparte de algunas cuestiones idiomáticas (la ley está redactada de forma bastante deteriorante del idioma), son cuestiones de fondo las que nos preocupan en relación con este proyecto de ley. El proyecto es altamente reglamentista, en un doble sentido. Es un mal manual que va explicando cosas obvias, innecesarias, lo cual alarga la ley y la convierte en un texto farragoso. Tenemos ejemplos, por así decirlo, nada más empezar, en el artículo 1.º, cuando dice que son vehículos automóviles los que circulan, sin camino de rodadura fijo, y sin medios fijos de captación de energía por toda clase de vías terrestres, urbanas o interurbanas, públicas o privadas; o cuando define los ferrocarriles como aquellos vehículos que circulan por un camino de rodadura fijo que les sirve de sustentación y de guiado, constituyendo el conjunto camino-vehículo una unidad de explotación. Son cuestiones absolutamente obvias, por lo demás.

Al tiempo que es un mal manual reglamentista, lo que hace —esto es todavía más importante— es retirar de las Cortes Generales lo que es una verdadera soberanía para decidir cuestiones fundamentales que deberían estar, por lo menos, a nivel de criterios en esta ley, y para las cuales se hacen continuas remisiones a futuros reglamentos que ni siquiera aparecen las bases. Esto sucede, por ejemplo, con el artículo 16, cuando dice que los programas o planes previstos se elaborarán de acuerdo con procedimientos que se definirán por reglamentos sucesivos. Ocurre también con el artículo 40, cuando dice que los usuarios participarán en toda una serie de cuestiones, en la forma que reglamentariamente se determine, sin decir ni siquiera los mínimos criterios sobre la forma de determinar en el futuro la participación de los usuarios. Hay un exceso de reglamentismo en el doble sentido de un manual de obviedades y de una retirada de soberanía para determinar condiciones importantes, como es la planificación, la participación de los usuarios, etcétera.

En segundo lugar, señor Presidente, señoras y señores Diputados, nosotros pretendemos la devolución de este proyecto porque nos parece que es excesivamente legalista, en el sentido de que exige una serie de condicionamientos para participar, de una forma u otra, en el sector transportes, que nos parecen fuera de los niveles de exigencia de nuestro tiempo y de lo que va siendo una sociedad cada vez más integrada, con ribetes, a veces, incluso de xenofobia. El artículo 42, por ejemplo, exige la nacionalidad española. Que se sepa, fuera de España, en cantidad de países, hay multitud de españoles que están trabajando en este y en otros sectores, mientras que aquí seguimos aferrados, hasta para los oficios más elementales, a exigir la nacionalidad española. El problema de creación de trabajo no se resuelve con planteamientos de xenofobia, con leyes de extranjería, sino con planificación, inventando el futuro, movilizándolo recursos. Nos parece que éstos son criterios restrictivos que no están a nivel de nuestro tiempo.

En este artículo 42 también se exige la honorabilidad que, a efectos de transporte o de cualquier otra actividad, se le debe suponer a todo ciudadano. Pedir la honorabilidad, así, de partida, me parece que es seguir con inercias del pasado. ¿Cómo se va a demostrar la honorabilidad? ¿Con certificados de buena conducta? ¿O es, en realidad, junto con otros métodos, un sistema de cierre del mercado y fuente de arbitrariedades?

Nosotros pensamos que la honorabilidad se le puede y se le debe suponer a todo ciudadano. Incluso el artículo 44, en el que se establecen esas condiciones de honorabilidad, es una forma de frenar la regeneración de las personas que, en su vida, hayan tenido un trauma penal, que, según esta ley, no podrán ejercer nunca el trabajo de conductor, o de transportista, en sus distintas manifestaciones.

Creemos, por tanto, que hay un exceso de legalismo, un legalismo de vieja escuela, por así decirlo, anticuado. El legalismo es siempre malo, pero cuando es de vieja escuela y anticuado y no va a defender los intereses generales, sino a restringir la capacidad de las personas, nos parece especialmente deleznable. Incluso sobre estos gremios de los camioneros, de los ferroviarios, sobre estos grupos sociales o sectores de trabajadores, recaen, en cierto modo, sospechas; el concepto de que hay, dentro de estos sistemas, situaciones mafiosas, cuando, en realidad, situaciones de este tipo se pueden dar en todos los sectores y no necesariamente en el de transportes, ni mucho menos, donde la inmensa mayoría de los trabajadores tienen, además de una gran responsabilidad, un sentido de la dignidad de su oficio y de su profesión.

Nos parece, en cambio, que la ley no insiste en temas en los que sí debería hacerlo. Así lo pone de relieve el Instituto de Ingeniería, en toda una serie de observaciones, entre las cuales destaco aquí la siguiente. Se echa de menos en la ley alguna normativa que garantice la adecuada capacitación y titulaciones profesionales del personal de las empresas transportistas y de los auxiliares del transporte. Esta laguna podría salvarse exigiendo una titularidad mediante adecuados conocimientos en profun-

dididad en este campo, a semejanza de los existentes en la Europa comunitaria. Es decir, más que buscar la honorabilidad y otros conceptos, que incluso llegan a la intimidad de las personas, deberían exigirse criterios objetivos de capacitación profesional.

En tercer lugar, señor Presidente, señoras y señores Diputados, estimamos que el proyecto es tremendamente burocratizador y nada dinamizador de una modernización en el sector. Para empezar, hay un complejísimo organigrama que se deriva del estudio atento de esta ley. Este organigrama presenta, por lo menos, cuatro organismos centrales: la Conferencia nacional; la Comisión de Directores Generales (que es, en cierto modo, un comité de la primera); el Consejo Nacional de Transportes Terrestres, y el Comité Nacional del Transporte. En los dos últimos casos, tienen la posibilidad de consejos territoriales. Es, por tanto, un conjunto de organismos a todas luces excesivo. Nosotros pensamos que se tendría que haber ido de una forma gradual y que la Conferencia nacional de consejeros del transporte podría haber ido creando y generando una serie de dispositivos para, sin necesidad de tantas organizaciones, dar entrada a todas las voces y a todos los intereses del sector de los consumidores y usuarios. Como nos parece que el Registro General de Transportes, o cuestiones como la declaración del porte, van a complicar enormemente la situación. La declaración de portes va a crear una situación difícil. Ya sabemos que esta declaración está establecida como obligatoria en la Ley 38/1984, pero su generalización por este proyecto de la ley de ordenación de los transportes terrestres crea condiciones de tramitación verdaderamente farragosas y va a producir un enorme coste.

Nosotros pensamos que la implantación de la declaración de portes debería efectuarse, en su caso, de forma paulatina y continua hasta el nivel que se vea que es rentable. No hay que olvidar que su obligatoriedad total en todos los puntos supondrá un desembolso continuo muy elevado y, sobre todo, en muchos casos, por no decir en la generalidad, absolutamente superfluo.

Los gastos son siempre necesarios en cuanto a su control. Hay una necesidad de controlar los gastos, pero esta necesidad de controlar los gastos pretende evitar precisamente los gastos superfluos. Muchas veces se podrá tener un conocimiento mejor de lo que está sucediendo con encuestas específicas, que no con una declaración de portes generalizada, que va a crear unas condiciones de gran rigidez.

También nos parece, señor Presidente, señoras y señores Diputados, en contra de lo que ha dicho el señor Ministro, que hay un fuerte intervencionismo en el proyecto de ley. Se ha puesto de relieve por algunos significados representantes del sector, cuando dicen que no solamente se define el campo de juego, sino que, además, se dice cómo hay que jugar. No es que éste sea un carácter exclusivo de este proyecto de ley y de este Gobierno. Es de España de siempre, quizás arrastrado desde el paternalismo franquista, del que nos cuesta desprendernos. Estas son unas manifestaciones del presidente de ASINTRA, en unas recientes declaraciones públicas. Sin coincidir en

muchas cosas de las que dice en otra parte de su declaración, nos parece que en el intervencionismo sí está en lo cierto.

Nos parece, además, señor Presidente, señoras y señores Diputados, que hay razones importantes, asimismo, para pedir la devolución de este proyecto, el cual carece de base económica, de fundamentación económica. Se reconoce en los propios textos que van anejos al proyecto. En la memoria económica (página 16) se dice textualmente: No constituye secreto alguno la carencia de informaciones estadísticas fiables, oficiales o no, del sector transporte por carretera en particular, y la formulación de las políticas modales, sobre la base de investigaciones parciales u opiniones de expertos. Es decir, no ha precedido a la presentación de este proyecto un estudio, si no exhaustivo, por lo menos bastante completo de la situación.

Se reconoce en la propia memoria económica que hay carencia de informaciones estadísticas fiables. Esto se vuelve a reiterar en la página siguiente, cuando se dice: Aunque el conocimiento del mercado resulta impreciso... No tenemos que insistir en el tema. En un proyecto como éste se podría haber presentado un mapa de las concesiones, se podría haber presentado una lista de las líneas existentes. Nada de eso hemos tenido directamente del Gobierno y lo que hemos podido conseguir es a través de otras fuentes. Las disposiciones adicionales y transitorias se podrían haber ilustrado con toda una serie de informaciones específicas, de las que también hemos carecido oficialmente.

Yo creo que ésta no es forma de presentar los proyectos de ley, sobre todo cuando es la segunda vez que éste llega a la Cámara. Además, dentro de lo que es la falta de estudio detenido de una serie de temas concretos relacionados con la base económica del proyecto, falta, en realidad, la interrelación de estos transportes terrestres con el resto del transporte. Igual que en los años cuarenta, igual que al terminar la Guerra Civil se hablaba de coordinación carril-carretera, porque España era prácticamente un país continental, todo el transporte era terrestre y se hablaba de la coordinación de ambos modos, hoy todos sabemos que el transporte de pasajeros tiene un nivel de posibilidades de intercambio muy elevado con el transporte aéreo. Todos sabemos que, si no hay un tercer nivel de comunicaciones aéreas en regiones muy amplias de España, en gran parte es por las posibles consecuencias sobre los otros modos de transporte. Todos sabemos que también hay un posible intercambio muy importante entre el transporte terrestre y cabotaje, y que si el cabotaje tuviera un tratamiento mejor este país podría ser mucho más marítimo y tendríamos muchos transportes por vía marítima en vez de tenerlos por vía terrestre, con los problemas de congestión, de tráfico peligrosos, etcétera. Nos parece, por consiguiente, que en el estudio económico no hay ninguna clase de referencias a estas interrelaciones, ni se sabe cómo puede incidir la mejora del plan de autovías en el cabotaje, o cómo podría incidir la mejora de los sistemas de cabotaje en el transporte terrestre interior. Como tampoco hay una referencia suficientemente amplia a los transportes peligrosos y a los nuevos

sistemas necesarios para que estos transportes peligrosos dejen de serlo.

Señor Presidente, señoras y señores Diputados, todo esto queda un poco en el aire. En realidad, no se presenta una ley de ordenación del transporte terrestre, sino que se compartimenta el transporte terrestre como si lo demás no existiera, cuando lo demás hoy es tan importante o más que el propio transporte terrestre, y además está interrelacionado.

Queremos decir también que, desde el punto de vista económico, la creación de la Empresa Nacional de Transporte por Carretera, ENATCAR, nos parece, cuando menos, prematura, porque en realidad se va a realizar un desglose de RENFE de manera indebida. Decía hace tiempo, don Enrique Barón, predecesor del señor Ministro actual, don Abel Caballero, cuando se empezaba a hablar del proyecto en su versión anterior: RENFE es básicamente una empresa de transporte ferroviario, aunque tenga una dimensión de carretera; yo personalmente creo que, mientras eso —el transporte de carretera— esté gestionado por RENFE, no lo hará bien, porque no es lo suyo, no tiene por qué hacerlo, no es un argumento muy fuerte, pero por el momento vamos a considerarlo no exento de lógica. Incluso el propio señor Barón terminaba la cita con una duda sobre su propia fundamentación.

Todos sabemos que ATCAR, que es la filiar de RENFE, por así decirlo, para el transporte terrestre, es una de las cosas que mejor han funcionado en RENFE y obtiene beneficios de muchos cientos de millones de pesetas. Esto es precisamente lo que se le va a retirar ahora a RENFE, estableciendo dificultades para una conexión intermodal entre ferrocarril y carretera, por una misma empresa, con sistemas de intercambio, excluyendo de ENATCAR por completo el transporte de carga, lo cual nos parece, además, que es cortar posibilidades para el desarrollo y modernización de la red ferroviaria.

El proyecto no ofrece una verdadera prospectiva, no tiene un planteamiento a largo plazo, y esto es especialmente evidente en el tema de las tasas de infraestructura. Es cierto que en la disposición adicional cuarta del proyecto de ley se fija ya el período máximo de veinticuatro meses para el establecimiento de las tasas de infraestructura, es decir, de pagos de cánones por los transportistas terrestres por el uso de la carretera, análogamente a lo que sucede en el sistema ferroviario por las compañías ferroviarias, que están obligadas al mantenimiento de la infraestructura.

Pues bien, nos parece que plantear una ley de ordenación del transporte terrestre sin haber puesto en marcha el sistema de tasas es dar un salto en el vacío, porque todos sabemos que el propósito de la tasa es precisamente crear transferencias intermodales. En el momento en que la tasa se aplique en la carretera y esto suponga un pago por los transportistas de 300.000 ó 400.000 millones —la cifra que sea, sobre la que tampoco hay estimaciones en la memoria económica—, naturalmente tendrá que haber una transferencia de tráfico de la carretera al ferrocarril. Eso va a ser inevitable. Nada de esto se establece, ni siquiera se regulan tampoco (caemos otra vez en el regla-

mentismo) los criterios básicos para la fijación futura de las tasas de infraestructura, cuestión fundamental del propio proyecto de ley si estuviera hecho con una visión a largo plazo.

En definitiva, señor Presidente (voy a ir terminando porque el tiempo se me ha acabado), en este proyecto también se relega al ferrocarril a un segundo plano. Está todavía en la inercia histórica de los años sesenta, cuando se consideraba que el ferrocarril iba a ser algo para desmontar; una filosofía que ha llevado a situaciones muy concretas de cierre de líneas en los años pasados en España.

Todos sabemos que el ferrocarril tiene unas grandes posibilidades en cercanías; que el ferrocarril tiene unas grandes posibilidades de transporte interurbano a larga distancia; que el ferrocarril tiene, por así decirlo, una siniestralidad, en general, mucho más baja, y que las inversiones ferroviarias pueden permitir tener un sistema de transporte mucho más integrado, más capaz y más vinculado precisamente a lo que son las tendencias europeas que se aprecian en los trenes de gran velocidad y en otras innovaciones que se están produciendo en la Europa comunitaria transpirenaica.

Nos parece —ésta es otra razón para pedir la devolución— que el ferrocarril figura en esta ley como un compartimento, como una cosa estanca, al margen del resto, al que se retira, además, la posibilidad de desarrollar servicios complementarios al crearse ENATCAR y cerrarse, por así decirlo, las posibilidades que ofrecía precisamente ATCAR.

Otra razón (es la última que voy a alegar con carácter específico) es la renuencia que se manifiesta en todo el proyecto a aceptar una planificación del sistema de transporte. Pensamos que un proyecto de ley puede dar muchas opciones al mercado, y es lógico porque además estamos en las Comunidades Europeas, pero hay que hacer unas previsiones del transporte del sector público, del ferrocarril, de los efectos del plan nacional de autovías, de otras mejoras posibles, del plan de flota incluso.

No podemos aceptar la lectura del artículo 38 y del 131 de la Constitución como si esto fuera simplemente una economía de mercado. Es una economía mixta donde la planificación puede y debe tener mucha más importancia, y nada de esto se prevé. Como tampoco se prevé una mayor integración de las empresas públicas del sector transporte.

De aquel proyecto que planteó el anterior Ministro de Transportes al señor Caballero, de crear un «holding» de las empresas públicas de transporte, no hemos tenido contestación en la sesión de comparecencia, una contestación expresa y detallada, ni sabemos exactamente lo que quiere hacer el Gobierno en este tema. IBERIA, AVIACO, RENFE, ENATCAR —si se llega a crear—, Trasmediterránea, los servicios marítimos del Banco de Crédito Industrial, MARSANS, etcétera, todo este sistema de empresas públicas, cómo es posible que dependan cada una de su lado y no tengan una interrelación suficiente para permitir precisamente un mejor desarrollo del sector...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que concluya, señor Tamames.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Sí, señor Presidente, termino.

En resumen, por ser reglamentista, legalista, burocratizante, sin base económica fundada, sin prospectiva, por relegar al sistema ferroviario a un segundo plano, por otras razones que se podrían exponer (que vamos a exponer en las enmiendas parciales), nosotros pedimos la devolución de este proyecto al Gobierno.

No aceptamos una ley de cierre, como ustedes dicen. Cuando les proponemos una ley general del medio ambiente de bases nos dicen: Eso será una ley que vendrá después de aplicar la normativa europea en sus distintos detalles. Ustedes están operando aquí con una lógica de ley de cierre antes de saber cuál va a ser el comportamiento de los modos, cuál va a ser el comportamiento de las tasas, cuál va a ser el comportamiento del sector público.

Por todas estas razones, señor Presidente, votaremos por la devolución del proyecto de ley.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Tamames.

Por la Agrupación de Diputados del PDP, del Grupo Mixto, para la defensa de la enmienda a la totalidad presentada, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, si me lo permiten, voy a realizar dos consideraciones previas de carácter general antes de entrar en la defensa de la enmienda de totalidad que la Agrupación de Diputados del PDP presenta al proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres.

La primera es que nuestra Agrupación comparte con el Gobierno y, obviamente con el Grupo Socialista —dado el mimetismo natural de uno y otro, mimetismo que en este caso se ha puesto más de manifiesto que en otras ocasiones si se piensa que de novecientas enmiendas presentadas, al Grupo Socialista pertenecen siete u ocho, frente a las casi cien del texto anterior—; comparte, como digo, el propósito básico de dar vida a una nueva normativa sobre algo tan vital en el esquema de desarrollo económico del transporte terrestre, verdadero sistema nervioso de una economía que, rebasadas las cotas de subdesarrollo anteriores, aspira a ser dinámica y, además, ahora, europea por compromiso jurídico, político e histórico.

No hay reparo por nuestra parte a una nueva ley que se acomode a la España de la Constitución y a la España de las Autonomías. Revisar, remozar, renovar las viejas normas que arrancan de la venerable Ley de Ferrocarriles y de Policía de Ferrocarriles, de 1877, centenaria ya; la Ley de Ordenación Ferroviaria, de 1941, dictada inmediatamente después de la Guerra Civil pero evidentemente en su contexto socioeconómico y político; la Ley de Transportes Mecánicos por Carretera y de Coordinación, de 1947, y, más recientemente, las Leyes de 1984 y el Decreto legislativo de 1986, constituye una aspiración que

nuestra Agrupación no puede sino entender, compartir y hasta hacer suya.

La segunda, señorías, es la necesidad y el imperativo derivado de los compromisos internacionales, asumidos en su momento por las Cortes Generales, de adecuar la normativa de transportes terrestres a las exigencias del Tratado de Adhesión a la Comunidad Económica Europea que nos confirmó como parte integrante de la Europa comunitaria en lo económico, en lo arancelario, y esperamos que también en lo político, aunque sólo sea como garantía de un Estado de Derecho común, de unos esquemas claros de Estado de Derecho, más allá de las veleidades gubernamentales.

Hechas estas consideraciones, señorías, con aires de coincidencia y compartiendo los proyectos y los propósitos básicos del Gobierno, nuestra Agrupación no tiene más remedio que afirmar su discrepancia radical con el proyecto por el sistema seguido entre las fórmulas jurídicas posibles, por la forma y por el fondo. En un rápido resumen, el proyecto nos parece políticamente intervencionista y estatalizador; jurídicamente deficiente —de una parte, por tener menos vocación de ley, en el sentido genuino del término, y más de reglamento; y de otra, por desconocer en buena medida el esquema competencial del Estado y de las Comunidades Autónomas—; técnicamente rudimentario y poco elaborado, y, socialmente llamado a generar, como se ha subrayado por quien me ha precedido en el uso de la palabra, graves dificultades en su vigencia social, en su conversión en realidad viva frente a la sociedad que es, en última instancia, su destinataria.

El proyecto parece más servir de base a instrucciones y decisiones de una burocracia, hoy por hoy la socialista, que a servir de marco al juego libre de empresarios y usuarios, con la sola limitación del interés público que debería estar claramente definido y precisado.

Respecto a la fórmula jurídica elegida, el texto articulado, hay que decir que de todas las posibles para una materia tan compleja como son los transportes terrestres, nos parece la menos idónea. El intento de universalidad en su ámbito material, al que se ha referido el señor Ministro, y de profundidad en el detalle y en el casuismo, ha dado lugar a un texto de 214 artículos en el que se quiere decir todo, regular todo, pasando de los principios a los criterios básicos, de éstos a las normas fundamentales y, de éstas, a su vez, a las regulaciones concretas. El milagro de que esto se haya podido hacer con un texto de poco de más de 200 artículos; es claro. Milagro sin duda, señor Ministro, efímero, porque pronto veremos normas y más normas de desarrollo, lo que sucede cuando los principios se mezclan con las determinaciones casuísticas y detalladas. Hubiera sido preferible una ley de bases y leyes específicas. En la primera se hubiera podido articular un esquema común desde el consenso de las fuerzas sociales y políticas, y en la segunda, pasar a una regulación concreta, sobre la base de este armazón común. Con el sistema seguido, señor Ministro, se produce un auténtico cóctel donde se mezcla lo esencial con lo accesorio y esto dificultará seriamente la tarea de interpretación y de aplicación.

Pasando a los contenidos concretos de la ley y a los reparos fundamentales que nos merece, los Diputados del Partido Demócrata Popular entendemos, en primer lugar, que el proyecto es intervencionista y estatalizador, a pesar de las manifestaciones en contra del señor Ministro, que se siente tan orgulloso del proyecto que ha hecho un ejercicio de jefe de prensa de sí mismo hace unos instantes en la tribuna. Decir que esto es lógico, que sea intervencionista, tratándose de un proyecto socialista no pone fin a la afirmación ni a sus consecuencias. No, señorías, porque el comportamiento del Gobierno socialista pone de manifiesto una especie de esquizofrenia política. No sabemos si los comportamientos son socialistas o no y no sabemos si el proyecto va a desembocar en el intervencionismo que se adivina en su texto y en su contenido o, por el contrario, se va a ir a una actitud y a una actuación más liberalizante, como parece ser la moda del Gobierno socialista en estos momentos.

En el programa electoral para junio de 1986 se parte de una afirmación fundamental que no está reflejada en el intervencionismo a ultranza del proyecto. En el punto 3.6.2 del programa electoral se dice: aumentar la calidad y la seguridad de la oferta del sistema de transportes, adecuándolo al marco de la Comunidad Económica Europea constituye el objetivo de la política de los socialistas en este campo. ¿Y quién en esta Cámara, señor Ministro, señorías, no está de acuerdo con aumentar la calidad y la seguridad de la oferta de los transportes, adecuándolas al marco de la Comunidad Económica Europea? **(El señor Vicepresidente, Granados Calero, ocupa la Presidencia.)** Una vez más, y basta comparar el texto del proyecto con estas manifestaciones, unas son las promesas y otras muy distintas las realidades, en este caso la realidad normativa que el proyecto pretende seguir.

Y otro tanto puede decirse, por contraste entre el contenido del proyecto y los propósitos que se enuncian, de la exposición de motivos de la ley, en la que se dice: «Por lo que se refiere a los principios económicos y sociales que la presiden, hay que decir que la Ley, respetando en todo caso el sistema de mercado y el derecho de libertad de empresa, constitucionalmente reconocidos, tiende, en todo caso, a que la empresa de transportes actúe en el mercado con el mayor grado de autonomía posible, permitiendo, a la vez, una gradación del intervencionismo administrativo, según cuales sean las circunstancias existentes en cada momento».

Pues bien, señorías, estas afirmaciones tan rotundas y tan claras aparecen desmentidas en el texto del proyecto, porque frente a este objetivo del programa electoral, por una parte, y a éste del preámbulo, el proyecto incorpora una regulación que lo abarca todo; lo regula todo, lo somete todo a la decisión de la Administración, desde la programación y la planificación hasta el régimen económico y financiero, donde la potestad tarifaria ejercitada a ultranza puede, de hecho, dar al traste con el juego de mercado que se plasma en los precios. Desde la coordinación de los diferentes modos, en ocasiones impuestos y, desde luego, bastante pobres en lo que hace referencia a otros modos distintos de los transportes terrestres, a la regula-

ción de la inspección, configurada más bien como un organismo represor que de corrección y de colaboración. Desde la regulación de los llamados títulos habilitantes para el ejercicio de la actividad, que la Administración en el fondo es libre de restringir o condicionar, a las cortapisas a la utilización de vehículos, aunque puedan reunir condiciones idóneas. Desde la competencia de las empresas públicas con las privadas a las formas de adjudicación de los servicios, en los que en ocasiones se pasa sin fronteras de lo reglado, que es ortodoxo, a lo discrecional, como antesala, y hay que decirlo, de lo que la realidad, de lo que la actuación reglamentaria puede acabar convirtiéndose en absolutamente arbitrario.

El proyecto, además, es estatalizador, como lo prueba, sin lugar a dudas, entre otros preceptos de la Ley, la regulación de los llamados transportes privados, o los transportes turísticos, o los transportes urbanos, donde el Estado invade, de hecho, competencias municipales o competencias autonómicas.

En esta criticada estatalización en que el proyecto incurre y, lo que es peor, en la praxis a la que se invita, no podemos sino afirmar que, a pesar de la declaración de la exposición de motivos, se ponen en riesgo en no pocos pasajes los preceptos y principios de economía social de mercado que responden a nuestra Constitución, fundamentalmente en dos artículos capitales: en primer lugar, el artículo 38, donde se afirma que se reconoce la libertad de empresa en el marco de la economía de mercado, y, en segundo lugar, el artículo 128, que exige ley para reservar al sector público ramos o servicios esenciales.

Frente a estos preceptos constitucionales, hay en el proyecto normas como las de los artículos 42, 43, 44, 49 y 51, por citar algunos, o la disposición adicional primera, por la que se crea ENATCAR, Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera, hay normas en el proyecto —digo— que si no colisionan con aquellos principios constitucionales frontalmente, lo que sería un supuesto de inconstitucionalidad, puede crear un clima propicio, un clima hábil para cercenar, para recortar la libertad de empresa o la economía de mercado, en la que la iniciativa pública tiene un carácter excepcional.

Habría que preguntar al Gobierno, al señor Ministro aquí presente, si realmente es propósito del Gobierno, de una manera explícita o implícita, reservar para el Estado el sector de transportes terrestres y, en particular, una parte de los transportes terrestres por carretera.

Se corre el riesgo, asimismo, de vulnerar un principio en el que mi Agrupación quiere insistir de modo esencial, especialmente implícito y claro en la Constitución: el principio de subsidiariedad. Según este principio, la inversión privada es el motor fundamental capaz de conseguir niveles de desarrollo económico generadores de empleo y de un mejor nivel de vida por la vía de la correcta asignación de recursos.

Solamente en aquellos casos en que la actividad privada no invierta, bien como consecuencia de la exigencia de un largo plazo de maduración de la inversión, de obtención de rentabilidad, o bien por alto riesgo, los poderes públicos deben actuar conjuntamente con el sector priva-

do. Pues bien, frente a este principio, hay no pocos preceptos —los que hemos citado antes de modo explícito y no pocos más— en los que se hacen formulaciones cuya praxis, en el desarrollo y aplicación administrativa de la Ley, pueden hacer quebrar la vigencia real de la economía social de mercado.

En definitiva, señorías, con este proyecto nos tememos que se confirme el pensamiento de Montesquieu, con perdón de don Alfonso Guerra, de que quien tiene el poder, tiende a abusar de él.

En segundo término, el proyecto —si se me permite la expresión coloquial—, cambiando de tercio, es jurídicamente deficiente no ya en su lenguaje —luego me referiré más a este punto—, sino en el desconocimiento virtual de los perfiles de instituciones jurídicas, bien conocidas, como la concesión de servicios públicos, las fórmulas de gestión de los servicios o la definición de las infracciones y sanciones.

Además, como decíamos al principio, el proyecto tiene más vocación de reglamento que de ley, por su obsesión por el detalle y por el casuismo. El Gobierno ha actuado al revés de la conocida frase del Conde de Romanones: «Hagan mis adversarios la ley que yo haré el reglamento». Ha actuado al revés. El Gobierno nos ha enviado un reglamento, aunque tenga apariencia formal de ley, y deberá ser un Gobierno distinto —esperamos que no socialista (**Rumores.**) el que traiga una auténtica ley de transportes terrestres para superar el casuismo reglamentario.

Sin embargo, a pesar del casuismo, de la preocupación por el detalle, de regularlo todo, de decirlo todo, de afirmarlo todo, es sorprendente que haya más de un centenar —las he contado pacientemente, señor Ministro— de remisiones a normas reglamentarias. Señor Ministro, la expresión «reglamentariamente» se utiliza sesenta y siete veces, para reenviar al lector, sujeto destinatario de la ley, a una normativa de desarrollo cuyas bases ni siquiera se enuncian en sus criterios fundamentales. Con eso no sólo se vacía de contenido la ley, a la que se convierte en una pura norma de reenvío, sino que además, por paradoja, se legalizan preceptos que sólo deben ser materia reservada de ley por su condición de cambiantes, de mudables y de coyunturales.

En otro orden de ideas, pero en la misma línea del análisis jurídico-político, que sin duda completará algún otro Grupo de la oposición, el proyecto no tiene una configuración clara de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas en materia de transportes y en particular en materia de transportes por carretera.

El proyecto se completa con un sistema de delegación de facultades a las Comunidades Autónomas, en relación con el transporte por carretera y por cable, al que no tenemos nada sustancial que objetar, salvo matizaciones concretas que no son de este momento, que no son de este debate, y hay que decir que arranca de un punto de partida erróneo respecto a las competencias de las Comunidades Autónomas en este mecanismo de delegaciones, porque hay supuestos en los que utiliza un mecanismo de delegación, siendo así que se ha configurado un estatuto de autonomía con competencias en materia de transpor-

tes, y mal se puede delegar lo que ya se ha atribuido, o aquello que ya se ha delegado con anterioridad.

La última, señorías, de las críticas que el proyecto merece, y voy acabando, señor Presidente, es su pésimo lenguaje. La sintaxis es incorrecta, los términos imprecisos, la construcción rudimentaria, la utilización de sinónimos parece desconocida por parte del redactor del proyecto, y pasamos por alto la utilización hasta la náusea, si se me permite la expresión, de aquello que determinó la denominación de a quien se le imputaba el nombre de «fray gerundio». El número de gerundios, señorías, es infinito en el texto del proyecto. El autor material, quien sea, parece desconocer el castellano y utiliza los verbos, digamos, tan populares y devaluados como realizar, llevar a cabo, efectuar, sin orden ni concierto: «con lo que se llevan a cabo las funciones», «se efectúa el desarrollo» o «se realizan las disposiciones». Se dicen cosas, señor Ministro, verdaderamente pintorescas. Todo ello, además, en un verdadero océano de frases adversativas. Las ocasiones en que se utiliza la expresión «no obstante» son treinta y cinco, y quince las veces en las que se utiliza en un proyecto de ley una frase absolutamente impropia, como es la de «como regla general». No sólo parece tener graves lagunas jurídicas el redactor del texto, sino desde luego lingüísticas.

Para terminar, señorías, permítanme que me refiera a dos cuestiones fundamentales en el proyecto: La regulación del transporte ferroviario y la creación de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera.

Respecto a la regulación del transporte ferroviario y de RENFE, como su instrumento básico, nos parece correcta la reiteración de un principio fundamental, la configuración de todos los ferrocarriles, salvo los pocos privados carentes de significación económica, como servicio público a prestar por el sistema de concesión, principalmente por RENFE o FEVE, a las que se da nueva configuración.

La estructura y perfil de RENFE, que arranca, como es sabido, de 1941 y se completa en los Estatutos de 1962 y 1964, se ha revelado hábil hasta ahora para actuar en el mercado. La nueva configuración que se le da en el proyecto como sociedad estatal del grupo B), nos preocupa que pueda significar recortar la autonomía de RENFE, autonomía ciertamente limitada frente a la Administración. Hasta ahora lo que alguien ha llamado «personalidad híbrida de RENFE», en la frontera entre lo público y lo privado, se ha revelado operativa para su actuación en el mercado. Cualquier cambio puede significar un riesgo. Cuando una empresa sitúa su coste a la colectividad en 200.000 millones de pesetas, para sólo apuntar en su haber el 10 o el 15 por ciento de los tráfico, cualquier riesgo hay que pensarlo mucho antes de correrlo. Deseamos y esperamos, señor Ministro, que el paso a sociedad estatal no entrañe un cambio de mentalidad, una mayor burocratización que suponga una pérdida o un deterioro de lo que pueda quedar de espíritu empresarial en la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles.

De otra parte, parece necesario...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Señor

Ortiz, ¿está S. S. terminando de terminar, o comenzando a terminar? (Risas.)

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Estoy terminando de terminar, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Yo se lo agradecería, porque ha agotado su tiempo.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Muchas gracias, señor Presidente.

En la misma línea de defender a RENFE y a su actuación en el futuro, frente a nuevas aventuras económicas hay una enmienda en la que proponemos que toda atribución de nuevos cometidos y actividades sea objeto de compensación económica, así como también que el contrato programa, verdadero código de actuación de RENFE, que no se puede calificar de sobresaliente por su grado de cumplimiento, venga a esta Cámara para su aprobación y se establezcan mecanismos de seguimiento del mismo.

Respecto a la empresa nacional de cabecera —y acabo, señor Presidente—, la proposición de nuestro Grupo es, de acuerdo con las ideas expuestas, en principio contraria, si bien, asumiendo que esta Cámara la va a aprobar, sin duda, con los votos socialistas, proponemos enmiendas que la matizan y corrigen y que evitan, en todo caso, grados de discrecionalidad administrativa que pueden ser graves.

En resumen, señorías —y termino—, el proyecto debe ser devuelto al Gobierno por ser intervencionista y estatizador, por su carácter reglamentario, por su deficiencia técnica jurídica y por falta de respeto a las competencias de las Comunidades Autónomas.

Señorías, insistimos en nuestra enmienda. Votaremos afirmativamente la enmienda de texto alternativo que se ha presentado y pedimos otra vez la devolución del proyecto al Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Muchas gracias, señor Ortiz.

Para la defensa de la enmienda de totalidad de texto alternativo, presentada por el CDS, tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, señorías, se ha dicho ya en esta tribuna, a propósito de los transportes, que es como la circulación de un cuerpo vivo. Efectivamente, a propósito de este sector podrían ponerse de relieve muchas cosas. Su participación en el Producto Interior Bruto o en la formación bruta del capital fijo. La influencia decisiva que tiene en otros sectores económicos tan importantes como el sector de la construcción o el sector de los bienes de equipo. Pero resultaría imposible abarcarlo y comprenderlo si nos quedáramos en esas magnitudes macroeconómicas y olvidáramos la realidad interna que el transporte es y aquella otra a la que sirve. Es decir, si no contempláramos el pro-

yecto de ley desde el ángulo de las empresas que prestan el servicio y de los usuarios del mismo.

Señorías, es cierto que la normativa básica vigente del transporte data del año 1947. Recién terminada la Guerra Civil, en un sistema forzosamente autárquico, con nuestras redes viaria y ferroviaria en pésimo estado, la verdad es que regular una situación económica de un sector tan conflictivo como el del transporte y tan importante para un país era una tarea necesaria y urgente en aquellos momentos. Todavía muchas de SS. SS. y yo mismo podemos recordar como una imagen de nuestra infancia aquellos camiones atravesando nuestras ciudades con el gasógeno.

Durante el largo período que va desde aquellos años, desde 1947 y el reglamento de 1949, hasta ahora, podemos constatar la existencia de un sector pujante y vivo que se ha ido abriendo camino, a pesar de esa obsoleta legislación, hasta constituir y conformar ejemplos importantes de penetración en el resto de los países que nos circundan. Pero hay en el interior de ese sector muchos problemas, porque durante décadas no ha habido una verdadera política de transportes; porque no existía una visión general ordenada e integrada del transporte; porque la política se hacía desde cada modo y para cada modo, y porque a esto se prestaba una organización administrativa en la que las competencias relativas a cada modo acampaban en Ministerios diferentes. Quizá la más llamativa de las consecuencias fue la ausencia de una política tarifaria conjunta establecida en atención a las necesidades de este servicio público y a su coste para la colectividad. Las tarifas de carretera, las tarifas ferroviarias, las del transporte aéreo y marítimo se establecían y se establecen con independencia de las demás, y muchas veces como consecuencia de las presiones de cada uno de los subsectores.

El transporte no existía en España como un sistema integrado, es decir, no se puede hablar de una verdadera coordinación entre los modos. Por ejemplo, la carretera y el ferrocarril no se conciben como modos ni siquiera en competencia, sino como sistemas independientes y nunca complementarios. La consecuencia es que el Estado muchas veces duplica las inversiones y el esfuerzo de la colectividad a través del sistema impositivo no se ve reflejado en la realidad con la rentabilidad social y económica correspondiente.

Otro ejemplo muy expresivo es el de los puertos. Puertos que debieran ser auténticas bisagras entre modos de transportes y funcionan como puntos de ruptura de carga.

Otro ejemplo gráfico es el de nuestros aeropuertos, de los que hay demasiados abiertos al tráfico internacional sin que al mismo tiempo exista una red secundaria bien organizada que conecte los aeropuertos principales con el resto de los de menor nivel. Y la desaparición prácticamente de nuestra navegación de cabotaje. Esta es la realidad viva de ese sector del transporte.

Los planes de desarrollo de la década de los sesenta ponen a disposición de la carretera grandes medios de inversión y, en correspondencia, uno de los ejes del desarrollo español fue justamente el de la automoción. Pero todo esto ocurre sin el marco adecuado de una política de trans-

portes, y la consecuencia es que proliferan los camiones y, en menor medida, los autocares y se constituyen empresas para morir muchas veces en un breve plazo de meses.

La antigua legislación que rige el sector en esa década de los sesenta, que es aquella legislación de 1947, vuelve otra vez a revelarse absolutamente incapaz para abrirse a esta auténtica revolución dentro del sistema del transporte real y vivo que existe en nuestro país. Entonces aparecen medidas, por ejemplo, las de las contingencias, como una ausencia, como una vida de espaldas, por parte de la Administración, a elementos económicos y sociales tan importantes como el peso por eje de los vehículos y, así, aparecen las rodaduras profundas en nuestras carreteras y el deterioro de nuestra red viaria, por una deficiente regulación del sistema de transportes.

En aquella época no se considera al transporte como un factor decisivo en la ordenación del territorio. No se controlan los efectos negativos del transporte: la inseguridad, la contaminación, la congestión de las redes viarias y de nuestras ciudades y el consumo excesivo de energía.

Tenemos que llegar al año 1977 para controlar una primera medida lógica, que es la creación del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Porque hasta entonces los distintos modos acampaban en competencias correspondientes a Ministerios diferentes. Yo recuerdo perfectamente aquella época en la que el transporte marítimo dependía del Ministerio de la Marina; el transporte aéreo, del Ministerio del Aire; el transporte terrestre, del Ministerio de Obras Públicas en unos casos, etcétera.

Y es en los años 1978 y 1979 cuando se elabora el libro blanco del transporte, donde se trazan las líneas maestras de una política. Esta primera piedra en la ordenación del sector debería haber estado llamada a dar frutos inmediatos, pero en los años 1980 y siguientes —y eso se puede predicar hasta ahora, señorías— la Administración no desarrolla los principios que se contenían allí, y prácticamente tanto los principios como el libro que pasaron por esta Cámara cayeron en el olvido.

El transporte, señorías, podría representarse perfectamente por un triángulo cuyos tres ángulos fueran la Administración, las empresas de transporte y los usuarios. Yo voy a intentar examinar, a la luz de este triángulo, qué respuesta da este proyecto de ley a los auténticos problemas que presentan empresas de transporte y usuarios, que son los que padecen o disfrutan el servicio del transporte.

El proyecto de ley no da solución a los problemas de los transportistas, porque proclama el principio de libertad de gestión empresarial en su artículo 4.º, 4, pero a continuación afirma que únicamente podrá ser limitado por razones inherentes a la necesidad de promover el máximo aprovechamiento de los recursos y la eficaz prestación de los servicios. Es decir, se proclama en el artículo un principio, que es la libertad de gestión empresarial, pero se convierte, a continuación, el desarrollo del artículo en una especie de pantalla para que la Administración, a la que se denomina aquí los poderes públicos, pue-

da hacer lo que quiera. Nosotros entendemos que por respeto precisamente a ese principio que se proclama, el artículo debería decir que esta última limitación sólo podrá ser establecida por razones de utilidad pública o interés social, con sujeción al procedimiento que las leyes establezcan.

Otros compañeros que me precedieron en el uso de la palabra insistieron en el hecho de que en la ley hay múltiples artículos que, después de proclamar principios elementales que se recogen en nuestra Constitución, acuden a la vía reglamentaria para desarrollarlos. Y hay limitaciones a principios básicos constitucionales que no se pueden dejar en manos del reglamento, porque eso significa utilizar de una forma absolutamente extraña esos principios sagrados de nuestra Constitución empleándolos como una especie de pantalla, cobertura o chantaje incluso para que, amparándose en ellos, se pueda después otorgar a la Administración unos poderes que dibujan una vulneración clara del principio de la seguridad jurídica.

Señorías, aquí hay, en un juego de equilibrio verdaderamente difícil, dos principios básicos, porque es un sector muy importante, porque es esa circulación de un cuerpo vivo: el principio de la seguridad jurídica, por una parte, y el principio de la seguridad del tráfico mercantil, por otra. El equilibrio de esos dos principios tiene que hacerse dentro del respeto constitucional, y no mediante el reiterado otorgamiento a los poderes públicos de unas facultades reglamentarias en el articulado que estamos examinando. Porque se atribuye a la Administración la gestión directa o indirecta de los servicios asumidos como propios, de conformidad con lo previsto en la ley, es cierto, por razones de interés público, olvidándose de referirse a los supuestos que mejor legitiman la iniciativa pública: la incapacidad o ausencia de la iniciativa privada. Esto se deja de proclamar en el artículo 7.º. Y curiosamente, señorías, hay una paradoja y un enfrentamiento entre este artículo 7.º y el artículo 69, donde se dice que son titularidad del Estado, es decir, están haciendo uso de este artículo 7.º los transportes públicos regulares de viajeros por carretera, salvo la excepción del artículo 69, que es el transporte de viajeros en zonas de débil tráfico, en zonas rurales. Ahí es justamente donde el Estado debería asumir con mayor autenticidad y legitimidad la tarea y la responsabilidad de desarrollar y conseguir un transporte público, porque si no —y esto se dice así—, según lo dispuesto en el artículo 69, estaremos dejando a esas zonas marginadas del pueblo español carentes de la tutela del Estado justamente donde mayor necesidad se tiene de ella.

Se establece un régimen de tarifas afirmando de las mismas que deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización. ¿Qué quiere decir en condiciones normales de productividad y organización? ¿Y quién determina cuándo se dan esas condiciones normales de productividad y organización? ¿Cuáles son, quién las determina y cuándo las determina?

Por otra parte, señorías, ¿no les parece que esto significa una inversión clara de la esfera y de la iniciativa pri-

vada? ¿Es que los empresarios no son los primeros interesados en establecer unas condiciones de productividad y organización? ¿O es que hay que dejarle al Estado la determinación de lo que pueden ser esas condiciones de productividad y organización?

Además, hablando de las tarifas que se establecen, tarifas de mínimo, de máximo y puntos de referencia, se está olvidando establecer un procedimiento ágil y eficaz de revisión. Y se vuelve a olvidar otro de los problemas básicos de los transportistas, de las empresas de transporte, durante todas estas décadas. El problema de la descapitalización de las empresas por la pereza de la Administración al subir las tarifas del transporte. Así ha ocurrido que, por razones claramente políticas, muchas veces éstas no se han subido o se han subido por debajo de los costes reales y esto ha producido una auténtica descapitalización del sector.

Nosotros, frente a esto, propugnamos que se establezcan unas tarifas de máximo para salvaguardar los derechos de los usuarios y una libertad absoluta para que, sin sobrepasar esos máximos, las empresas puedan establecer —ellos son los primeros interesados en la productividad y en la disminución de los costes— unas tarifas por debajo de las mismas. Solamente en una disposición transitoria y a propósito del tráfico de mercancías, decimos que se podrán establecer tarifas de referencia o tarifas de mínimo para salvar también esas economías pequeñas y humildes de quienes están muchas veces en manos de los poderosos mediante la subcontratación, estableciendo a través del articulado esa máxima de que nadie puede subcontratar sin respetar al mismo tiempo los precios primeros de contratación de esa empresa más importante que acude a la subcontratación, estableciendo un verdadero mercado ilícito por debajo de las mismas y abusando de las condiciones de los pequeños y medianos empresarios.

Este texto alternativo que presentamos se levanta justamente no sólo como una defensa de los usuarios, sino como una defensa de la pequeña y mediana empresa frente a la gran empresa en circunstancias que muchas veces la experiencia nos ha demostrado que han conseguido anular e ignorar los derechos de esas empresas, porque otorgue la Administración la facultad de adoptar medidas tendentes a que se realice un desplazamiento o un trasvase entre modos, pero no establece la correlativa obligación de indemnización a las empresas que resulten afectadas por dichas medidas. Otra vez ese equilibrio del principio de seguridad jurídica, y otra vez esa vulneración de lo que se dispone en nuestra Constitución, al establecer en su artículo 33.3 el respeto a los derechos y a las propiedades y el hecho de que exista una reserva de ley para alterar esto. Como la Administración en general y no mediante una ley, en donde al menos se establezcan los criterios fundamentales, puede acudir, sin establecer la correspondiente indemnización, a establecer limitaciones que pueden encontrarse con unas economías empresariales establecidas previamente; porque establece las condiciones de carácter personal necesarias para el ejercicio profesional, pero permite que la Administración exonerare de ellas al transportista privado, complementario de

otra actividad mercantil, en contra de la seguridad del tráfico y de la competencia en el mercado.

Señorías, no sé si saben que el 43 por ciento del total del tráfico que se desarrolla en nuestro país está en manos de transportistas denominados privados, que realizan una actividad complementaria de las empresas dedicadas a otras actividades y que muchas veces no pagan licencia fiscal, ni pagan el resto de los impuestos y vulneran lo que se dispone a propósito de la Seguridad Social y crean una competencia absolutamente desleal e ilícita a empresas que están cumpliendo con todas sus obligaciones laborales y fiscales. Y esto no se tiene en cuenta en la ley, esta realidad viva y esta competencia que está sufriendo el sector, porque la ley permite que persista, incluso que se cree un mercado con los títulos habilitantes otorgados a las empresas, al contemplar la posibilidad de su transmisión en el artículo 53. Y los títulos habilitantes deberían ser una manera de dignificar la oferta, de hacer a nuestras empresas de transporte aptas para su cometido, competitivas, seguras y con el nivel de calidad que el usuario tiene derecho a reclamar. ¿Cómo puede llevarse eso a un mercado? ¿Cómo se puede hacer el tráfico ilícito y claramente negro de tarjetas o, en este caso, como dice la ley, de títulos habilitantes entre personas que ya son empresarios y malos empresarios puesto que se prestan a este tipo de mercado y aquellos otros que aspiran a llegar al mercado del transporte? Establece en el artículo 72 un plazo de duración para las concesiones de los servicios de transporte público regular y permanente de viajeros de uso general, mínimo de 10 años y máximo de 30, atendiendo a las características del servicio y a los plazos de amortización de vehículos e instalaciones, pero no establece los criterios de valoración que deberán tenerse en cuenta en la resolución del concurso concesional. No establece los criterios de valoración. Además, señorías, hay que salvar el escalón que existe entre dos concesiones, hay que tratar de primar a quien presenta un proyecto de instalación de una red de transporte y una línea de transporte. ¿Qué empresario se puede dedicar a realizar estudios de viabilidad, estudios de mercado? ¿Quién puede hacer una propuesta a la Administración si sabe que de ninguna manera tiene ni el más mínimo derecho, un derecho de tanteo que el texto alternativo reconoce?

Nosotros defendemos un límite de 20 años, 30 nos parece excesivo, y establecemos como criterios específicos la anterior prestación del servicio por el licitador cuando se haya realizado correctamente la antigüedad de la flota, la antigüedad del personal, el compromiso de mantenimiento y creación de empleo, el historial de la empresa y, ojo, el compromiso de atender zonas de débil tráfico, de menor capacidad económica, cuyos tráficos sean, naturalmente, confluyentes con la línea principal objeto de la concesión.

No se prima la iniciativa y el espíritu empresarial porque, como decía antes, no se establece ninguna prima, ningún tipo de beneficio para quienes se lancen por esta vía. Nosotros establecemos que la empresa que hubiese promovido la creación de un nuevo servicio, acompañando los estudios, pliegos de condiciones y proyecto corres-

pondiente, que concurra a la licitación, tendrá a su favor un derecho de tanteo. Afirma que el servicio deberá prestarse en las condiciones fijadas en el título concesional, pero no regula el frecuente supuesto de que se produzcan modificaciones en la infraestructura viaria...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Ruego a S.S. que vaya terminando.

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

Fíjense ustedes, señorías, que muchas veces hay concesiones que establecen a través de distintos pueblos, y yo no digo que se desatienda este servicio, un servicio de transporte de viajeros; pero cuando se crea una autopista, por ejemplo, y se puede realizar un servicio al usuario mucho más rápido, no se permite que el concesionario de la línea, que está directamente afectada por esa autopista, pueda utilizarla. Y así, tantas otras cosas que significan una vulneración o un desconocimiento de los derechos de los empresarios.

Me gustaría tener tiempo para dedicarme aún más a atender a los auténticos titulares del sector. ¿Cómo están atendidos en la Ley? Mal, a nuestro modo de ver, porque a los usuarios los citan, en potencia en la exposición de motivos, pero los desconocen en la parte dispositiva; en el establecimiento de las tarifas, donde no se les escucha; en la atención especial a las personas con capacidad y no sólo movilidad reducida; en la creación del Instituto Nacional del Transporte, que nosotros proponemos como órgano superior de asesoramiento, consulta y debate sectorial, en el que se da entrada a las asociaciones de consumidores y usuarios; en la mayor atención a los temas de seguridad del transporte y del medio ambiente, que tanto tienen que ver con los usuarios; en la regulación más amplia del supuesto en que por motivos sociales hayan de establecerse tarifas más bajas que las de mercado; en la extensión al transporte de mercancías del seguro obligatorio que para los viajeros establece el artículo 21; en la nueva y distinta regulación del procedimiento de depósito y enajenación de las mercancías no retiradas, cuyos portes no hayan sido pagados, en la que se asegura, o se facilita, la intervención de los interesados; en una distinta regulación de la inspección del transporte, que en el proyecto se configura como un nuevo cuerpo inspector, actuando en carretera, o da pie para su creación, diferente a la policía de tráfico; en la participación de los usuarios no sólo en las disposiciones, sino también en la elaboración de las directrices y planes de transporte y de inspección; en la extensión a los empresarios de la obligación de informar a los usuarios, que la Ley reserva sólo a la Administración; en el fomento de las medidas que reduzcan la contaminación ambiental; en la participación de los usuarios, a través del Instituto Nacional del Transporte, en el posible establecimiento de medidas limitativas; en la concepción del vehículo —y termino, señor Presidente— como un mero instrumento de transporte; nosotros concebimos el vehículo como un simple instrumento de transporte, pero ¿cabe concebir que se le diga, por

ejemplo, a alguien que tiene un taller que solamente puede tener dos tornos si él quiere tener tres, porque entiende que su clientela está mejor atendida así?

Regulen ustedes el acceso a la profesión, pero no limiten la posibilidad de instrumentos que tiene cualquier empresario al que ustedes le han dado incluso luz verde y la venia para que pueda prestar servicios —con una flota moderna, con una flota en la que se pueden establecer las condiciones mínimas—, con todos los autobuses que quiera; será mucho mejor eso que no que proliferen el automóvil privado, que congestiona mucho más nuestras redes viarias.

También desconoce a los usuarios en la no transmisibilidad de los títulos habilitantes; en la subsanación de la omisión que se hace en el artículo 58 de las asociaciones de usuarios, en la apertura de la Ley a la concesión de la explotación de las líneas de transporte de viajeros en régimen no monopolista o exclusivo; en la iniciativa que el texto alternativo reconoce a los usuarios y a sus asociaciones de solicitar de la Administración el establecimiento de un nuevo servicio regular y permanente de transporte de viajeros (artículo 70) que pueda incluso coincidir en iguales itinerarios, si bien con distinto horario, y siempre que se demuestre la existencia de una demanda insatisfecha.

En fin, señorías, de verdad que termino diciendo, en unión de mis compañeros, que es una Ley intervencionista, que, además, desconoce los problemas reales del sector, por mucho que se haya hablado con ellos, que contiene una concepción paternalista del sector, que establece a través del Comité Nacional del Transporte un verdadero sindicato vertical, que determina la creación de una empresa, ENATCAR, que se basa en un auténtico ataque a los derechos más elementales de la empresa privada y de los usuarios, en el antiguo derecho de tanteo que tenía RENFE y que parece suprimir esta Ley; pero perviven los derechos mal adquiridos de ese derecho de tanteo en una empresa que se llama ENATCAR.

No, señorías, si el derecho de tanteo está reconocido por la propia Unión General de Trabajadores como ilegal, por el Consejo de Estado también —y tengo aquí uno de sus últimos informes—, hay que acabar con todos los rastros y reliquias de ese derecho de tanteo que permitió que RENFE tuviera una serie de líneas no explotadas directamente por ella, sino por empresas subconcesionarias, siendo la concesión, en contra de las normas del derecho de todo ordenamiento jurídico, objeto de tráfico mercantil, al ser explotadas por empresas privadas bajo la égida de RENFE. Eso tiene que terminar y no puede de ninguna manera consagrarse pasando ese patrimonio mal adquirido a una sociedad que se llame ENATCAR y que debiera tener como punto de referencia —nuestro Grupo no se opone a su creación, pero bajo otras normas— un objetivo, que es ser modélica en el transporte de carretera, tanto de viajeros como de mercancías; que es el tratar de ser una piedra de toque, un punto de referencia para todos los transportistas privados; el que se le ponga como ejemplo, el que se diga «así funciona ENATCAR», una empresa nacional, pero no una empresa que se concibe, no

solamente para ganar dinero como objetivo principal, sino para terminar constituyéndose en auténtica heredera de algo que se liga perfectamente bien con aquella legislación del 47 que ahora se denosta.

Estas son las razones por las que hemos presentado un texto alternativo y pedimos la devolución del que se presenta a esta Cámara. No hay aquí intereses partidistas, en absoluto. Que se apunte el tanto el que quiera, que se lo apunte sobre todo el sector del transporte y que se lo apunte, mejor todavía, el sector que se denomina el usuario del transporte y que, en definitiva, es que se apunte ese tanto el pueblo español. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Granados Calero): Gracias, señor Rebollo. Para la defensa de la enmienda de totalidad de devolución al Gobierno presentada por el Grupo de Minoría Catalana, tiene la palabra don Salvador Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el Grupo de Minoría Catalana ha presentado una enmienda de devolución al Gobierno del proyecto de Ley de Ordenación de Transportes Terrestres.

La memoria justificativa que acompaña al proyecto inicia su exposición con las siguientes palabras: «Con el proyecto que se remite se pretende poner al día una legislación, la de transportes terrestres, que se encontraba gravemente obsoleta y necesitada de revisión desde diversos puntos de vista».

Señorías, señor Ministro, quede claro, quede bien claro, que Minoría Catalana está en ello. Ahora bien, creemos que el camino emprendido no es el correcto. Para que en un futuro el desarrollo y la aplicación de la Ley que enmendamos tengan la más efectiva funcionalidad que su ámbito necesista es necesario darle al proyecto un tiempo extra de espera para introducirle una remodelación en su origen, una remodelación que le permita posteriormente una total aceleración sin que entonces sufra ya ningún percance.

Señorías, señor Ministro, por ello nuestra enmienda de devolución. Por ello y por los motivos y con la finalidad que a continuación explicaré. **(El señor Vicepresidente Carro Martínez ocupa la Presidencia.)**

El proyecto de Ley se fundamenta en las ideas, por una parte, de que el mantenimiento de un sistema común de transportes resulta imprescindible para la vigencia efectiva de una serie de principios constitucionales; por otra parte, en que se intenta que el marco normativo general y la dirección del sistema de transporte sean comunes a todo el Estado. Pero existe una distribución de competencias en los artículos 148.1, epígrafe 5 y, 149.1, epígrafe 21, de la Constitución española, refiriéndose el primero a competencias de las Comunidades Autónomas respecto al transporte y el segundo a las correspondientes competencias del Estado. Así pues, el proyecto, desconociendo esta distribución de los transportes terrestres recogida en la Constitución adopta una doble y ambigua posición, remitiéndonos, por una parte, en su artículo 2.º a lo que resulte procedente de conformidad con el ordenamiento cons-

titucional, estatutario y legal. ¿Por qué ambigüedad, señor Ministro? Los Estatutos de Autonomía dejan claros estos conceptos, en concreto el Estatuto de Cataluña en su artículo 9.15.

En definitiva, señor Ministro, señorías, esas ambigüedades no suponen otra cosa que endosar la determinación del alcance de la ley al Tribunal Constitucional.

Por otra parte, al omitir el proyecto, establecer un sistema de clasificación de los transportes terrestres en forma correlativa a la fijada en los precitados artículos de la Constitución, es decir, en transportes interregionales o del Estado y en transportes interregionales o de las Comunidades Autónomas, se atenta a las competencias estatutarias sobre ordenación del territorio, al menos en lo que se refiere a la Comunidad Autónoma catalana.

Además de todo ello, el propio proyecto de ley, al establecer a nivel articulado una regulación completa de los transportes terrestres, adopta el carácter de una ley sectorial; ley sectorial que no puede ser presentada a las Cortes Generales por decisión unilateral del Gobierno estatal, ya que se requiere la previa conformidad de las Comunidades Autónomas competentes para su participación en la formación de voluntad general del Estado; ello conforme ha mantenido expuesto la sentencia del Tribunal Constitucional de 4 de julio de 1985, reiterando la doctrina de la conocida sentencia de 5 de agosto de 1983, sobre la LOAPA.

Señorías, un símil de lo que debería ser lo tendríamos arbitrando para el caso español una situación paralela a la que en supuestos similares se produce en otros Estados compuestos. Podría ser un ejemplo la República Federal Alemana.

De todo lo anterior se desprende que, de resultar necesaria, conforme a los principios constitucionales, la promoción de un marco legal común para los transportes terrestres, la determinación de su alcance, la determinación de su contenido y, consiguientemente, la elaboración del texto, habrán de producirse en forma coparticipada entre las Administraciones Central y Autonómicas. Ello podría realizarse a través de instituciones de cooperación, como podría ser la Confederación Sectorial de Ministros y Consejeros del ramo que, llamativamente, el proyecto crea «a posteriori» en su artículo 9.º, con la paradójica finalidad, entre otras, de conocer los proyectos de ley en materia de transporte elaborados por las distintas Administraciones Públicas.

En consecuencia, señorías, procede, según Minoría Catalana —Grupo que represento en estos momentos—, la devolución al Gobierno del proyecto de ley que se enmienda, dejarlo en espera y crear los correspondientes órganos de cooperación intergubernativa para, a través suyo, promover la revisión del proyecto de ley o, en definitiva, renovar todo el ordenamiento sobre transportes terrestres y, según cómo, regular el ordenamiento específicamente sobre transportes en general como ley de bases.

En estos momentos de mi exposición, señorías, no puedo dejar de hacer mención al articulado del proyecto, discutido ya en varias ocasiones esta mañana, desde un punto de vista general. El texto es denso, confuso y reiterati-

vo y, por otra parte, limitado. ¿Por qué no se elabora una ley general de transportes? ¿Por qué se dejan de lado los transportes aéreos? ¿Por qué se soslayan los transportes marítimos? ¿Es que hemos de considerar suficiente su reglamentación actual? Lo que sí podemos afirmar es que quedará un vacío al no haber ninguna conexión entre éstos, los transportes aéreos y los transportes marítimos, con el proyecto en cuestión, siendo éste el motivo de nuestra enmienda de devolución.

Es incomprensible que el «Boletín Oficial del Estado» publique el pasado mes de octubre normas de transporte de materias peligrosas por vía aérea sin conexión con la nueva ley. ¿Es que las materias peligrosas una vez que están en los aeropuertos no necesitan de otro transporte, en este caso, terrestre? Ya sé que existe reglamentación vigente para el transporte de materias peligrosas. Pero, señorías, una nueva Ley como la del ámbito que tiene la del proyecto presentado no debe tener lagunas. Señorías, señor Ministro, el proyecto de ley tiene lagunas; las tiene en su concepción y las tiene en su desarrollo; desarrollo que tal como aparece configurado el proyecto de ley viene a cerrar totalmente el mercado del transporte; dejará fuera y obligará al cierre de numerosas empresas pequeñas y medianas del sector; impedirá toda posibilidad de modernización del transporte por carretera anulándose también un principio esencial como es el de libre elección por parte del usuario.

Estas afirmaciones no son puramente teóricas sino que expresan la realidad resultante del articulado del proyecto en cuestión. Para ejemplo citaré sólo algunos conceptos.

Las concesiones de servicio regular se otorgan con carácter de exclusiva, impidiendo la elección por parte del usuario entre varios servicios. La exclusiva puede abarcar el transporte en zonas enteras del territorio estatal, comprendiendo toda clase de transportes, permanentes o temporales, de uso general o especial. Además, los transportes de ferias, de mercados, vacaciones, transportes escolares, transportes de trabajadores, militares, etcétera, se califican como transportes regulares con la consecuencia de que estos transportes no se podrán autorizar si existe una concesión coincidente.

Una simple decisión administrativa, la que da la concesión, priva totalmente a colegios, a padres de alumnos, a fábricas, a grupos de militares, a grupos de ciudadanos que quieran acudir a una feria, etcétera, del derecho constitucional a elegir libremente el transporte y el transportista que prefieran y que entiendan que le van a prestar un mejor servicio. Pero por si en algún caso se pudiera quebrar la exclusiva, el artículo 115 es demoledor. Si alguien, una agencia de viajes por ejemplo, organiza un transporte de vacaciones, su precio deberá ser más caro que el de la concesión regular. Dicho de otro modo, el concesionario tiene la seguridad de que no tendrá competencia y que ésta deberá trabajar más caro. Y no digamos nada del hecho de que la exclusiva también afectará en la dejadez de la mejora del servicio.

Nos queda la impresión de que, verdaderamente, todo ello sale de un articulado redactado como un traje a me-

didado para algún grupo de empresas del sector. Ante ello ¿cómo actuar?

En Minoría Catalana creemos que ello tiene fácil solución, si se tiene voluntad. Los principios liberales, democráticos y de descentralización de la acción política y administrativa proclamados por la Constitución conllevan que los órganos generales del Estado no ejerzan la totalidad del poder público, sino que en él participen con arreglo a una distribución de poderes.

Funcionando el proceso autonómico abierto por la Constitución parece conveniente perfilar algunos aspectos de la estructura funcional a que habrían de acomodarse las administraciones públicas relacionadas con el transporte en general, con el fin, eso sí, de dejar establecido un sistema de relaciones interorgánicas que mejore el ejercicio de la acción pública y la prestación de los servicios públicos.

Si cuanto queda dicha resulta aconsejable para alcanzar en determinadas parcelas de la acción política y administrativa un funcionamiento acompasado de los poderes públicos, es mucho más aconsejable en una materia que, como el transporte, trasciende en ocasiones del marco puramente territorial y constituye un factor de gran importancia para el desarrollo de la economía y de la comunicación humana.

El logro de una política común de transportes en el plano de todo el territorio del Estado requiere, como premisa necesaria, mantener una actuación uniforme en todo aquello que afecte al sistema común de transportes, así como conseguir una gestión administrativa que garantice a empresarios y usuarios una igualdad sustancial de prestaciones. Para ello, es conveniente la cooperación, como instituciones, entre los diferentes centros ostentadores del poder político.

Efectuada la distribución de competencias entre el Estado y las Comunidades Autónomas, y para evitar que una visión del transporte, limitada exclusivamente al ámbito territorial de cada centro de poder, no venga a segmentar el sistema general, y como parte creativa de nuestra aportación (modificando lo que ya dice el proyecto), nos parecería llegado el momento de hacer uso de las previsiones constitucionales que permitiesen alcanzar una acción coordinada de los poderes públicos afectados.

A tal fin, la creación previa de un instrumento de relación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, un consorcio ordenador de la política y administración de transportes, en el que se podrían integrar todos los responsables políticos en materia de transportes, creemos es positivo, configurado como un mero órgano consultivo y deliberante.

En esta misma dirección, y en el seno del consorcio, se podría institucionalizar la Comisión de Directores Generales estatales (el proyecto habla ya de ella) y de las Comunidades Autónomas. En la actualidad, esta Comisión funciona con positivos resultados, pero de una manera completamente aparte del tema del proyecto. Crear, además, unas comisiones de expertos de alta cualificación técnica y promover la reorganización, para adaptarla a la

nueva situación, del Instituto de Estudios de Transportes y Comunicaciones.

Con dichas medidas se aseguraría la interacción de los niveles políticos y técnicos, con lo que cabría esperar quedase garantizada la coordinación del aparato público en el sector del transporte.

Después de creado (lo que creemos debería hacerse por ley) un consorcio entre el Estado y las Comunidades Autónomas, un Consejo Superior de Transportes, una Comisión de Directores Generales, y hecha la revisión del Instituto de Estudios de Transportes, sólo restaría entrar de lleno en la remodelación del proyecto de ley enmendado o en la redacción de un nuevo texto total respecto a transportes en general.

Hay que hacer aquí el inciso de que en el proyecto se contemplan estos organismos (se contempla, al menos, lo que podría ser el Consorcio con la conferencia y la reunión de los directores generales), pero nuestra posición es la de que estos organismos deberían crearse antes de la redacción del proyecto. Por tanto, en estos momentos en que el proyecto está redactado, creemos que deben constituirse estos órganos para reelaborar o, en todo caso, redactar un nuevo texto.

En resumen, señorías, señor Ministro, la devolución del proyecto de ley de Ordenación de los Transportes Terrestres al Gobierno creemos que es más que justificada; eso sí, para su reelaboración.

Minoría Catalana, en su conocido estilo de obrar, está dispuesta y preparada para colaborar en la mejora de la ley y para que esta Cámara deje aprobada lo que pueda llamarse una buena Ley de Transportes, aunque sea la presentada por otro Grupo, en este caso el Grupo Socialista que da soporte al Gobierno.

Es más, en caso de que nuestra enmienda prosperase con la devolución al Gobierno, y para no producir ninguna demora, nuestro Grupo tiene preparado un anteproyecto de ley para la creación de los órganos que deberían llevar a cabo, como ya he citado, la reelaboración del proyecto enmendado. De todas maneras, sé que no será así, pero nosotros tenemos este anteproyecto. Nuestra actitud constructiva, que ofrecemos, supongo no tendrá contrapartida. Nos gustaría encontrar en la mayoría parlamentaria que da soporte al Gobierno una actitud igual o parecida.

En esta Cámara se oían no hace mucho tiempo unas palabras respecto a la mayoría parlamentaria, en las que se decía que era responsabilidad de la misma —de la mayoría— elaborar leyes y normas que nazcan del diálogo, de la comprensión mutua y del intercambio de criterios realistas vinculados a las necesidades apremiantes de nuestro presente.

Señorías, Minoría Catalana solicita sea votada favorablemente la enmienda de devolución presentada, ya que lo ha sido no para expresar un acto simple de oposición, sino para que esta Cámara pueda dejar expresión de una labor bien hecha, con la aprobación de una ley de transportes completa y correcta, que pueda durar tanto tiempo como han durado las existentes que han marcado el retraso histórico en los transportes; que la ley que se redac-

te dure tiempo, pero que lo haga por su real valía de contenido e intención.

Nada más, señorías. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Carro Martínez): Gracias, señor Sedó.

Para la defensa de la enmienda número 294, del Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Trillo y López-Mancisidor.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, con la venia. Señorías, estamos otra vez aquí. Desde el 3 de marzo de este mismo año a hoy, 6 de noviembre, han transcurrido unos meses y volvemos a debatir, en este caso en nombre de mi Grupo parlamentario, la enmienda que solicitamos de devolución al Gobierno, al igual que entonces hicimos, aunque en diferentes circunstancias.

Realmente, señorías, cuando se está debatiendo una ley como ésta, que puede afectar, más o menos, a un casi 6 por ciento del producto interior bruto; que contribuye a dar empleo a alrededor de un millón de personas; que consume el 20 por ciento de nuestra energía, prácticamente; que mueve 200.000 toneladas/kilómetro por año y que, sin duda, constituye una verdadera espina dorsal de todo nuestro desarrollo económico, hubiera sido deseable que el Gobierno hubiera contemplado —como ya se ha dicho aquí en repetidas ocasiones por los diputados que han intervenido anteriormente— más globalmente y, quizá, con mucha más simplicidad todos los modos del transporte, que, en definitiva, son y seguirán siendo competencia del Ministerio de Transportes.

Lamentablemente, desde hace cuatro años, el anterior Gobierno socialista y éste no han hecho prácticamente nada, no han tenido hasta ahora quizá el valor suficiente para afrontar de una vez por todas los problemas graves, rotundamente graves, que tenía el transporte en España.

Se ha dicho aquí —bueno sería reiterarlo— que la Ley de 1947 es, evidentemente, una Ley que presentaba serias dificultades para poderse cumplir. Sin embargo, en la legislatura pasada, a pesar de este nivel de incumplimiento, se nos presentó una Ley sancionadora del transporte que, lógicamente, al sancionar lo que se sabe que no se cumple, ya dijimos entonces —y en esta ley se contempla— que iba a ser una Ley prácticamente inútil. Así pues, en este proyecto de ley que hoy tenemos entre manos viene, como una de sus consecuencias, la lógica derogación de aquella Ley que en su día anunciamos nosotros.

Señorías, el logro de un sistema de transporte regido por los principios de libre mercado, así como una razonable distribución de los diferentes modos de transporte, hubiera sido, señor Ministro, una excepcional oportunidad que, lamentablemente, el Gobierno del que usted es componente no ha sabido aprovechar, ni siquiera parcialmente, con este proyecto de Ley de ordenación del transporte terrestre.

Hubiera sido necesario, como decía antes, con carácter previo, la creación de un marco claro que ordenara todo el sector del transporte en España. Un marco que dijera

de una vez a los españoles lo que pretendemos hacer ustedes y nosotros, como Cámara legislativa, con todos los modos de transporte: aéreo, ferroviario, carreteras, marítimo, cabotaje y hasta fluvial, si me apura. Un proyecto de Ley que fuera capaz de plantearse en serio y con valentía las grandes directrices por las que camina el transporte en Europa. Sin esos requisitos la Ley que hoy nos ocupa será, como pensamos que es, mala, incompleta, confusa, reglamentista y forzosamente, señor Ministro, de vida efímera. Señor Ministro, lo peor de las malas leyes es que contribuyen a formar hombres peores que, lógicamente, serán los encargados de ejecutarlas.

La seguridad vial en carretera, la liberalización del mercado, el nivel mínimo de formación de los conductores, la eliminación de ayudas que puedan percibir ciertos modos de transporte son, entre otras muchas, circunstancias que es obligado tener en cuenta en cualquier proyecto de Ley.

La Ley, entendemos nosotros que debería de contemplar con meridiana claridad —y en ésta no lo vemos— la libre elección por los usuarios del modo y la empresa de transporte; la autonomía de las empresas del transporte, precisamente al servicio del usuario y la igualdad de concurrencia de los diferentes modos de transporte terrestre en el mercado; la supresión de la discriminación intermodal hoy existente, en virtud de la cual el ferrocarril soporta directamente el coste de mantenimiento de su infraestructura, mientras que los otros modos de transporte terrestre no soportan el de la suya; la igualdad en condiciones de competencia en el funcionamiento del mercado; la libertad de acceso a dicho mercado; la necesaria coordinación de las inversiones, etcétera.

Estos principios, señor Ministro, en Europa se están considerando, en Europa se están legislando y, desgraciadamente, en muchos casos brillan por su ausencia en este proyecto de Ley.

Me ha agradado oírle, señor Ministro —porque no todo va a ser una crítica acerba a este proyecto de Ley—, que se han tenido en cuenta —y yo me lo creo— las recomendaciones verbales que hasta ahora el Consejo de la Comunidad Europea ha hecho a este proyecto de Ley. Y me ha agradado, porque usted sabe, señor Ministro, que eso nació como consecuencia de una petición de nuestro Grupo, que fue recogida por la Mesa de la Cámara, que produjo un informe de la Secretaría General y, por cierto, señor Ministro, el día 2 de octubre hemos reiterado, porque entendíamos que había transcurrido tiempo suficiente (usted ha dicho hace poco tiempo en esta tribuna que no había llegado todavía, pero que conocía algunas recomendaciones), y yo le ruego que cuando lleguen se nos envíen más que nada para ayudar, estoy seguro, a la Ponencia en su trámite y posteriormente a la Comisión, para ver de verdad y cotejar lo que la Comunidad Económica Europea ha pensado sobre este proyecto de Ley y lo que en esta Cámara se va a legislar.

Este proyecto de Ley, señorías, al no limitar su regulación a los transportes que discurran por los territorios de más de una Comunidad Autónoma, es decir, a los de competencia del Estado, desconoce el sistema de distribución

de competencias establecido en los artículos 149.1.21 y 148.1.5 de la Constitución. Invade, de alguna manera, la competencia de las Comunidades Autónomas para legislar sobre los transportes que se desarrollan íntegramente en su territorio.

Sabemos, lo he dicho anteriormente, que la legislación actual está caduca. Quizá la legislación hoy existente en España no responde a nuestra realidad. Sin embargo, también creemos que con el planteamiento que se hace en este proyecto de Ley muchas Comunidades Autónomas no podrán adaptarlo a los problemas reales de transporte existentes en las mismas. Por ello, si este proyecto de Ley prosperara sería, paradójicamente, el mayor impulsor de distintas leyes autonómicas del transporte, iniciándose así, señorías, un proceso legislativo autonómico acelerado en esta materia, en opinión de este Diputado, de imprevisibles consecuencias.

Nuestra solución, que no es sino una solución realista, sería, una vez más, una ley-marco, una ley simple, una ley al estilo de una ley francesa, la LOTI, que estoy seguro conocerá el señor Ministro, de no más de 49 ó 50 artículos. No parece lógico que una ley que pretende resolver el futuro no dé competencias a las Comunidades Autónomas para resolver sus problemas mutuos.

Dentro de la continua referencia a la competencia de los poderes públicos en materia de planificación —y me voy a referir ahora al tema ferroviario, por cierto ligerísimamente tratado en este proyecto de Ley— sorprende que en ninguna parte se establezca la necesaria obligación de la existencia de un plan de ferrocarriles coherente con otros planes del sector de transporte aéreo, marítimo, por carretera, etcétera. Consideramos necesaria la obligatoriedad de este plan, dados los largos períodos que requieren las inversiones en el ferrocarril para su amortización.

Señorías, el libro blanco del Partido Socialista Obrero Español, «Bases para una estrategia», decía, refiriéndose a la empresa pública, la frase que traslado a continuación: «Se considera que la deficiente gestión de las empresas públicas es el principal determinante de los malos resultados de la explotación y de la baja calidad de los servicios». Los cuatro años de ejercicio de poder socialista realmente han confirmado la exactitud, corregida y aumentada, de estas aseveraciones.

Señorías, ¿creen ustedes que podría calificarse de honesto y congruente promover una empresa nacional de transporte de viajeros por carretera cuando, en conciencia, estamos previendo unos resultados de explotación poco halagüeños? ¿Es que piensan ustedes que al someter la nueva empresa a los complejos y farragosos requisitos que exigen la Ley General Presupuestaria en su artículo 87.1 y la Orden de 23 de abril de 1984, por la que se dictan normas sobre la estructura y elaboración de los Presupuestos Generales del Estado, la futura ENATCAR tendría asegurada su autonomía financiera? ¿Conocen SS. SS. sólo la normativa anterior, sino lo que en dicha Orden de 23 de abril de 1984, anexos 3.º y 5.º, exige el Ministerio de Economía y Hacienda para llevar el buen control de la empresa pública? Se lo voy a enumerar, sin

carácter exhaustivo y solamente a título anecdótico: memoria con su preámbulo, diagnóstico de la situación de la empresa, once apéndices complementarios, alternativas estratégicas, el plan de empresa, la cuantificación de objetivos, productividades, precios, recursos humanos, desarrollo de las técnicas de gestión, inversiones, su financiación, etcétera.

Señorías, me da la sensación de que estamos a punto de inventar, con la disposición adicional primera de este proyecto de ley, la nueva RENFE de la carretera.

Sí queremos reconocer, señor Ministro, que este proyecto ha experimentado buenas modificaciones desde los primitivos borradores de proyecto de ley que conocíamos, y que en el caso de ENATCAR se han introducido algunas matizaciones importantes —más bien diría transformaciones— al introducir la disposición transitoria tercera, en virtud de la cual se regula la privatización de las concesiones explotadas con la colaboración de las empresas privadas. Si bien todo ello es cierto, la verdad es que esta idea es también antigua y no debe atribuírsela este Gobierno. Fue Indalecio Prieto el primero que inició este proceso.

Es curioso, señorías, que este proyecto de ley contenga disposiciones contrarias al objetivo por el cual se quería crear ENATCAR.

Pensamos que la rectificación del Gobierno es incompleta y que, a lo mejor, no ha tenido el valor suficiente para llevarla hasta su último término, pero, señorías, rectificar es de sabios y no se queden a medio camino, por favor.

Otra cosa distinta, en este caso concreto de ENATCAR, es garantizar el acceso a los pequeños núcleos rurales. Ahí sí estoy de acuerdo, señorías. Este es el caso claro y concreto en que el transporte debe ser considerado como un servicio público. No en los restantes casos, en los que constituye una mera actividad comercial.

Peor servicio público, señorías, no significa gestión directa del servicio por el Estado. No es necesario estatizar para prestar un servicio público. Creo que los autores de la ley, sinceramente, no tienen las ideas claras en las técnicas de la Administración pública.

Señorías, voy a terminar. Este proyecto no es de recibo. Ya dije que es farragoso, minucioso, confuso y reiterativo. En la mayoría de los casos, con un grado de intervencionismo que supera al dirigismo de la vieja Ley de 1947. Y es curioso que, simultáneamente, es un texto que desciende, con frecuencia, a niveles reglamentarios, dejando en manos de la Administración una enorme discrecionalidad que coloca a las empresas transportistas a merced de una Administración que tiene facultades para todo, mostrando, en muchos casos, escaso respeto al Derecho e inclusive a artículos de nuestra Constitución, como el 33 y el 38, entre otros.

Nuestro Grupo tiene que mostrar, una vez más, su disconformidad con una ley articulada que trata, conjuntamente, el transporte por carretera y de mercancías. Establece esta ley unas figuras de contrato entre el Estado y los particulares no contempladas en la Ley de Contratos

del Estado, como puede ser, quizá, la autorización en caso de declaración de servicios competencia del Estado.

No podemos estar de acuerdo, señor Ministro, con la declaración que se hace en la ley de que el transporte regular de viajeros es un servicio esencial reservado a la competencia de la Administración.

La lectura de la Constitución pone en evidencia, en el encargo a los poderes públicos, un gran número de obligaciones, pero entre ellas no está el transporte de personas.

Por otro lado, la filosofía de la Constitución es la protección y el amparo de los más débiles —lo fueran por razones personales o por razones geográficas—, entendiéndose que es en las zonas más débiles donde sí se deriva un encargo de actuación a los poderes públicos. Es decir, la filosofía de la Constitución produce una interpretación de la participación de los poderes públicos en el transporte diametralmente opuesta a la que contempla este proyecto de ley. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Es una ley, en definitiva, que presenta, para nuestro Grupo Parlamentario, gran cantidad de defectos. Es una ley farragosa, es una ley compleja, es una ley larga, mal redactada y poco normativa. Parece, a veces, un reglamento. Nace anquilosada, ya que parte de la vieja Ley de 1947. En mercancías, es una ley que puede ser aceptable, aunque muchos artículos quedan abiertos a la intervención pública. Esta discrecionalidad, precisamente, en nuestra opinión, la convierte en una ley interventora. Se da primacía al transportista frente al usuario. No quedan claramente expresados el derecho que tiene todo usuario a desplazarse y el principio de la libre elección, como, con gran claridad, expone la LOTI francesa. En viajeros, se continúa con el sistema no de 1947, sino de la legislación de 1924, que establecía los derechos de exclusividad para los servicios regulares.

La presente ley pretende, señorías, al igual que las anteriores, seguir estructurando el sector fundamentalmente en base a los servicios regulares, dedicando escasa atención a los discrecionales.

Pensamos, señorías, que se podría haber hecho una ley mucho más abreviada, mucho más simple, mucho más concreta, y entiendo que como nosotros piensa el resto de los Grupos Parlamentarios que, curiosamente, han presentado a esta ley un total de 885 enmiendas al articulado.

Señor Ministro, desconocemos el destino que va a tener esta enmienda de devolución al Gobierno que presenta mi Grupo por mi medio. Lo podemos aventurar, pero tenga usted la seguridad de que si desde el principio se hubiera tratado de hacer una ley de bases simple, clara, valiente —tiempo han tenido para ello—, no estaríamos hoy abocados a presentar la cantidad de enmiendas que se han presentado, que, no le quepa la menor duda, defenderemos con la misma intensidad con que en este momento mi Grupo, por medio mío, pide la devolución al Gobierno de este proyecto.

Nada más y muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Trillo.

¿Turno en contra? (Pausa.) En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Mazarrasa.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, la intervención del Grupo Socialista con respecto a las enmiendas de devolución al proyecto de ley pretende, en primer lugar, analizar las razones que sustentan las diferentes enmiendas y comprobar si coinciden con lo que se estipula en el propio Reglamento; si el proyecto de ley que se presenta no es oportuno o si los motivos de las enmiendas de devolución son contrarios a los principios que sustenta el proyecto de ley.

De las intervenciones se deduce una coincidencia grande de todos los Grupos Parlamentarios, en cuanto a la necesidad de la ley y en cuanto a su oportunidad.

Hay razones técnico-económicas que están sustentadas —creo yo— en cifras que hablan por sí solas en cuanto a lo que ha sido el cambio producido en el sistema de transporte, desde los años cuarenta hasta la actualidad; cambios que, por no alargarme, pero por expresar algún dato significativo, han representado la multiplicación por treinta de los tráficos en el sector de carretera, en el período que va del año 1950 a 1980, mientras que en el ferrocarril esos tráficos sólo se multiplicaban por dos en términos de millones de viajeros por kilómetro recorrido. Por tanto, ha habido una evolución mucho más fuerte de la carretera.

Exactamente igual ha sucedido en el tráfico de mercancías por carretera, con una multiplicación de los volúmenes de tráfico del orden del 20, mientras que el ferrocarril sólo multiplicaba esos tráficos por el 1,5.

En definitiva, ello demuestra la inadecuación total de esas leyes de los años cuarenta y tantos, las cuales habían producido una situación de inseguridad jurídica total en el sector y, como muy bien exponía el Ministro, habían esclerotizado las propias estructuras del sector del transporte por carretera en nuestro país y del propio transporte ferroviario.

Otra razón, también perfectamente asumida por todos, es el cambio de nuestro sistema político. Por tanto, existe la necesidad de contemplar el hecho autonómico y la necesidad de cambiar todo nuestro antiguo esquema legal en el sector de transporte a uno nuevo que se acomodase a esa nueva realidad.

Por último, todos coinciden en que, en nuestro proceso acelerado de integración en la Comunidad Económica Europea y en torno a la necesidad de construir una política comunitaria conjunta en el sector de los transportes y adecuarlos a las normativas que a ese respecto se van produciendo, era necesario introducir también cambios en esa dirección. Por tanto, yo creo que, en términos de la oportunidad del proyecto, no hay ningún tipo de objeción, y eso viene corroborado, como ha dicho el propio señor Ministro, en cuál ha sido el proceso de consenso de su elaboración con los propios profesionales del sector, que han sido los primeros en exigir la oportunidad y la necesidad de esta ley y que incluso, en estos momentos, se han manifestado de forma preocupada, por lo que en algunos casos han podido interpretar como un retraso no debido a

la voluntad del Gobierno sobre la discusión en esta Cámara del propio proyecto de ley, manifestaciones que se han señalado en las últimas semanas por diferentes asociaciones de transportistas.

Desde el punto de vista de los principios que sustentan o enmarcan la ley, no parece tampoco que haya habido excesiva discrepancia, pero, en cualquier caso, yo creo que es oportuno hacer un repaso sucinto y rápido de los mismos.

En primer lugar, el Título preliminar, artículo 2.º, deja bien claro que la presente ley será de aplicación directa y preferente en todo caso a las competencias que corresponden a la Administración del Estado, pero que actuará únicamente con carácter supletorio en cuanto a las competencias correspondientes a las Comunidades Autónomas.

Respecto al artículo 3.º, la necesidad de crear un sistema común de transportes en todo el Estado español, de satisfacer las necesidades de la Comunidad con el máximo grado de eficacia y con el mínimo coste social y el mantenimiento de la unidad del mercado económico español en el sector de transportes son principios que no se han puesto en crítica por parte de los intervinientes.

Yo creo, por tanto, que no hay una objeción generalizada en cuanto a la política que se sustentaba en torno al proyecto, y me gustaría hacer referencia a algunas opiniones emitidas por organismos que nada tienen que ver con el Gobierno ni con el Partido Socialista, pero a los que se les supone un conocimiento de estas temáticas, como es el Instituto de la Ingeniería de España, que recogen conclusiones importantes en cuanto a la oportunidad y la mayor o menor bondad de los principios inmersos en el proyecto. Y dice el Instituto de la Ingeniería de España que resalta su positiva valoración del esfuerzo realizado por la Administración para acometer un proyecto de ley tan necesario y ambicioso, cuyo texto a nivel de proyecto juzga acertado en líneas generales. El principio del mantenimiento de un sistema común de transporte y una unidad de mercado en todo el Estado se contempla, según el propio Instituto, en los contenidos del proyecto, y además se garantiza el trato equitativo entre los diferentes modos del transporte.

El dictamen se refiere, también, entre otros datos positivos, a que se considera altamente favorable la creación de órganos de participación y de coordinación en la representación de los intereses afectados. Luego me extenderé sobre las críticas que se han formulado en cuanto a la confusión de los diferentes organismos previstos en el articulado del proyecto, contradiciendo la propia valoración que un organismo externo al Gobierno ha realizado a este respecto.

Haciendo un resumen en estos momentos de los puntos más importantes que subraya como positivos el propio Instituto de la Ingeniería de España, haré referencia a los siguientes, textualmente: Se reconoce la preeminencia de la iniciativa privada al suprimirse el derecho de tanteo y quitar a RENFE el transporte por carretera; se regula adecuadamente el régimen tarifario; se contempla correctamente a la empresa como centro de la ordenación y no

al vehículo, como en la actualidad, con lo que eso supone de elemento liberalizador importantísimo del propio sistema de transportes; se racionalizan y flexibilizan las condiciones de prestación de los servicios; se ofrecen mayores garantías a los servicios discrecionales, asimilando bastantes de sus actividades a los regulares, y se contempla el principio de unidad de mercado y unidad económica y operativa de los transportes. Estas son las consideraciones generales, que yo creo que son relevantes en este momento procesal de discusión en que nos encontramos, respecto a si son oportunas las enmiendas de devolución que nos presentan los diferentes Grupos Parlamentarios, o no son oportunas y deben ser rechazadas.

Yo creo que convendría entrar ahora de forma sucinta en un análisis más pormenorizado de las contradicciones que hay en los argumentos esgrimidos por algunos de estos Grupos Parlamentarios.

Me referiré, en principio, a la argumentación del Grupo Izquierda Unida, en la que fundamentalmente se dice que es un proyecto reglamentista. Se dice, sobre todo —y por centrarme en lo más importante— que es burocratizante, que significa la burocratización en el sentido de la existencia de diferentes órganos y niveles de participación que se prevén en el proyecto de ley, como la Conferencia Nacional de Transportes, el Consejo Nacional de Transportes y el propio Comité de Transporte, con sus derivaciones de comités territoriales. Dice que eso genera confusión y que genera una estructura que puede significar introducción de elementos enormemente burocráticos en el funcionamiento del sector. Yo creo que no, que lo que se pretende, en definitiva, es establecer diferentes niveles de participación que son absolutamente necesarios y que, en estos momentos, son los que están reclamando la propia composición del sector y que, además, los diferentes organismos que se prevén no generan confusión ni solape, porque cada uno de ellos tiene funciones enormemente diferenciadas y complementarias.

Con el Comité Nacional de Transporte, en definitiva, lo que se pretende es dar garantías e institucionalizar los mecanismos de cooperación entre los propios profesionales del sector y la Administración. Aquí tengo que entrar en alguna de las críticas que hacía el CDS a este apartado, que tildaba de nuevo sindicato vertical del transporte a este Comité Nacional; reflexión, por otra parte, un poco divertida, cuando justo la semana pasada debatíamos en esta Cámara la Ley de Cámaras Agrarias y el resto de los Grupos Parlamentarios hacía una defensa total y exhaustiva de las mismas. Qué duda cabe que, tal como está previsto el articulado, no prevemos una corporación de derecho público, sino una corporación de base privada, donde hay todo tipo de voluntariedad en el proceso asociativo de los profesionales del transporte para integrar sus mecanismos de defensa y participar en los organismos superiores previstos, así como otro tipo de participaciones como la de los usuarios, sindicatos, cooperativas, la propia Administración, etcétera.

Creemos que cualquier crítica en este sentido no tiene ningún argumento. Se prevé la colaboración de los profesionales del sector con la Administración y la labor de

asesoramiento, consulta y debate del Consejo Nacional de Transportes con la Administración en los objetivos sobre todo de planificación, en los que participan —como es necesario— los usuarios, las Cámaras de Comercio, los sindicatos, las cooperativas del sector, las propias asociaciones empresariales y las Administraciones en sus diferentes niveles. Indudablemente ese organismo, como órgano asesor en una política planificadora, no puede confundir sus competencias con las de la propia Conferencia Nacional de Transportes que, fundamentalmente, tiene unas características institucionales muy diferentes y, sobre todo, la prerrogativa de conocer los proyectos de programación, los proyectos de ley, etcétera.

El señor Tamames hablaba de que faltan datos económicos en la presentación del proyecto. Pasaba después a decir —y en contradicción con la propia crítica de reglamentista que hacía al proyecto— que no se regulaba la tasa de infraestructura prevista y no se establecían los criterios al respecto. Señor Tamames, lo que sucede es que esa tasa de infraestructura habrá que establecerla en función de las planificaciones, y los instrumentos de planificación que se prevén en el proyecto son enormemente flexibles y abiertos, porque no pretenden ser hechos de forma unilateral y exclusiva por el Gobierno sino con una participación exhaustiva —como he dicho antes— de todos los implicados, usuarios incluidos, en el sector del transporte. Por tanto, eso es lo que nosotros llamamos planificación democrática y no planificación centralizada.

Dice S. S. también que el ferrocarril queda en segundo plano. Pues bien, señor Tamames, en este proyecto de ley nosotros no pretendemos establecer una dialéctica ferrocarril-carretera, como puede ser la situación que dio origen a la legislación anterior con mecanismos proteccionistas del ferrocarril y todos vemos cuál ha sido el resultado que ha dado. Antes hice referencia a cómo se ha multiplicado el volumen de tráfico por carretera y por ferrocarril. En definitiva, no se puede meter en una ley la evolución de la técnica y la realidad social. Eso nos lo demuestra la propia evolución del sector. Por tanto, con esta ley lo que queremos establecer no es una dialéctica ferrocarril-carretera sino transporte público-transporte privado, a favor del transporte público y utilizando el transporte privado únicamente en los objetivos que verdaderamente tiene, pero dejando para el transporte público muchísimas mayores funciones que las actuales.

La Agrupación del PDP dice que la Ley es necesaria, pero, sobre todo, nos hace una crítica de intervencionismo y de estatalización. Dice que, incluso, en la Ley se pretenden regular los transportes urbanos y los transportes turísticos y que eso, en definitiva, encubre una voluntad estatalizadora por parte del Gobierno. Y nos pregunta cuál es la reserva que se da al Estado en su participación en todo el sector del transporte, porque su lectura del proyecto le lleva a decir que parece ser que es enorme. Yo creo que los propios dictámenes de organismos externos, como el Instituto de la Ingeniería de España, dicen lo contrario. Dicen que el proyecto es liberalizador, que el proyecto por vez primera cambia los ejes de actuación de las

empresas en el seno del sector, convirtiendo a la empresa, como un organismo más flexible, en el eje de actuación del sector. Por tanto, yo no quisiera, como Diputado del Grupo Socialista, enmendar la plana a personas que tienen tanto conocimiento profesional como las que integran el Instituto de la Ingeniería de España, en cuanto a una valoración global respecto a si el proyecto es estatizador o es liberalizador. Es liberalizador, pero lo es de forma controlada, señor Ortiz, porque lo que no queremos es que una liberalización mal entendida nos lleve a efectos desastrosos para el sector.

Claro está, aquí me tengo que referir necesariamente a los argumentos del CDS, porque dicho Grupo hace un canto a favor del pequeño y mediano empresario y de los usuarios y dice que el proyecto de ley no defiende los intereses de los pequeños y medianos empresarios del sector. Yo creo que es todo lo contrario, señores del CDS, porque por primera vez en España se contempla en un proyecto de ley de estas características la necesidad de complementar la potencialidad en un sector como éste, donde el número de autopatronos es enorme y la flexibilidad del entramado empresarial de esa pequeña y mediana empresa, que significa un mejor mecanismo de adaptación, flexible y rápido, a los enormes cambios que se producen en el sector, y es necesario complementarla con mecanismos de garantía que permitan a esos pequeños autopatronos autoorganizarse para, verdaderamente, defender los segmentos de mercado que les son propios y, por tanto, tener condiciones suficientes para mantener esos niveles o esos segmentos de mercado respecto de la lucha despiadada que pueden representar los grandes empresarios.

Hay ahí un fomento explícito del cooperativismo como instrumento de defensa y de autoorganización de forma complementaria de los pequeños y medianos empresarios, que por primera vez se conoce en este sector. Creemos que verdaderamente puede ser un elemento importantísimo para el futuro, porque, entre otras cosas, en el proyecto alternativo del CDS se dice que las limitaciones a la oferta de transporte se establezcan en cuanto al número de empresas, pero no a la capacidad de transporte de éstas. Y se le pretende quitar a la Administración la capacidad de regular tarifas mínimas en el sector, cuando se ha demostrado que son el principal instrumento de defensa de los pequeños y medianos transportistas en cuanto a la caída de los precios y en cuanto a la competencia desleal que le podían hacer los grandes para sacarles del mercado.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Mazarrasa, le ruego vaya concluyendo.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Por tanto, señores del CDS, nosotros queremos limitar la oferta exclusivamente en los casos en que sea estrictamente necesario, dentro de una filosofía de libertad de mercado, para que no se degrade el sistema de transporte de mercancías, sobre todo en este caso, en función de las experiencias anteriores, no en función de limitar la oferta en cuanto al número de em-

presas, sino de repartir el volumen de tráfico y de mercado de forma equitativa entre los diferentes segmentos empresariales presentes en el sector. Por tanto, eso nos lleva a una filosofía totalmente diferente y favorable a la necesidad de regular tarifas mínimas para, en momentos puntuales, preservar esa necesidad de mantenimiento del entramado de la pequeña y mediana empresa en el sector.

Con respecto a las enmiendas de Minoría Catalana, el problema está en que posponen el proyecto de ley cambiándonoslo por un proyecto de creación de órganos de cooperación intergubernativa. Yo creo que, como nos ha explicado el señor Ministro en su intervención, esa cooperación efectiva, no encuadrada en unos marcos legales hasta la aprobación de este proyecto, ha existido durante estos últimos años y que esos han sido los foros de discusión, no reglamentados pero eficaces, en los que se han fundamentado la configuración de la filosofía de este proyecto de ley, no sólo en términos de interlocución con las Comunidades Autónomas, sino también con el propio sector y con los sindicatos de los trabajadores del sector. Por tanto, nosotros no creemos que sea posible retrasar la elaboración de un proyecto de ley en cuya urgencia todo el mundo coincide, cuando de este proyecto de ley va a salir una institucionalización definitiva de los mecanismos de cooperación entre el Estado y las Comunidades Autónomas, que creemos debe dar enormes frutos en el futuro.

Termino haciendo referencia a la enmienda de devolución del Grupo Coalición Popular. Fundamentalmente nos dicen que se debería haber ido a una ley integral de todo el sistema de transporte en sus diferentes modos y que, por tanto, la filosofía de partida no es la recomendable. Dicen que se desconoce el sistema de distribución de competencias entre las Comunidades Autónomas y el Estado. Yo creo que no se desconoce. Yo creo que, por el contrario, a través del último título de la ley, en el cual se establece una delegación de competencias a las comunidades autónomas, prácticamente exhaustiva haciendo desaparecer lo que es la administración periférica del Estado en el sector transportes, lo que se hace en definitiva es establecer los mecanismos de colaboración entre las Comunidades Autónomas y el Estado Central para conseguir ese objetivo principal que está reflejado en el principio básico de conseguir una unidad en el mercado y un sistema integral del transporte en el Estado español.

Indudablemente, desde el punto de vista de la necesidad de conseguir una igualdad de competitividad y de concurrencia entre los diferentes modos del transporte (y aquí entran sin lugar a dudas sectores no regulados en la ley, como el transporte aéreo o el marítimo), qué duda cabe que es uno de los principios que inspira la ley, que está reflejado en la Ley y, por tanto, toda la planificación de inversiones alternativas en uno u otro modo del transporte tendrá que estar ateniéndose a estos principios generales que se regulan en la misma.

Nada más y muchas gracias.

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

¿Grupos que deseen hacer uso del turno de réplica?

(Pausa.) Por la Agrupación de Diputados del PDP tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZALEZ**: Señor Presidente, señorías, voy a ser muy breve en correlación con la parquedad de la respuesta del portavoz socialista, especialmente a los argumentos de la Agrupación de Diputados del PDP.

En la brillante y amena intervención del señor Mazarrasa hemos podido constatar las ideas fundamentales que, al parecer, de verdad tiene el Grupo Socialista respecto del proyecto del Gobierno. Ha dicho cosas ciertamente interesantes, que son útiles para el «Diario de Sesiones» y para la futura interpretación del proyecto. Ha dicho algo así como que nosotros no estamos en una dialéctica transporte de mercancías versus transporte de viajeros, sino de transporte público frente a transporte privado, y ha confesado sin empacho que se trata de potenciar y dar preeminencia y supremacía al transporte público con respecto al transporte privado. Esta es una confesión que es útil para saber cuál es el espíritu que impregna el proyecto y que, desde luego, nos permite afirmar que no hay de ninguna manera esa coincidencia, que ha querido demostrar el señor Mazarrasa en la primera parte de su intervención, de los Grupos de la Cámara con el proyecto del Gobierno.

Ha hecho un alegato en favor de la oportunidad del proyecto que naturalmente la Agrupación de Diputados del PDP comparte. Ya hemos dicho que nos parece necesario un proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres. También hemos dicho que no nos parece oportuno este proyecto de ordenación de los transportes terrestres, porque estábamos en desacuerdo con la fórmula jurídica elegida (nosotros preconizamos una ley de bases y leyes sectoriales) y porque estamos en desacuerdo con la forma y con el fondo del proyecto y el artículo 110 del Reglamento de la Cámara, como argumentación fundamentante de las enmiendas de totalidad, alude a discrepancias en la oportunidad, en los principios y en el espíritu del proyecto. Desde luego, si el espíritu del proyecto es potenciar los transportes públicos con preferencia a los transportes privados, nuestro desacuerdo es claro y evidente. Este desacuerdo, que sin duda era previo a este debate, de cara al proyecto y por el análisis del proyecto, se hace mucho más claro todavía como consecuencia de la intervención esclarecedora, por otra parte, del señor Mazarrasa.

Nosotros hemos acusado al proyecto de intervencionista y de estatalizador, y se nos dice que el proyecto no es estatalizador, que es —¿cómo ha dicho?— liberalizador, pero de forma controlada. Evidente contradicción en los términos que también desvela cuál es la filosofía del Gobierno al respecto. Liberalizar, pero de forma controlada es tanto como decir que se es intervencionista y estatalizador, pero de forma atenuada. Lo uno y lo otro sería equivalente, y en ese caso estaríamos en flagrante contradicción con lo que dice la Constitución y con lo que se enuncia en el preámbulo, como espíritu del proyecto, que

aparece desmentido por las manifestaciones del señor Mazarrasa.

En su alegato inicial ha hablado de que ha habido un profundo consenso con el sector. Yo no sé con quien habrá hablado el señor Mazarrasa o el Ministro. Yo no he podido advertir más que un consenso resignado, apoyado en una especie de contrapartida: Respétese los derechos adquiridos y nosotros aceptaremos resignadamente el proyecto. Esta es la realidad de las cosas. El sector del transporte ha aceptado, a cambio del respeto a los derechos adquiridos, el proyecto que le pone el Gobierno. Lamento, de alguna manera, no estar de acuerdo con el narcisismo administrativo en que parecen incurrir el señor Ministro y el portavoz socialista, que sin duda están más enamorados de su proyecto que el sector.

Podría interpretar el silencio del señor Mazarrasa respecto a otras afirmaciones que ha hecho la Agrupación de Diputados del PDP, a través de mi modesta persona, como afirmativo. Me parecería tremendamente arriesgado. No ha dicho nada respecto a mi manifestación de que el proyecto es intervencionista. No puedo entender que esté de acuerdo en esta afirmación. Supongo que discrepa. No ha dicho nada respecto al carácter reglamentario del proyecto, no sólo tomando pie de mis palabras, sino de ningún Grupo de la Cámara. Ahí sí que lo que piense el señor Mazarrasa me importa menos. Supongo que acepta que el proyecto de ley es realmente el borrador de un mal reglamento. Tampoco ha dicho nada respecto a las acusaciones de falta de técnica jurídica que he manifestado citando artículos. Quiero creer que tampoco esto significa que le parezca correcta la crítica que hace la Agrupación de Diputados del PDP.

No digamos nada sobre algo que no tiene demasiada importancia, pero que tiene alguna, como es la conservación del lenguaje, del castellano en los textos legales, de un castellano mínimamente correcto y de un lenguaje jurídico mínimamente ortodoxo. Esas 67 veces que se utiliza la palabra «reglamentariamente», que ponen de manifiesto cómo el proyecto de ley queda reducido a una pura norma de reenvío a disposiciones reglamentarias que no sabemos cómo van a ser. Esas treinta y tantas veces que se utiliza el término «no obstante» para desmentir en el párrafo segundo de un precepto lo que se ha dicho en el párrafo inmediatamente anterior. Ese abuso del gerundio y ese desastre del lenguaje. Supongo que la no referencia a todo ello no supone la coincidencia con el punto de vista de esta Agrupación de Diputados.

En definitiva, no tenemos respuesta fundada a nuestras críticas. No hay más que una afirmación frente a otra afirmación. Ante este panorama, nuestra Agrupación no tiene más remedio que mantener su enmienda de totalidad y la petición de devolución del proyecto al Gobierno. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortiz.

Por el Grupo Parlamentario CDS tiene la palabra el señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presi-

dente, señorías, quisiera referirme, en primer lugar y brevisísimamente, a algunos puntos de la intervención del señor Mazarrasa.

Ha hablado de órganos de colaboración, pero ¿no le parece que cinco son excesivos? Ha hablado también de una ley liberalizadora. ¿De verdad se puede aplicar el término de ley liberalizadora cuando se establecen unas tarifas de mínimo, de máximo y puntos de referencia, y cuando se establece una autorización especial a otorgar por la Administración para el número de vehículos que tiene que tener cada empresa? ¿Eso es una ley liberalizadora?

Por otra parte, se dice que nosotros nos hemos quedado en un canto a favor de las PYME y de los usuarios. La lectura atenta del texto alternativo pone de manifiesto que no es así. El quid de la cuestión, la verdadera «ratio» para encontrar la liberalización es justamente que se liberalicen las autorizaciones en donde puede hacerse, que es en el transporte nacional, y fundamentalmente en el transporte de mercancías. Nosotros establecemos un régimen rapidísimo y un silencio positivo en virtud de una simple comunicación no respondida por la Administración. Naturalmente, de eso no se ha hablado. Se ha hablado de que el Comité nacional de transportes es una corporación de derecho privado. Y ¿es compatible con una corporación de derecho privado que en el artículo 59 se diga que la Administración deberá aprobar su reglamento de organización y que más adelante se diga que ese Comité deberá ajustarse a las normas que reglamentariamente se determinen? No se entiende absolutamente nada. ¿Esto es liberalizar? No, señor Mazarrasa, en absoluto.

Se habla de oportunidad del proyecto: conforme. Se habla de que el sector del transporte desde el año 1947 y el Reglamento de 1949, y no digamos el ferrocarril, necesitan una nueva ley: conforme. Pero ustedes ayer, a propósito de una proposición de ley de nuestro Grupo, dijeron que en la filosofía estaban de acuerdo, que en el marco general estaban de acuerdo, pero que el texto era muy malo y teníamos que aprender a hacer un texto mejor. Yo le digo a usted, señor representante del Partido Socialista, que usted ha aprendido la música, pero le falta el pentagrama; que usted probablemente tiene la canción, pero le falta la letra; que usted, efectivamente, puede tener la oportunidad en su proyecto de ley, pero el proyecto de ley no es liberalizador, es enormemente burocrático, es enormemente intervencionista, desconoce los derechos de los transportistas, desconoce las garantías de los usuarios, de verdad, aunque tengan muy buenas intenciones.

Suscribo íntegramente toda la exposición de motivos, nuestro Grupo está absolutamente de acuerdo con la exposición de motivos, suscribo íntegramente las palabras del señor Ministro y de usted, pero luego no puedo, de ninguna manera, encontrar una correlación entre sus palabras y el contenido del proyecto de ley. Todo está muy bien; todo está muy bien menos lo que va a regular, a partir de mañana, los derechos y deberes de los transportistas en este país.

Le voy a decir más: una ley llena de conceptos jurídicos interminados supondrá una ventaja enorme para los

abogados de este país, que tendrán multitud de oportunidades de entrar en pleitos para defender sus derechos frente a la Administración, si usa los que la ley le otorga. Por eso le digo que, realmente, no es procedente.

Voy a terminar en seguida. Cuando ustedes hablaron de la transferencia de ese patrimonio mal adquirido por RENFE —mal adquirido por RENFE, lo dice el Consejo de Estado— a propósito del ejercicio indebido o del ejercicio legal pero no legítimo, del derecho de tanteo, en un informe de la Unión General de Trabajadores aparece una frase respecto a este proyecto de ley que textualmente, dice: No procede tampoco hacer referencia a que con las transferencias que se prevén se salvan formas de explotación dudosamente legales en la actualidad, en la actualidad significa detrás de la Constitución. Según ese criterio, deberían transferirse a los correspondientes prestadores todas las líneas que no se explotaran directamente por RENFE o FEVE y no sólo las que reúnan las condiciones del apartado tercero de la disposición.

Lleguen usted hasta el final, sean consecuentes con lo que dicen en la exposición de motivos y con lo que han dicho aquí. Lleguen al final y, junto a un patrimonio absolutamente jugoso que tiene de las líneas que directamente explotan RENFE o FEVE, dejen a ENATCAR también una misión: ser punto de referencia de todo el transporte, el modelo en que se miren todos los usuarios. Dénle esa misión, que ni siquiera se menciona en su proyecto de ley.

Hay puntos importantes que no se han tratado, como, por ejemplo, cuál es la razón de que siga existiendo FEVE; cuál es la razón de esa delegación de facultades de la Administración central en la autonómica sin que primero se consulte institucionalmente con los organismos autonómicos para hacer una ley que esté de acuerdo con todas estas autonomías.

Finalmente, dígame si no merece la pena hacer un esfuerzo para profundizar en la problemática del transporte terrestre peninsular en las Islas Canarias y en Baleares. Nuestro texto alternativo lo hace, porque es rendir tributo a una realidad económica y social, porque es salvaguardar algo que tienen derecho, a que no se vean entorpecidos legítimamente o con una prepotencia excesiva, desde los transportistas de la península.

Yo creo, sinceramente, que ninguna de las razones que han expuesto nuestro Grupo han sido rebatidas. Creo, sinceramente, que el texto alternativo es bastante mejor que el proyecto de ley. No pretendo decir que sea el mejor texto posible, porque en 15 días es muy difícil poder articular un texto que reúna todos los requisitos que uno desearía dar, principalmente, a los usuarios del transporte español, a los maltratados usuarios del transporte español, pero, indudablemente, es bastante mejor.

El título habilitante es suficiente garantía. No se metan ustedes con los vehículos más que para determinar las condiciones mínimas de calidad, seguridad y no contaminación o menor contaminación del medio ambiente; pero dejen en paz a las empresas, o por lo menos, si no lo hacen así, si no les permiten ni siquiera tener los instrumentos, no cometan la osadía de decir que esta es una ley

liberalizadora. Repito, música, muy bien, de acuerdo. Pentagrama, muy mal.

Por las mismas razones que ustedes ayer rechazaron una proposición de ley, si son consecuentes con su postura, tendrían que devolver —o tragarse, dicho en términos llanos— este proyecto de ley, porque no reúne los requisitos necesarios para su tramitación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rebollo.

Por la Agrupación de Diputados de Izquierda Unida-Esquerra Catalana, tiene la palabra el señor Tamames.

El señor **TAMAMES GOMEZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados, he seguido con toda atención la mayor parte de la exposición del señor Mazarrasa en rechazo —digamos— de las enmiendas de totalidad, y desde luego toda la parte que se refería a la forma en que planteamos desde Izquierda Unida la devolución de este proyecto de ley al Gobierno.

Diría al representante del Grupo Socialista que lo que él ha comentado sobre el documento del Instituto de Ingeniería de España, me parece una apreciación verdaderamente muy favorable, una lectura de este documento muy favorable para sus propios propósitos. El documento plantea tantas críticas al conjunto de la ley que, realmente, lo que viene a decir es que la ley no presenta las características normales para que un proyecto se transforme en norma. Por tanto, vaya esa primera cuestión por delante, porque me parece que del documento de los ingenieros ha hecho un uso excesivamente partidista.

En segundo lugar, creo que también se plantea por el Grupo Socialista, como forma de oponerse a lo que en Izquierda Unida hemos indicado, que las tasas de infraestructuras ya se fijarán. Creo que eso no es forma de proponer el rechazo de nuestra enmienda a la totalidad, porque aparte de que hay una ley que desde el año 1984 establecía la obligatoriedad de la tasa, han pasado dos años, prácticamente, y ahora se conceden veinticuatro meses de nuevo y los criterios de la tasa, por lo menos, tendrían que estar en esta ley, porque si no es una ley que, efectivamente, lo deja todo para los reglamentos. Creo que incluso, se tendría que haber puesto en la memoria económica algo tan importante como de qué forma se concibe la tasa. La tasa no debe ser solamente el coste de infraestructura de primera inversión, debe ser el mantenimiento, debe incorporar las medidas de seguridad, incluso la policía de carreteras y ustedes tienen una tasa aplicándose todos los días en más de mil kilómetros de la red viaria española, que es el peaje de las autopistas de concesionarias.

Tampoco se ha hecho ninguna referencia en el estudio económico a qué puede pasar el día de mañana en la relación entre esa España que tiene como eje el Valle del Ebro —que tiene autopistas de peaje—; y el resto de España, con un Plan nacional de autovías, en algunos casos auténticas autopistas libres de peaje.

Creo que un Gobierno socialista tendría que empezar a hablar de esto muy seriamente y abrir todas las autopis-

tas españolas para que sean libres y tengan un buen tráfico, porque nos encontramos con carreteras de la antigua red ya colmadas y autovías desiertas; nos encontramos con déficit muy altos de empresas concesionarias y con un seguro de cambio tan extraordinario que está pagando el Estado español por el sistema que se estableció en la emisión de empréstitos en el exterior, que supera hasta la cifra de negocios de las propias autopistas.

Se podría plantear dejar libres las autopistas para asegurar a los ciudadanos españoles ante los enormes peligros que significan los más de 5.000 muertos en carretera el año pasado que, en gran parte, todo el mundo lo reconoce, se debe a los problemas de seguridad vial. Nada de esto se dice y, aprovechando esta nueva introducción, esta nueva réplica que se puede dar a lo que han dicho los colegas de la Cámara pertenecientes al Grupo Socialista, hay que decírselo. Nada de esto está en la memoria económica, ni nada ha dicho el señor Mazarrasa sobre el hecho del trasvase de transporte de viajeros de la carretera a la aviación civil. ¿Por qué no abren ustedes ya el tercer nivel para las comunicaciones de aviación? Porque saben que hay unos trasvases potenciales muy importantes. ¿Por qué no mejoran ustedes el cabotaje? Porque saben que hay unos trasvases potenciales muy importantes. Por tanto, no nos convence el tema de las tasas, ni nos convence tampoco el tema de la burocracia. Burocracia va a haber y mucho más, señor Mazarrasa, porque la declaración de porte que se establece en esta ley es el origen de un papeleo en el que los conductores de camiones, que la mayoría son autopatronos (y nada se dice sobre el cooperativismo al que tienen derecho que se fomente por el Estado), van a tener que convertirse en burócratas. Estamos haciendo un país de burócratas. Entre el IVA, las declaraciones de porte y todo lo demás, vamos a dedicar más tiempo a llevar las cuentas y a llevar papeles, que luego no sirvan para nada, que al trabajo creativo y al trabajo productivo, y eso es lo que nosotros lamentamos.

El señor Mazarrasa aprovecha y nos dice: es que ustedes quieren una planificación; naturalmente que la queremos. Queremos saber para qué sirven esas enormes inversiones en los planes de autovías, el plan de flotas y todo lo demás. Usted nos dice: es que la nuestra es una planificación democrática. La que nosotros proponemos no es la planificación central que usted nos imputa, en absoluto. Siempre que hablamos de planificación —y lo tenemos muy claro en el programa de Izquierda Unida— decimos planificación combinada con el mercado, en un contexto de economía mixta.

Por último, señor Presidente, y para terminar, desde luego el ferrocarril queda en un segundo plano. Lo que se está haciendo no es una dialéctica de transporte público o privado, como ha dicho el señor Mazarrasa, sino sencillamente una privatización, con un pacto previo que no está tan claro, ni mucho menos, para transferir muchas líneas a sectores privados y convertir ENATCAR en una nueva muestra de socialización de pérdidas como las que estamos viendo continuamente en la ejecutoria de este Gobierno en los últimos cinco meses y en los últimos años.

Por todas estas razones, señor Presidente, vamos a se-

guir votando la enmienda de totalidad de devolución, y aprovecho también para decir que votaremos positivamente la enmienda alternativa del Grupo del CDS.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Tamames.

Por el Grupo Minoría Catalana, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, señorías, quede bien claro —lo he dicho antes— que Minoría Catalana está de acuerdo con los objetivos que pretende la ley. Ahora bien, la presentación de nuestra enmienda, como ha quedado, creo, bien claro, se refería a todo el aspecto de la relación entre el Estado y las Comunidades Autónomas respecto a las competencias que para una ley de transportes da la Constitución en sus artículos 148 y 149.

El señor Mazarrasa me ha contestado rápidamente diciendo que han existido contactos entre los distintos organismos del Estado y de las Comunidades Autónomas. Yo le puedo decir que sí han existido, existen. No hace mucho tiempo, incluso, todos los directores generales de transporte de las Comunidades Autónomas estuvieron reunidos en Cataluña, en funciones que les competen; pero no han sido suficientes para poder entrar en la redacción de la Ley.

Mire usted, señor Mazarrasa, se ha dicho aquí, tres veces se ha dado a la Ley el adjetivo de «farragosa» —no por mi parte—, pero este es un calificativo muy usado por el sector. Esta Ley, usando este calificativo, sí es farragosa; yo he dicho que era densa, reiterativa, y ello ha que por parte de ustedes, defensores del proyecto, o Grupo que lo presenta, se establezca una lectura. Por nuestra parte establecemos otra; posiblemente los otros Grupos de la Cámara hayan establecido una tercera, cuarta o quinta, a no ser que nos digan que no sabemos leer.

De todas maneras, le puedo decir que en nuestra lectura entendemos que la Ley es mala, y desde el punto de vista de competencias autonómicas, es inadmisibles y nos llevará al Tribunal Constitucional como punto básico de todos los conflictos que usted refiere simplemente al artículo 2.º de la Ley, diciendo que tiene un carácter supletorio. Ello quiere decir que todas las Comunidades Autónomas rápidamente tendrán que redactar sus leyes, y eso producirá interferencias y conflictos competenciales que, posiblemente, irán al Tribunal Constitucional. Entonces, nos dice que la Ley no puede esperar. Esperará todo el tiempo que se necesite para resolver estos conflictos.

La Ley de Ferrocarriles, básicamente la de 1877, con modificaciones en 1912 y la de Transportes Terrestres de 1947, sabemos que son obsoletas. Ustedes han tenido cuatro años para redactar una nueva Ley y no ha salido. Creemos que no le vendría mal a este proyecto esperar un año para poder tramitarlo bien, y, como decía antes, colaborando todos para lograr una buena Ley.

Quiero entrar en otro punto que a mí me compete, incluso diría que particularmente, porque usted basa toda su intervención, o parte de ella, en el documento, el in-

forme que ha emitido el Instituto de Ingeniería de España. Señorías, el Instituto de Ingeniería de España creó una Comisión (lo explico para que todos sepamos exactamente cómo fue); en ella estaban las ramas de ingeniería más afectadas por la Ley, o sea, los Ingenieros Aeronáuticos, Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, del ICAI, Industriales, Navales y de Telecomunicación, designados por las correspondientes asociaciones.

Usted toma este documento —yo lo tengo, a no ser que haya una duplicidad de documentos, que unos tengamos uno y otro sector tenga otro— y en él se llega a diez conclusiones; de éstas, siendo benévolo, puedo llegar a encontrar dos positivas para el proyecto, una de ellas, la primera, que siempre es un preámbulo, que lo juzga acertado, en líneas generales; una indefinida y siete totalmente negativas.

En la primera, la a), dice que se juzga acertado en líneas generales; pero en la b) ya está diciendo: Sería preferible que se hubiese elaborado un anteproyecto de Ley de ordenación del transporte en su conjunto, en vez de limitarlo a transporte terrestre exclusivamente.

En el c), entre otras cosas, dice: Se aprecia la carencia de directrices para la planificación de las infraestructuras del transporte. Por tanto, negativo.

El d) usted nos lo ha leído parcialmente. No ha leído el punto que dice: Algunos de sus artículos parece susceptible de diversas interpretaciones. Esto no nos lo ha leído, y ha dejado, además, de leer la parte siguiente que dice: De no subsanarse esta posible ambigüedad en la tramitación del proyecto, convendría concretar las partes más oscuras en las disposiciones ulteriores que lo desarrollen, con estricto respeto a los principios citados y sin perjuicio de las competencias establecidas en los Estatutos de las diversas Comunidades Autónomas. El mismo Instituto reconoce conflicto con las Comunidades Autónomas.

En el e), dentro de su redacción, dice también: Habría sido conveniente definir..., por tanto, negativo, no está definido.

En el f) se dice: El proyecto se considera que no presta la debida atención al transporte de mercancías peligrosas.

En el g), que yo encuentro más ambiguo, dice: parece originar un coste excesivo. Tampoco es positiva la expresión «parece originar un coste excesivo».

En el h) se dice: es dudoso, sin embargo, que el mejor procedimiento... Negativo. El positivo es el que se refiere al Instituto de Ingeniería de España que, en este sentido, lo encuentra bien, dado que se relanza nuevamente y estaba prácticamente muy parado. Pero dentro de su redacción aún llega a decir: en este sentido, sin embargo, expreso su opinión, o sea que tiene su reparo.

Y, por último, en el j) dice: Se echa de menos en la Ley.

Señor Mazarrasa, si este es el documento con el que usted nos quiere presentar como buena la Ley, no, por ahí no pasa, esto ya ve que no pasa.

Para terminar, nosotros mantendremos nuestra enmienda a la totalidad y ya sabemos que en Comisión tendremos que llegar a discutir, a trabajar, siempre con la intención clásica de Minoría Catalana de sacar adelante positivamente todo en lo que nosotros trabajamos y sa-

car adelante parte o todas —ya sé que todas no podrán serlas 160 enmiendas que hemos presentado al articulado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sedó.

El señor Trillo, por el Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: Señor Presidente, con la venia. Señorías, en la exhibición de partidas simultáneas de ajedrez que parecía que habíamos disputado hacía pocos minutos, el señor Karpov (en este caso maravillosamente representado por el señor Mazarrasa), da la sensación de que ha pasado demasiado de prisa por algunos de los tableros y tengan por seguro que no voy a intentar aprovecharme de ello.

Sin embargo, señor Mazarrasa, su réplica a las enmiendas de totalidad que se han presentado en este hemicycle ha sido tan ligera que prácticamente insisto en el tema de partidas simultáneas de ajedrez. Para saber jugar muy de prisa, señor Mazarrasa, hay que conocer muy a fondo los temas.

Señor Mazarrasa, mire usted, me gustaría hacer una pregunta a los redactores de este proyecto de Ley. ¿Conocen ustedes la existencia de sistemas de transporte de mercancías por medio de cintas, por medio de tuberías, tan importantes hoy y mucho más en el futuro de nuestra economía?

Resulta difícil comprender, señor Mazarrasa, cómo a personas tan meticulosas que han sido capaces de hacer un proyecto de ley de 214 artículos y varias disposiciones adicionales y transitorias, se les hayan podido olvidar elementos tan importantes dentro del transporte terrestre. Sobre todo cuando en la exposición de motivos (la llamada exposición de motivos, porque prácticamente la exposición de motivos es un inmenso preámbulo que no tiene, por lo menos en el proyecto de Ley que contemplamos, esa denominación) se dice: «En el título I se incluyen las disposiciones aplicables a la totalidad de los modos en que se realizan los distintos servicios y actividades de transporte terrestre» y termina: ... «Permiten diseñar la configuración de un auténtico sistema de transportes terrestre».

La verdad, señor Mazarrasa, es que falso no será, pero un poco cojo sí parece que lo es.

Señor Mazarrasa, decía usted que todos hemos coincidido en la necesidad de una ley. Evidente, pero no ésta. Yo, por lo menos, he dicho aquí —y usted lo ha reconocido en su rápida pasada por mi tablero— que hace falta una ley de bases de todos los modos de transportes, una ley valiente y decidida que contemple todos los modos. Para cuando vaya ustedes a hacer leyes sucesivas, a mí me salen 1.000 artículos: 200 artículos para el terrestre, 200 para ferrocarril, 200 de marina mercante, 200 de transporte aéreo y 200 para esos varios que acabo de decir que se les olvidan. Llegaríamos a 1.000 artículos. De verdad, ¿ustedes contemplan en un posible Ministerio de Transportes el confusiónismo inmenso que se va a crear

con esa cantidad de artículos como sigan ustedes con esta proliferación de conclusiones?

Señor Mazarrasa, esta ley, que debería defender los derechos de los transportistas, y muy especialmente los derechos de los usuarios, a mí por lo menos me da la sensación de que es una inmensa tela de araña, señor Ministro, en la que pueden quedar atrapados los débiles y los frágiles y que, naturalmente, queda deshecha y traspasada por el fuerte y el poderoso.

Señor Mazarrasa, se ha dicho aquí y no voy a insistir más en ello. También he recibido el dictamen del Instituto de la Ingeniería de España. Yo soy doctor ingeniero industrial y miembro del Colegio de Madrid y del Instituto de Ingeniería de España. Señor Mazarrasa, lo que se ha dicho aquí por dos intervinientes anteriores es verídico y lo suscribo de la A a la Z. Cuando se cita seis o siete veces, como ha hecho usted, un dictamen de este tipo, o se cita en la integridad, se cita completo, o se dice que se cita solamente lo que a uno le conviene. Lo suscribo de la A a la Z, y como miembro del Colegio e ingeniero industrial, señor Mazarrasa, expreso mi más enérgica protesta por el uso indebido que se ha hecho de ese dictamen que, si algo tiene, es fundamentalmente crítico con respecto a este proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres.

Por eso, señor Presidente, mi Grupo, como es lógico, mantiene la enmienda de devolución al Gobierno de este proyecto de ley.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Trillo. Tiene la palabra el señor Mazarrasa.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el inconveniente en esta partida de ajedrez, señor Trillo, es que yo juego contra cinco, y la verdad es que no soy suficientemente buen jugador como para poder competir contra cinco. Hay que reconocerlo. Por tanto, pido excusas a SS. SS. si se consideran defraudados en cuanto al tiempo que he dedicado en las respuestas a desmontar sus argumentos porque, indudablemente, no me da tiempo, por las limitaciones del debate, a entrar de forma exhaustiva en cada uno de ellos. Por tanto, señor Ortiz, no dé por positiva nuestra posición con respecto a aquello que no he enunciado. ¡Por supuesto que no! En este sentido; no acepto, ni muchísimo menos, lo que usted decía de que yo podría dar por buena con mi silencio la calificación que usted hacía de intervencionista. Pues no. Es intervencionista de forma subsidiaria, pero el proyecto es liberalizador.

Cuando me he referido al dictamen del Instituto de Ingenieros no lo he hecho en su totalidad. Hay otros intervinientes como el señor Tamames, que han cogido su argumentación con respecto a la crítica que hace de la necesidad de implantar de forma obligatoria la declaración de portes como un instrumento de control de la realidad de los tráficos en nuestro país, y recoge la argumentación que hace el propio Instituto de la Ingeniería de España.

Dice que, en cualquier caso, se implantaría en sucesivas fases; que pretender realizarlo de forma rápida nos llevaría a objetivos demasiado burocratizantes. Pues yo no estoy de acuerdo con eso. Lo que pasa es que las conclusiones que establece el dictamen son de diferente orden, porque unas se refieren a aspectos parciales del proyecto y otras se refieren a aspectos generales y lo que ocurre es que estamos en un debate de totalidad, no estamos en Ponencia ni estamos en Comisión. Ya llegará el momento de discutir en Comisión los aspectos concretos.

Señorías, cuando leo la primera parte que dice: acometer un proyecto de ley tan necesario y ambicioso, cuyo texto, a nivel de proyecto, juzga acertado, supongo que cuando resume en esta frase inicial una valoración global está haciendo eso: una valoración global.

Indudablemente puedo aceptar que en el punto g) ellos están en contra de la declaración de portes, lo mismo que el señor Tamames. Yo estoy a favor. Dice el señor Tamames que eso va a burocratizar a los trabajadores, a los autopatronos, que van a estar todo el día haciendo papeles. ¡No! En nuestro país, cara a la formación de personas que adquieran la responsabilidad de convertirse en autopatronos, en autónomos, estamos empezando a insertar en los programas de Formación Profesional conocimientos administrativos y de economía para que ellos tengan capacidad de conocer el funcionamiento económico de su propia empresa. Eso, aparte de los datos técnicos de conocimiento como los de electricista o transportista, es un elemento esencial de la política de Formación Profesional en nuestro país a la hora de generar capacidad real de formar autopatronos en España.

A nadie le puede asustar que los autopatronos o los autónomos tengan hoy día necesidad de afrontar mayores niveles de complejidad en el control y en el funcionamiento de sus propias empresas. Por eso estamos haciendo una política importantísima dedicada a incrementar las capacidades profesionales en materias de tipo horizontal, como son los conocimientos económicos, de aquellas personas que asumen la responsabilidad de crear su propio trabajo. Por supuesto que sí, señor Tamames.

El señor Tamames habla de las autopistas, y dice que hay que dejarlas libres para que circule todo el mundo por ellas. Creo que eso no es motivo de este proyecto de ley. Ese será un tema que puede discutirse —yo no lo niego—, pero en otros ámbitos, no en este proyecto de ley.

Sobre el tema de la aviación civil y del cabotaje, ¡qué le voy a decir! Sí me interesa recalcar —porque creo que no se ha entendido bien, sobre todo por parte del señor Ortiz—, algo en lo que nosotros insistíamos: que la dialéctica de este proyecto de ley pretende ser transporte público-transporte privado. Pero no identifique transporte público con transporte realizado por empresas estatales. Transporte público es el transporte de servicio público en el que muchos ciudadanos vamos juntos al mismo destino y no cada uno en nuestro coche particular. Ese servicio lo pueden hacer las empresas privadas. De hecho, lo que el proyecto de ley pretende fundamentalmente es generar las condiciones... (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Mazarrasa. Ruego silencio a SS. SS., por favor.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: ... para que la empresa privada esté en situación óptima de abordar ese servicio público que, por ejemplo, en el caso de los servicios regulares de viajeros se identifica como tal, pero que a través del régimen concesional, controlado por las características del servicio público que se pretende cubrir, es algo que se va a dar a las empresas privadas. Con esos mecanismos que introduce el proyecto de considerar a la empresa como tal más que realizar un análisis de concesión servicio a servicio o línea a línea, en una política tendencial, por supuesto, porque si no se podría crear una importante situación de caos que nosotros intentamos evitar.

Otra vez tendré que dejarme cosas en el tintero, pero no quiero alargarme porque no pretendo convertirme en pesado (**Risas.**), aunque supongo que lo estaré siendo para algunos.

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que concluya, ya que su tiempo ha terminado.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Unica y exclusivamente quiero contestar al señor Trillo. Dice que por qué no regulamos el transporte de petróleo por tuberías. Sí, es cierto que se podría hacer, pero ése no es un tema relevante en estos momentos a la hora de atacar los verdaderos y fundamentales problemas del sistema de transportes en nuestro país. Es un tema marginal. Es lo mismo que si usted dice que tendríamos que hacer una ley para regular el tráfico de naves espaciales. Es algo que nos supera.

Con respecto a las argumentaciones del señor Sedó, de Minoría Catalana, en cuanto a la utilización del documento, me gustaría entrar en ellas de forma exhaustiva. Creo que, en efecto, el documento articula en varias partes, en siete u ocho puntos, una valoración. Lo que pasa es que tienen diferente contenido e importancia respecto a si es una posición global o son elementos puntuales del proyecto, y estamos en el debate a la totalidad.

Por otra parte, hay una página final de observaciones en la que yo me he querido basar para argumentar que el proyecto tiene carácter liberalizador en cuanto que se cambian fundamentalmente las coordenadas por las que venía rigiéndose el transporte de mercancías o el transporte terrestre en general de nuestro país respecto a un cambio sustancial en esa dirección... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio. Señor Mazarrasa, le ruego concluya.

El señor **MAZARRASA ALVEAR**: Concluyo con estas palabras. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mazarrasa. Los Grupos que no han intervenido en el debate en turno a favor o en contra tienen derecho a fijar su posición.

Por el Grupo del Partido Nacionalista Vasco, tiene la palabra el señor Zubía.

El señor **ZUBIA ATXAERANDIO**: Señor Presidente, señorías, con la máxima brevedad, habida cuenta de la altura del debate, para fijar la posición de mi Grupo con respecto al proyecto de ley de ordenación de los transportes terrestres.

Vaya por delante que la valoración global que nos merece el presente proyecto de ley es positiva. Es necesario reconocer, y nosotros lo hacemos, el esfuerzo realizado para traer a esta Cámara un proyecto de la complejidad del que nos ocupa. También es positiva esta valoración global porque estamos ante un proyecto que (no como otros que han sido debatidos en esta Cámara) no es fruto de la improvisación. Es un proyecto sobre el que ya en épocas anteriores se hicieron una serie de borradores y anteproyectos que han sido discutidos en sucesivas reuniones de directores generales de la Administración central y de las Comunidades Autónomas.

No en balde el Diputado que les habla, como Director de Transportes que fue, en época pasada, del Gobierno vasco, tuvo ocasión de participar precisamente en estas conversaciones y en estas negociaciones que tuvieron lugar con respecto a los anteproyectos anteriores.

También es cierto que este proyecto, como todo proyecto, es susceptible de mejoras. Mejoras de índole técnica y, por supuesto, de lenguaje. Asimismo es cierto que este proyecto es susceptible de modificaciones, incluso de conceptos.

Por esta razón, mi Grupo, con motivo de la entrada en esta Cámara del anterior proyecto de ley (que no pudo ser debatido en totalidad por las razones que todas SS. SS. conocen de disolución anticipada de las Cortes), presentó una serie de enmiendas que pretendían fundamentalmente mejorar este texto.

Decimos también con satisfacción, y no podemos ocultarlo, que en el proyecto que estamos debatiendo han sido aceptadas una buena parte de estas enmiendas que mi Grupo presentó en su momento. No obstante, mi Grupo sigue manteniendo un número todavía importante de enmiendas al mismo. Son prácticamente cien las enmiendas que mi Grupo, en este afán de mejora del proyecto, ha presentado; enmiendas que pretenden, además, introducir las experiencias que, de alguna manera, nuestra Comunidad Autónoma ha adquirido en los últimos tiempos, como consecuencia del ejercicio de las competencias en materia de transportes.

En cualquier caso, quisiera dejar constancia, muy someramente, de dos cuestiones para nosotros fundamentales que son objeto de especial preocupación en el proyecto que nos ocupa. En primer lugar, el respeto a los Estatutos de Autonomía. Somos conscientes de que la exposición de motivos de este proyecto expresamente hace referencia al estricto respeto a las competencias autonómicas. Somos conscientes también del espíritu que anima al Gobierno respecto a este proyecto.

Sin embargo, estamos ciertamente preocupados porque algunos textos concretos del articulado, cuando menos,

pueden inducir a confusión respecto a esta manifestación global que se contiene en la exposición de motivos. Es por ello por lo que una buena parte de nuestras enmiendas van en esta línea de tratar de ajustar el articulado al texto de la exposición de motivos.

En segundo lugar, hay otra idea, para nosotros clave, que nos preocupa, que sin duda pasará por alto a la inmensa mayoría de la Cámara, que hace referencia a una disposición adicional, concretamente la quinta, del proyecto de ley. Es una disposición adicional que ha sido enmendada por nosotros en base a un doble principio.

Pretendemos que en esta disposición adicional quinta se recoja en toda su extensión la vigencia de los convenios, de 9 de marzo de 1950, de la Diputación Foral de Alava. Pretendemos, a su vez, que estas competencias que tiene la Diputación Foral de Alava, en virtud de esos convenios de 9 de marzo de 1950, sean extendidas a los territorios históricos de Vizcaya y Guipúzcoa.

Las razones, señorías, son, por una parte, un principio claro de restitución foral; y, por otra, una razón de índole práctica que SS. SS. comprenderán perfectamente.

Queremos acabar con una situación tan extraña como la actual en que una parte de una Comunidad Autónoma —en este caso una parte de la Comunidad Autónoma vasca, léase Alava— en el momento actual tiene competencias diferentes, en materia de transportes, a las que tienen otras partes de la misma Comunidad Autónoma, léase Vizcaya o Guipúzcoa.

Por ello llamamos a la sensibilidad del Grupo mayoritario, para que en próximos trámites sea estudiada esta preocupación en toda su extensión. Baste, aquí y ahora, este apunte por cuanto que, como digo, tiempo sobrado tendremos de discutir y de entrar en mayores honduras en próximos debates parlamentarios. Quede constancia de nuestra bienvenida a un proyecto de ley por todos esperado y nuestra confianza de que en esos próximos trámites parlamentarios tengamos ocasión de despejar nuestras dudas y de aclarar nuestras dificultades.

Como consecuencia lógica con nuestra postura, anuncio la abstención a las enmiendas de totalidad que han sido presentadas, en su justo derecho, por los distintos Grupos Parlamentarios.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Zubía.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Con la venia, señor Presidente, señorías, en un breve turno para fijar nuestra posición... (**Rumores. Varios señores Diputados abandonan el hemiciclo.**)

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Mardones. (**Pausa.**)

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias por su protección, señor Presidente.

Como decía, señorías, intervengo para fijar nuestra po-

sición. Nosotros consideramos —por la lectura detenida de este proyecto de ley— que, pese al caudal de crítica que conlleva desde su redacción hasta su contenido, por lo prolijo del mismo, no es un proyecto malo, porque es mejor que lo que hay. Con la selva legislativa actual, fundamentalmente del mundo del transporte por carretera —y no digamos ya si lo extendemos al transporte por ferrocarril—, este proyecto viene a traer aquí, como en una especie de cajón de sastre, un intento de ordenación del sector.

La pieza jurídica que, en su conjunto, trae un componente que ya esta Cámara, en el año 1984, debatió y discutió en la denominada Ley para la inspección, control y régimen sancionador del transporte por carretera, incluso ha mejorado hoy día. Es una pieza que, en realidad, estamos analizando por segunda lectura, prácticamente, en esta Cámara. Corrige algunos defectos que había, concretamente, en el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias supera un vacío legal que tenía aquella primitiva ley, aunque fue corregida por una enmienda presentada por mí, y aceptada por el Grupo Socialista, con la exoneración de determinadas exigencias administrativas en el transporte de mercancías y viajeros por carretera en el archipiélago canario. Hacía algo que era lógico en el territorio peninsular: limitaba a 30 ó 50 kilómetros radiales la exoneración de permisos, lo que no perturbaba la ordenación del mercado a nivel peninsular pero sí producía, a nivel canario, un parasitismo, una especie de «piratería» (en el lenguaje habitual en la jerga del sector de este mundo del transporte), sobre todo en el transporte de paquetería.

Nosotros entendemos que este proyecto de ley que si bien no me atrevo a calificarlo de bueno sí digo que es mejor que lo que hay. En relación con esas enmiendas de rechazo, nosotros vamos a abstenernos y dar un trámite, con las 17 enmiendas que la Agrupación Independiente de Canarias ha presentado, que corrija fundamentalmente los defectos mayores que vemos en el texto que ha remitido el Gobierno.

En primer lugar, señor Ministro, veo en el proyecto de ley tres grandes renglones que me mueven a una gran preocupación. Tengo que formular reservas a la seguridad jurídica que puede traer esta ley si no se concretan en el trámite de Comisión todas aquellas garantías que de principio judicial, jurídico y ordenancista, debe contener la ley, para evitar no solamente vacíos legales, sino también inseguridad jurídica, sobre todo cuando el Estado se atribuye una plena potestad en la retirada de concesiones administrativas a las empresas del transporte de viajeros o de mercancías por carretera. Me preocupa fundamentalmente ese tema de alcance jurídico.

En segundo lugar, me plantea reservas, señor Ministro, el principio constitucional de la economía de mercado. Me voy a referir a él muy brevemente para no abusar del tiempo que tengo concedido. Fíjense ustedes, señorías, que cuando se invoca en el artículo 12 del proyecto de ley el artículo 38 de la Constitución y el principio de respeto a la economía de mercado, hay una serie de disposiciones que están ya contempladas incluso en el artículo 1.º del

proyecto de ley, que en mi opinión vulneran fundamentalmente ese principio de la economía de mercado. Desde luego —y será mi última observación, para mí la más importante—, si la creación, por vía de esta ley, de la empresa ENATCAR no vulnera este principio, si lo está solapando o tiene sombras de inconstitucionalidad. No es esta la cuestión fundamental que sobre ENATCAR quiero plantear.

Por tanto, tenemos dos reservas fundamentales: la seguridad jurídica y el respeto constitucional a la economía de mercado, que creo que no queda suficientemente aclarado en esta ley.

Comprendo, señor Ministro, que esta materia del transporte es compleja y que hubiera sido más conveniente una trilogía de leyes: la referida al transporte de viajeros y mercancías por carretera; la relativa al ferrocarril, y otras. Ustedes han traído al proyecto hasta el transporte por cable, y regulan en una disposición adicional (creo recordar que es la tercera) cuestiones como, por ejemplo, los teleféricos y hasta los remontes en estaciones de esquí. ¿Cómo una empresa de una estación de remonte de esquí —es tracción por cable, y ustedes lo citan aquí— va a someterse a la regulación de esta ley? Es imposible. Además, no se da la fiereza del transporte por cable cuando hablemos del trolebús, pero desde luego llevar eso al teleférico o a los remontes de esquí hace pensar que el redactor de la ley ha tratado de abarcar demasiado para meter en un paquete ordenancista este tema. Habría que corregirlo, como otras observaciones que aquí se han hecho.

Finalmente, para no abusar del tiempo de SS. SS., mi última reserva (es una cuestión de principios, en congruencia con lo que trato de defender) se refiere a la creación de la empresa ENATCAR. Señorías, con todo lo opinable que pueda ser para defensores o detractores, el proyecto del Gobierno no puede complicar más la existencia en el mundo complejo del transporte en un tema de esta trascendencia e importancia. Si hay que conseguir que la intencionalidad de la Administración del Estado no perturbe, no complique y no distorsione el libre mercado en el sector, creo que la empresa ENATCAR lo puede producir negativamente. No sé —utilizando la socorrida frase de que el Pisuerga pasa por Valladolid— por qué, aprovechando esta ley, el Gobierno trae aquí la creación de la empresa ENATCAR. ¡Si es que, en principio, no tiene nada que ver con una ley de ordenación de los transportes terrestres! Llévase por otra vía. Con esta creación estamos modificando aquí los Presupuestos Generales del Estado, estamos introduciendo un gasto público con la creación de ENATCAR, se esté a favor o en contra. En este momento nos estamos metiendo en el terreno de los Presupuestos Generales del Estado.

Es más. De la cantidad de párrafos a los que dedica la exposición de motivos tres páginas, por ambas caras, en el «Boletín Oficial de las Cortes», la justificación de ENATCAR se despacha con apenas diez líneas. Esto no parece serio o de recibo. Diga aquí el redactor del proyecto del Gobierno qué razones hay, de éstas tan ambiguas que se señalan en diez renglones en la disposición adicional primera, para la creación de la Empresa Nacional de

Transportes por Carretera. Dice únicamente: Ya que se estima que el criterio anteriormente señalado de libertad de concurrencia entre modos de transporte se compagina mal con una situación creada como consecuencia de las normas de protección al ferrocarril. Esto es ilegible, ininteligible. Que no se dé ninguna otra justificación de sustitución o de acción vicariante de la iniciativa privada en el mundo del transporte con la presencia de ENATCAR creo que tiene un sentido perturbador. Fundamentalmente esto es lo que me hace contraer la mayor reserva en un principio constitucional de economía libre de mercado.

Con esta creación, señor Ministro, creo que nos estamos complicando para cuando la Comunidad Económica Europea dé, por fin, alguna directiva de la ordenación del transporte por carretera dentro del área comunitaria. Usted y yo sabemos, como muchas señorías, que la Comunidad Económica Europea en este difícil y proceloso mundo del transporte no ha tenido todavía la iniciativa definitiva, porque es muy difícil compaginar los diferentes intereses de los países miembros de la Comunidad. Pero no creo que la aparición de esta empresa pública ENATCAR nos vaya a facilitar armonizar nuestra legislación con la de la Comunidad Económica Europea. Muchas gracias, señorías.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Mardones. Vamos a proceder a la votación de las enmiendas de totalidad de devolución, números 88, 136, 293 y 294. (El señor **Trillo y López-Mancisidor pide la palabra.**)

Señor Trillo, ¿para qué solicita la palabra?

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: No tengo a mano en este momento las enmiendas. ¿La número 293 es la enmienda de texto alternativo?

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Trillo, la enmienda de texto alternativo, presentada por CDS, es la número 137.

El señor **TRILLO Y LOPEZ-MANCISIDOR**: ¿Y no se vota ahora?

El señor **PRESIDENTE**: Se vota posteriormente. Si se acordase la devolución del proyecto, no tendría sentido votar la enmienda de texto alternativo.

Comienza la votación. (Pausa.)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 290; a favor, 118; en contra, 163; abstenciones, nueve.**

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas de devolución.

Procedemos, a continuación, a votar la enmienda de texto alternativo número 137, presentada por el Grupo Parlamentario del CDS.

Comienza la votación. (Pausa.)

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Vo-**

**tos emitidos, 288; a favor, 43; en contra, 164; abstenciones, 81.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda de texto alternativo, presentada por el Grupo Parlamentario del CDS.

Rechazadas las enmiendas de totalidad, se remitirá el proyecto de ley a la Comisión correspondiente para su dictamen.

#### **PROPOSICIONES NO DE LEY:**

#### **— DEL GRUPO MIXTO-AGRUPACION IZQUIERDA UNIDA-ESQUERRA CATALANA, SOBRE CONCESSION DE INDULTOS A JORNALEROS ANDALUCES**

El señor **PRESIDENTE**: El punto siguiente del orden del día es la proposición no de ley del Grupo Mixto-Agrupación Izquierda Unida-Esquerreta Catalana, sobre concesión de indultos a jornaleros andaluces. (El señor **Bandrés Molet pide la palabra.**) Señor Bandrés,

El señor **BANDRES MOLET**: Para una cuestión de orden, señor Presidente.

Obligaciones que S. S. conoce y que se relacionan, principalmente, con la situación de campaña preelectoral en la que se encuentra Euskadi, me impiden cumplir, como a mí me gustaría, con mis obligaciones de portavoz del Grupo Mixto y, en consecuencia, no pude asistir a la última reunión del martes. Con anterioridad solicité de un compañero portavoz de otro Grupo que hiciera presente en la Junta de Portavoces mi deseo expreso de que, en este trámite de proposiciones no de ley, se viera, a continuación, conjuntamente con la que se va a tratar, la mía, de la misma naturaleza, que pasó a la Comisión de Justicia y que no pudo ser tratada porque también indiqué entonces al Presidente que, por las mismas razones, yo no iba a estar presente. Se me contestó al día siguiente, por parte del portavoz al que yo había hecho esta petición, que se había adoptado este acuerdo en la Junta. Ahora me encuentro con que, al parecer, no figura en el orden del día.

Pregunto, señor Presidente, qué obstáculo, qué dificultad, qué problema y de qué índole, impide que se pueda tramitar mi propia proposición no de ley, de naturaleza similar a la que va a ser defendida por Izquierda Unida, para poder adoptar la posición consecuente. Se trata de problemas de unanimidad y quiero decir que el Grupo Mixto, al que yo represento, está de acuerdo con los demás Grupos en que este tema se incluya hoy en el orden del día.

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Bandrés, lo que plantea S. S. no es una cuestión de orden. Es una solicitud de explicación sobre el orden del día y se la voy a dar gustosamente.

En la reunión de la Junta de Portavoces, efectivamen-

te, se planteó la solicitud que interesaba a S. S. y a su formación política de que, en el orden del día de esta sesión plenaria, habida cuenta que en el mismo se había incluido la proposición no de ley que vamos a debatir inmediatamente y habida cuenta la similitud o identidad del objeto al que ambas se refieren, se pudiesen tramitar y debatir conjuntamente. Eso implicaba modificación del orden del día ya aprobado por la Junta de Portavoces en la sesión anterior, y la modificación de ese orden del día requería unanimidad en la Junta de Portavoces.

El acuerdo de la Junta de Portavoces fue que si el Grupo proponente no tenía objeción a esa tramitación conjunta, se podría llevar a cabo, y si había objeción por parte de la Agrupación proponente, Izquierda Unida-Esquerriera Catalana, no se modificaría el orden del día.

La Agrupación proponente hizo llegar a la Presidencia su deseo de que su proposición no de ley se tramitase aisladamente y cobró sentido el acuerdo de la Junta de Portavoces; que quedó supeditado a la manifestación de voluntad de la propia Agrupación proponente.

Tiene la palabra el señor Sartorius.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Señor Presidente, señorías, para defender la proposición no de ley sobre concesión de indultos a los jornaleros andaluces.

Yo voy a relatar, en primer lugar, para defender esta proposición no de ley, los hechos tal cual son, o, por lo menos, como le constan a este Diputado. La situación, en estos momentos, es que, en Andalucía, están abiertos 600 procesos (no es que haya 600 procesados, sino 600 procesos), que afectan a unas 160 personas, a unos 160 jornaleros, que están, en unos casos procesados y, en otros, condenados; en la mayoría de los casos, ya condenados. Condenados en primera instancia con penas que van desde 30.000 pesetas de multa o arresto sustitutorio, hasta un año de cárcel; algunos con 11 procesos encima, con peticiones fiscales de tres años y, lo que es más curioso en el momento en que nos encontramos, con muchas solicitudes de inhabilitaciones para todo cargo público de hasta ocho años en muchas ocasiones.

Hay ejemplos verdaderamente notables, como es el caso de los ocho concejales del Ayuntamiento de Badajoz, todos ellos procesados. Entre ellos se encuentra el secretario provincial de Sevilla de Comisiones Obreras, con un año de prisión como condena y ocho años de inhabilitación como accesoria; el alcalde de Los Corrales, con seis meses de condena y seis meses de inhabilitación; los 17 procesados de Peñaflores, con peticiones de uno a tres años de cárcel, entre los que se encuentra una mujer minusválida y otra de más de sesenta años. La lista es interminable. La tengo a disposición de los señores Diputados que estén interesados, así como todos los procedimientos, la situación procesal en que se encuentran, las condenas, etcétera.

Se dirá que son temas que afectan al Poder Judicial, que, por lo tanto, son los jueces los que tienen que decidir y que este Parlamento no tiene por qué entrar en una cuestión de estas características. Yo creo, señorías, que no

es así. Bajo todos estos procedimientos judiciales hay un problema político muy importante. De una parte, nos encontramos con una actuación del Ministerio Fiscal, en el caso de los procedimientos que se han seguido contra jornaleros andaluces, que me parece que no es correcta, por lo que se tendría que exigir intervención por parte de la Fiscalía General del Estado y del Ministerio de Justicia, porque entendemos que cuando los jueces y las Audiencias Provinciales han absuelto a los jornaleros, no tiene sentido recurrir esas sentencias al Tribunal Supremo. Aquí hay muchos casos en que, habiendo ya una absolución por parte de las Audiencias Provinciales, el Fiscal insiste en ir al Tribunal Supremo para seguir todavía metiendo el dedo en la situación. Me parece que tendría que haber un criterio más flexible, un criterio más acertado con respecto a la situación que se está debatiendo en los procedimientos de los jornaleros andaluces y no actuar de esa manera. De otro lado, está la actuación del poder gubernativo y la de algunos mandos de la Guardia Civil, que verdaderamente son curiosas, por lo que suponemos que no tienen instrucciones precisas a este respecto.

Los procedimientos y los procesos se hacen a veces sobre la base de atestados de la Guardia Civil, que recoge antecedentes anteriores al año 1975. Yo creía que eso había sido absolutamente liquidado por la amnistía y, desde luego, por el régimen democrático, por lo que no es aceptable que en los atestados de la Guardia Civil—se deberían dar instrucciones en ese sentido—aparezcan los antecedentes que los procesados tuvieron en los años 1972, 1971 y 1970, porque resulta que entonces eran peligrosos agitadores pertenecientes al Partido Comunista de España o a Comisiones Obreras. Eso está en atestados de la Comandancia de la Guardia Civil. Tendrían que darse instrucciones precisas y concretas para que eso no volviera a suceder, porque no se pueden sacar a colación, en el régimen democrático, los antecedentes que se tuvieron en un momento determinado.

En informes de los años 1983 ó 1984 se encuentran cosas tan curiosas como, por ejemplo, que el Comandante de puesto de Los Corrales, al hablar de uno de los encartados, dice: Está constantemente corriendo de un lado para otro. Donde hay conflictos laborales, allí se encuentra fulano de tal, siendo su labor la de un revolucionario. Siendo su trabajo como cura párraco nulo, no solamente nulo, sino que incita a las parejas para que no se casen por la Iglesia y lo hagan por lo civil. **(El señor Vicepresidente, Torres Boursault, ocupa la Presidencia.)** Habría que dar instrucciones para que estas cosas no sucedieran ya en el futuro. Hay otro caso en que se habla también de otra persona y se dice que el día 11 de diciembre de 1976, con motivo de una conferencia en el interior de la Iglesia parroquial, el informado dijo lo siguiente: que el día de la celebración del referéndum para la reforma política le aconsejaba al pueblo en general que no acudiese a las mesas electorales a depositar su voto, cosa que creo que hizo el Partido Socialista y nosotros también en aquel famoso referéndum. Por tanto, no creo que sea una cosa tan grave. Estas cuestiones están en los informes de las Comandancias o en los atestados que se están haciendo y podría

seguir citando otros, pero sería cansarles y no tengo mucho tiempo.

Hay, por tanto, una actuación del Ministerio Fiscal sobre la que, desde nuestro punto de vista, se deberían dar instrucciones en otra dirección, y algunas Comandancias de la Guardia Civil, por supuesto no todas, donde todavía están sacando antecedentes anteriores al régimen democrático. Pero ustedes dirán —éste es el argumento que yo he oído siempre sobre este tema—: es que se han producido unos hechos delictivos y, por tanto, aquí hay una ley y hay que cumplirla; lo sentimos mucho, pero las leyes son las leyes y hay que cumplirlas. Yo, señorías, creo que éste es un argumento que conviene matizar, y me entenderán muy bien no solamente los juristas, sino cualquiera que tenga una cierta sensibilidad más allá de la letra de la ley, porque creo que ya era Ulpiano, el gran maestro en derecho, el que decía aquello de «summum ius, summa injuria», que quiere decir, traducido al lenguaje nuestro de todos los días, que la aplicación estricta de la ley comete las más grandes injusticias. Eso es lo que quiere decir «summum ius, summa injuria».

Por eso hay una inmensa jurisprudencia, y no sólo una jurisprudencia de los tribunales, sino unos criterios políticos, que dice que la aplicación estricta de la letra de la ley comete grandísimas injusticias si no se sitúan los hechos en el contexto en que se han producido. Y en el caso de los jornaleros andaluces la clave está en el contexto en que se producen esos hechos. ¿Y cuál es ese contexto? ¿Cuáles son esas circunstancias? Yo no les voy a contar a ustedes aquí la historia del siglo XIX ni les voy a hablar del libro de Del Moral, que siempre se saca cuando se habla de los jornaleros andaluces, porque no quiero hacer la más mínima demagogia, lo único que pretendo es pedir un indulto para los jornaleros de Andalucía y que eso salga adelante. Por tanto, no voy a hacer en absoluto la posiblemente fácil demagogia que se puede hacer sobre la situación de los jornaleros andaluces, pero últimamente, que se habla tanto en España de asignaturas pendientes —aquí estamos hablando todos los días de asignaturas pendientes, se ve que no hemos aprobado ninguna nunca, porque tenemos muchas asignaturas pendientes— resulta que ésta sí es una asignatura pendiente: la situación del campo andaluz y de los jornaleros andaluces, que han pasado todos los regímenes posibles en la historia de nuestro país. Han cambiado algunas cosas en nuestro país, pero los jornaleros andaluces siguen siendo esos jornaleros que no tienen tierra, que no tienen trabajo, que se encuentran en paro la mayoría del año. Esa es la situación que existe en esa región de España.

Ha habido evidentemente la ley de Reforma y Desarrollo Agrario, creo que del año 1973, y la ley de Fincas Manifiestamente Mejorables que dio la UCD, que recuerdo que es del año mil novecientos setenta y tantos, o la ley que se llama de Reforma Agraria del Parlamento andaluz, del año 1984. Ha habido muchas leyes con nombres muy rimbombantes y muy largos, de reforma agraria, etcétera, pero la situación sigue sin modificarse, la situación es prácticamente la misma. Lo único que ha ocurri-

do es que ahora se lleva más dinero —como ahora explicaré— a los jornaleros andaluces, eso es verdad, pero la situación social de fondo sigue siendo exactamente la misma, porque esa Ley de Reforma Agraria última, del año 1984, de la Comunidad Autónoma andaluza, ha quedado inédita, porque se ha intentado en Antequera una experiencia que los tribunales de momento han frenado completamente, yo no sé si por incompetencia o por otras razones.

La realidad es que estamos hablando de un colectivo humano de unas 400.000 personas que viven del campo, a veces en las tierras más ricas de España, incluso en las más ricas de Europa, y que, en cambio, tienen la situación social probablemente más lamentable de todo el país. Eso es un contrasentido tremendo, vivir en unas tierras, muchas de ellas calificadas como las mejores de toda España y, repito, de Europa y, sin embargo, estar sin trabajo la mayoría del año, estar en una situación social verdaderamente lamentable, con los índices de analfabetismo más altos, con los índices de paro más altos y con toda una situación social y económica muy difícil. Unas tierras que siguen teniendo el mismo reparto que han tenido siempre, porque ustedes saben perfectamente que las fincas de más de 200 hectáreas sólo son el uno por ciento del total de las explotaciones agrarias y acaparan el 54 por ciento de las tierras. En el año 1985 todavía un 84 por ciento de los jornaleros no cobraban el subsidio completo, puesto que no tenían justificadas las 60 peonadas que exigen las normas vigentes al respecto.

Es decir, un reparto de la tierra profundamente injusto, una situación social verdaderamente difícil. Y dirán —estoy seguro de que me lo va a decir el digno representante del Partido Socialista— que la situación ha mejorado, que se han tomado una serie de medidas, que ahí está el PER, el Plan de Empleo Rural, el subsidio y también la formación ocupacional, mientras que antes teníamos el empleo comunitario que era bastante peor, en su opinión. El empleo comunitario, señorías, era un mecanismo que existía anteriormente, que ya nació en los años setenta. Después fue subiendo el dinero que se daba al empleo comunitario y, como he dicho algunas veces, se libraban fondos según tumulto, cuanto más grande era el tumulto más dinero se libraba a los ayuntamientos para ir cubriendo la situación en Andalucía. Después de muchas luchas de los jornaleros, de los Sindicatos con los Gobiernos de UCD, se fueron librando, según tumulto, cantidades cada vez superiores, hasta que llega el Gobierno actual al poder y entonces se descubre el gran invento mágico para el campo andaluz, que es el famoso PER, el subsidio y la formación ocupacional. Es verdad, señorías, que ustedes han mandado más dinero, tengo aquí algunas cifras, bastante más dinero que en la época anterior: 60.000 millones, 57.000 millones. Evidentemente el reto era interesante, mandar todos esos millones, pero yo les voy a decir lo que ha producido en Andalucía todo ese mecanismo, desde mi punto de vista. Yo reconozco que se ha mandado más dinero, pero la situación de los jornaleros de Andalucía no se ha modificado sustancialmente porque ustedes hayan mandado más dinero...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Boursault): Le ruego que vaya terminando, señor Sartorius.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Sí, señor Presidente.

Lo que han hecho, señorías, ha sido convertir a la población trabajadora del campo en pensionistas a partir de los dieciocho años en muchas ocasiones, es lo que se ha hecho con esas medidas. Han supuesto una cierta paz social, por llamarlo de alguna manera, pero han roto las relaciones laborales en el campo; han propiciado enfrentamientos entre los propios trabajadores; han desarticulado los Sindicatos; han puesto en manos de los empresarios un poder inmenso, porque quien firma las peonadas es el empresario agrícola y, por tanto, eso le da un poder inmenso. Se pueden hacer cosas no totalmente legítimas y legales en esa situación; se está dando lugar a corruptelas, a compra de peonadas, a fijos que no se declaran como fijos, a pagos de 105 pesetas para la Seguridad Social, a que haya empresarios que apuntan las peonadas a sus hijos y tienen bastantes tierras, sin hablar de los índices más altos de desempleo; en fin todas estas cuestiones que ya he repetido.

En este contexto, señorías —y termino—, se ocupan fincas simbólicamente, pacíficamente. Eso es así. No hay violencia en el campo andaluz, no se ha podido decir eso en toda nuestra historia. Ahora hay una situación pacífica, y los trabajadores luchan con una serie de armas para reivindicar cuestiones muy justas, como es la tierra o como es trabajo. Es ocupación pacífica. ¿Es que en las ciudades nunca se corta el tráfico? ¿Qué pasa en las ciudades cuando se corta el tráfico? ¿Qué pasa con los agricultores cuando salen con los tractores por las carreteras? ¿Cuántos procesados hay? ¿Cuántos encarcelados hay? ¿O es que es la primera vez en España que hay manifestaciones u ocupaciones? Sin embargo, no ha habido procesos, no ha habido encarcelamientos, señorías. ¿Por qué en el caso de los jornaleros andaluces sí? Ese es el problema que nos tenemos que plantear, porque muchas veces, ante la situación social que existe, los mismos Gobiernos Civiles no han abierto las diligencias previas necesarias ni lo han pasado al juez, sino que lo que han hecho ha sido disolver, arreglar el asunto y ahí quedan, pero no en seguida meter 600 procedimientos judiciales a 160.

Es por eso por lo que pedimos un indulto para los jornaleros, y otro día hablaremos sobre la reforma agraria en España y en Andalucía.

Si me permite la Presidencia, voy a leer la moción y explicaré, porque es muy breve, en qué sentido planteamos el voto. Nosotros decimos: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que proceda a la tramitación, con arreglo a Derecho, de los expedientes de solicitud de indultos totales y particulares a favor de los jornaleros andaluces que hayan sido condenados». Por tanto, conforme a derecho y que tramite. Señores de la mayoría, señores Diputados, ¿es que a una proposición de este tipo se puede decir que no? ¿Es que van a salir ustedes de aquí diciendo a los jornaleros andaluces que no quieren tramitar el procedimiento de indulto? Yo no me lo explico, se-

ñores de la mayoría. Me han dicho que van a decir ustedes que no. Pues bien, que cada uno arrostre sus responsabilidades, porque nosotros lo único que pedimos es que se inste al Gobierno, por esta Cámara, para que tramite los expedientes de indulto conforme a Derecho. ¡Qué menos se puede pedir!

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Boursault): Gracias, señor Sartorius.

No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley.

¿Grupos Parlamentarios que deseen intervenir? (**Pausa.**)

Por la Agrupación del PDP, del Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Pérez Dobón.

El señor **PEREZ DOBON**: Gracias, señor Presidente.

La Agrupación de Diputados del PDP anuncia su abstención en relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto, Izquierda Unida, referente a los indultos a jornaleros andaluces.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Boursault): Gracias, señor Pérez Dobón.

Tiene la palabra el señor Bandrés.

El señor **BANDRES MOLET**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, hay comportamientos políticos muy difíciles de entender y yo tengo que expresar aquí el sentimiento de Euskadiko Ezkerra, porque Izquierda Unida ha vetado en la Junta de Portavoces la posibilidad de que hoy se acumule a su pretensión otra similar presentada por mi Partido. Yo, que en política he renunciado a entender muchas cosas, también voy a renunciar a entender ésta. Y se me ocurre decir: «Arrieros somos...». Pero no somos arrieros y, desde luego, Euskadiko Ezkerra jamás votará ninguna proposición que presente ese Grupo o cualquier otro de este Parlamento. Agradezco, en todo caso, la sinceridad del planteamiento. La altivez de ese Grupo no tiene nada que ver con la de los aceituneros del poeta.

Señor Presidente, quiero decir que en su momento defenderé mi propia proposición de ley, pero anuncio la abstención de los Diputados de Euskadiko Ezkerra a esta proposición no de ley, con cuyo preámbulo estamos absolutamente de acuerdo y al que se podrían añadir muchas cosas —que yo añadiré en su momento—, pero nos abstendremos, porque es una proposición no de ley que en su parte dispositiva es técnicamente imperfecta e insuficiente.

El Diputado de esa Agrupación ponía mucho énfasis en decir que se tramite. Nosotros no pedimos que se tramite, sino que hay que decir que el Gobierno proponga al Rey, del modo que establece la Constitución, el indulto. Que se indulte, no que se tramite, porque tramitar significa, señores, exponerse a un resultado que se desconoce, significa que se tramite —como su nombre indica—, que se haga el papeleo y los expedientes, y que luego sea lo que Dios quiera. No, a estos trabajadores del campo hay

que indultarlos, y la petición que yo formularé en su día será que el Gobierno proponga al Rey, del modo que establece la Constitución, el indulto total de las penas que hayan correspondido y se hagan firmes en los juicios correspondientes.

Pero, además, hay otra imperfección técnica que nos empuja a abstenernos y es que esta proposición no de ley se ciñe a que se tramiten indultos por tres determinados delitos: manifestación ilegal, desórdenes públicos y coacciones. Yo pretendo que se indulte por cualquier delito que se cometa en relación con esos hechos, con los hechos que aparecen en el preámbulo evidentemente. No lesiones, no homicidios, que no se han producido ni se producirán. Piénsese que técnicamente un fiscal podría acusar de hurto de uso, por ejemplo, y esto no estaría incluido en esta proposición no de ley.

Por estas razones, señor Presidente, reiterando el dolor y el sentimiento de mi Partido político, expreso el sentido de nuestro voto.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Boursault): Gracias, señor Bandrés. Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Buil Giral.

El señor **BUIL GIRAL**: Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados, voy a fijar la posición de nuestro Grupo con relación a esta proposición no de ley presentada y defendida por la Agrupación de Izquierda Unida sobre concesión de indultos a los jornaleros andaluces y respecto a la que ya anuncio que por unas razones no estrictamente iguales a las que ha alegado el señor Bandrés, mi Grupo se va a abstener, queriendo hacer, en primer lugar, una advertencia o consideración y es que estamos absolutamente de acuerdo sobre el tema de fondo; que conocemos todas las causas, muchas de ellas históricas, que han dado lugar a los hechos que han sido enjuiciados, especialmente las ocupaciones de fincas y todas las actuaciones conexas que han terminado en procesamientos y también ya en numerosas condenas. Las conocemos, pero todo este tema que se plantea en el preámbulo de la proposición no de ley tiene un tratamiento político distinto que compete en estos momentos a quienes tienen una responsabilidad de Gobierno, al Gobierno de la nación y al de la Comunidad Autónoma.

Hay también otras consideraciones que son estrictamente técnicas. En primer lugar, que la acción de la Justicia ha tenido que seguir la pauta obligada, especialmente del Código Penal, y que en algunas figuras actúa con un cierto automatismo, y que el ministerio fiscal actúa también, respecto de los autos de sobreseimiento o sentencias que han sido dictadas, con arreglo a los principios que rigen su actuación según su propia ley orgánica.

En segundo lugar, que hay que suponer que el juzgador, al adoptar resoluciones condenatorias o exculpatorias, ya habrá tomado cuenta de todas estas circunstancias genéricas o específicas que modifican la responsabilidad penal, especialmente la situación social, la situación de verdadera angustia de muchos de los que han sido con-

denados, y suponemos que las condenas se habrán aminorado a estas circunstancias.

También existe una imperfección, que señalaba ya el señor Bandrés, aunque nosotros la vemos en otro sentido, y es que en el texto de la proposición no de ley de Izquierda Unida se insta al Gobierno para que proceda a la tramitación, con arreglo a Derecho, de los expedientes de solicitud de indultos totales y particulares a favor de los jornaleros andaluces. Pero aquí no aparece con verdadera claridad si la iniciativa que se pretende es que simplemente tramite, como tiene obligación el Gobierno, el Ministerio de Justicia, de tramitar cualquier expediente de indulto que se proponga, o si es un urgir al Gobierno para una tramitación más rápida, porque parece que no hay un acuerdo perfecto entre la exposición de motivos, digamos, el preámbulo de la proposición y el texto final.

Todo esto sería suficiente ya para plantearnos serias dudas sobre nuestro apoyo a esta iniciativa parlamentaria, pero nosotros vemos que, aparte, hay una razón mucho más poderosa. Aquí se pide un indulto total y particular para unos jornaleros andaluces que han cometido unos hechos que están tipificados en el Código Penal. Efectivamente, es un grupo numeroso de personas, pero quiero recordar aquí que también hay otros grupos numerosos de personas, que igualmente han sido condenadas por acciones más o menos parecidas, que también se movían en una situación de angustia, de verdadera necesidad, y respecto a las que, si aprobáramos esta proposición no de ley, se crearía una situación discriminatoria.

Por estas razones, nuestro Grupo —reitero— se va a abstener en la votación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Boursault): Gracias, señor Buil.

Por el Grupo de Coalición Popular, tiene la palabra el señor Ruiz Gallardón.

El señor **RUIZ GALLARDÓN**: Señor Presidente, señorías, el Grupo Parlamentario de Coalición Popular se va a oponer a la proposición no de ley de la Agrupación de Izquierda Unida-Esquerra Catalana. Y se va a oponer fundamentalmente por razones de buena técnica jurídica, aunque también hagamos después las consideraciones que, en cuanto a lo que se llama problema de fondo, nos merecen, simplemente como apuntes para si en algún momento vuelve a esta Cámara una proposición no de ley bien formulada, anticipemos nuestra opinión al respecto.

Quiero empezar mis palabras haciendo mías, con algunos matices, las distintas objeciones de carácter técnico-jurídico que tanto el señor Bandrés como el señor Buil han expresado ante esta Cámara, manifestando al mismo tiempo mi extraordinaria sorpresa por la conclusión que tan ilustres parlamentarios sacan de su propia argumentación, ya que no me cabe la menor duda de que si todos los que tenemos dificultades técnicas en cuanto a la tramitación de esta proposición no de ley —y como vemos, no somos ni uno ni dos, sino varios— adoptáramos la postura, después de decir que no se puede tramitar porque está mal formulada, de abstenernos, daríamos en el pa-

radójico resultado de que se tramitaría la proposición no de ley.

Luego lo congruente, mis queridos compañeros, a mi modesto modo de entender las cosas, es que si técnicamente está mal formulada, no hay más remedio que votar que no. Lo cual no quiere decir que no seamos conscientes, desde el Grupo de la Coalición Popular, de los problemas de fondo que, por supuesto, tienen arranque en algunos de los hechos que han quedado expuestos en la formulación de la proposición no de ley, pero que también deben ser complementados con otros muy distintos. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Dicho lo anterior, voy a alegar algunas otras razones de verdadera técnica jurídica también que impiden la tramitación de esta proposición.

En primer lugar, no cabe, a nuestro modesto modo de entender, que se pida nada respecto de procedimientos en curso. No vayamos a incurrir aquí en aquel tremendo defecto técnico a que dio lugar, en la etapa anterior de la Historia de España, el famoso y conocido indulto MATE-SA, donde se indultaba a unas determinadas personas por delitos que todavía no habían sido establecidos como tales en las correspondientes sentencias dictadas por el Poder Judicial, que es el único que las puede dictar.

Aquí se sabe que hay un conjunto de sumarios todavía abiertos y, en cualquier caso —segunda objeción técnica—, hay algunas sentencias, pero que no son firmes, y el carácter de firmeza es algo tan elemental que aparece en el número 1 del artículo 2.º de la Ley de 1870, de 18 de junio, que tengo a la vista, en la que se regula el derecho de gracia o indulto. Los procesados criminalmente que no hubiesen sido aún condenados por sentencia firme, están exceptuados de la posibilidad de tramitación del indulto correspondiente.

Y tiene que ser así, querido señor Sartorius, porque evidentemente hay que respetar, cuando menos, todas las facultades que tiene el Poder Judicial cuando se le entregan a enjuiciamiento unos determinados hechos.

Y si bien es verdad que en algunos supuestos ha habido sentencias condenatorias, no es menos cierto que tales sentencias están recurridas y que la totalidad del Poder Judicial debe resolver sobre el problema antes de que entre por la única vía legítima en Derecho a actualizarse el derecho de gracia, cuál es el momento en que efectivamente existe determinado y condenado un delito por un Tribunal de justicia.

Voy a razones más peculiares, y también razones de carácter técnico jurídico, pero que tienen una cierta trascendencia en cuanto a la posible demagogia que con este tema se está haciendo, y que el propio señor Sartorius ha reconocido al plantear la defensa de su proposición no de ley.

Señores, el instituto de la gracia, el instituto del indulto, a diferencia de lo que ocurre con la amnistía, aun cuando al indulto se le llame total —que se le llama total porque es de la totalidad de la pena, no por otra razón—, es un instituto jurídico que llama, que exige, que clama por la individualización. No se puede comparar un caso con otro. Podrá servir de precedente, pero los indultos hay que

concebirlos individualizadamente: no se trata de, atención señores, indultar a los jornaleros andaluces, sino a don Fulano de Tal, a don Zutano de Cual y a don Perengano de Tal, que son jornaleros andaluces, que pueden ser también partidarios del Sevilla o del Betis, que se casan por la iglesia, como decía el señor Sartorius, o que se casan civilmente. Si no se respeta el principio de individualización en materia de indultos, estamos haciendo un flaco servicio a las instituciones del Estado, y también al derecho de gracia. Y esto se enlaza con otro de los puntos que ciertamente presenta enormes dificultades para que nos podamos pronunciar en esta Cámara, o harta dificultad de carácter técnico sobre el problema que se nos plantea, porque todo indulto digno de tal nombre, debe partir necesariamente del principio de legalidad. Quiero decir con esto que las leyes se hacen para ser cumplidas. Y si cumplidas esas leyes por los Tribunales de justicia, y aplicadas a un supuesto concreto, resulta desproporcionada la pena o el castigo que se le impone al presunto delincuente, entonces debe entrar en juego el derecho de gracia.

Pero quien primero debe pronunciarse sobre tal tema no es ni esta Cámara desde luego, ni siquiera el gobierno, sino forzosamente los tribunales sentenciadores.

Por eso también está mal redactada la conclusión o parte dispositiva de esta proposición no de ley, porque hubiera debido decirse, para que primero, o previo informe —ya sé que se dice con arreglo a Derecho, pero no basta—, previo informe de los Tribunales, individualizados los casos, después de que haya habido sentencias firmes, con intervención del Ministerio Público, el Gobierno proceda —y ahí hago mía la objeción del señor Bandrés— a solicitar del Rey la aplicación del indulto.

Y con esto entro en lo que se ha llamado el tema de fondo y no entretengo en exceso a SS. SS.

Naturalmente, el derecho vivido, ese «summum ius», que no es siempre «summa injuria», parte de unas determinadas realidades sociales, y esas realidades sociales se han reconocido aquí, al menos parcialmente, por parte del proponente. La población activa andaluza, la ocupada en agricultura, es porcentualmente mayor —la activa— que en cualquier otra Comunidad Autónoma y que en los países de la Comunidad Económica Europea. Más aún, la agricultura andaluza es puntera en tecnologías nuevas, incluso superior a las tecnologías que pueblos tan avanzados en esta materia como Israel, tienen en estos momentos puestas en práctica. Incluso en Andalucía, se decía también por el señor Sartorius, se produce por la bondad de las tierras, por la feracidad de las mismas, una mayor producción, por encima y más allá de las medias nacionales, y, sin embargo, el nivel de paro en Andalucía en general es de un 30 por ciento superior al que desgraciadamente nos aqueja y nos acongoja al resto de España.

Pero lo que hay que realizar, lo que hay que examinar, si queremos llegar a una solución, y para que ésta sea eficaz, es ver por qué ese nivel de paro en Andalucía es mayor. Y nos encontramos con que no es precisamente por causa de los agricultores; que no es por causa de los jornaleros. Es porque se ha desmantelado toda la industria

pesada; porque no hay nuevos proyectos reales de grandes empresas; porque ha habido un retorno importante de la emigración, no sólo de la emigración en Europa, sino también de la propia emigración interior, sobre todo de Cataluña; porque se ha paralizado, y, a veces, desde instancias claramente alineadas con Izquierda Unida, toda una política de construcción que hubiera podido y debido fomentar la creación de nuevos puestos de trabajo.

Pero es que hay algo más: es que en materia agrícola, el paro hubiera podido y debido resolverse de otra manera, con lo que la excitación y el acongojamiento de que se habla de esos jornaleros andaluces, sin duda, hubiera quedado reducido. No olvidemos, señorías, que en el momento actual el mayor terrateniente y latifundista de toda Andalucía es el Estado y que después de la expropiación de RUMASA tiene en estos momentos 50.000 hectáreas más.

Añadamos a esto que no hay, según mis noticias, puede que no sean tan correctas como las del señor Sartorius, ni un solo caso de denuncias de los propietarios de fincas ocupadas. Añadamos que no hay ni una sola sentencia, según mis noticias, en que se condene por la simple ocupación. Ya lo apuntaba el señor Bandrés. Es por otro conjunto de delitos, es porque puede haber coacciones; puede haber alteraciones del orden público, como cortes de carretera o líneas férreas; puede haber hasta hurtos de uso, como él decía; pero lo cierto y evidente es que nadie por pedir trabajo, según nos consta, está siendo y ha sido condenado en Andalucía. Por pedir trabajo.

No deja también de sorprender, señor Sartorius, que cuando usted defiende su proposición no de ley aduce, y aduce bien, que hay 160 jornaleros andaluces condenados de 600 procesos. Seiscientos procesos y sólo 160. Aquí esto no me cuadra. ¿O es que esos 160 no serán por casualidad los mismos profesionales de esos típicos hechos delictivos según los jueces, según sentencias no firmes a que S. S. se reduce? ¿O es que no estaremos fomentando en estos momentos, demagógicamente, señor Sartorius, con esto que todos queremos siempre que es el ejercicio del derecho de gracia, el favorecer una nueva clase de activistas políticos que no se quieren ajustar tampoco a los principios de legalidad y a los principios constitucionales? ¡Ah, esto es un tema muy serio!

Señorías, nosotros ante estos planteamientos con las razones formales y por las razones de fondo aducidas, porque no nos gusta hacer demagogia, porque no estamos defendiendo aquí, y podemos y debemos hacerlo y lo haremos en su momento, los derechos que también tiene la propiedad privada, sino porque nos parece que esto es una proposición no de ley mal planteada y demagógicamente defendida, vamos a votar que no.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ruiz Gallardón. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Espinosa.

El señor **GARCIA ESPINOSA**: Señor Presidente, señorías, voy a tratar brevemente de fijar la posición de mi Grupo en relación con la proposición no de ley que nos ocupa, que presenta la Agrupación de Izquierda Unida.

Sintiendo que por una serie de problemas reglamentarios, ajenos, por supuesto, a nuestra voluntad, no pueda contestarle al señor Bandrés. Espero que sepa disculparlo.

La proposición no de ley, como se ha dicho, contiene una única pretensión y es que el Gobierno indulte a una serie de jornaleros andaluces por delitos cometidos de manifestación ilegal, de desórdenes públicos y de coacciones.

Para ello intenta el proponente, a mi juicio, justificar esta conducta en base a lo que él ha llamado el problema de fondo o la injusta situación social del campo andaluz.

Me permitirá por ello el señor Presidente y todas SS. SS. que, antes de entrar en la pretensión concreta que persigue la proposición, haga un par de consideraciones previas al hilo de lo que aquí se ha dicho por el señor proponente y por otros señores Diputados intervinientes. Para ello intentaré hacerlo —yo sí creo que lo voy a conseguir, señor Sartorius— de la manera más real posible. Por ello intentaré no acudir a exponer lo que podíamos denominar como un conjunto de difusas opiniones o de popularizados puntos de vista que distorsionen la realidad o tiendan a malconformar la opinión pública.

Voy a hacer dos consideraciones previas sobre lo que se ha llamado la situación del campo andaluz —el problema de fondo— y sobre la naturaleza misma de los hechos que hoy valoramos políticamente.

Se ha dicho, señor Presidente; señorías, reiteradamente que la situación del campo andaluz es injusta, y no va a ser este portavoz el que la vaya a negar. Efectivamente, la cuestión que nos ocupa es un problema histórico que ha generado una serie de movimientos seculares que hoy nos pueden parecer más o menos acertados, pero que, indudablemente —y me estoy refiriendo a finales del siglo XIX y principios del XX—, estaban motivados por una situación objetiva de marginación política.

Sin embargo, desde entonces hasta acá me permitirán que les diga que es mucho lo que se ha avanzado y que la situación es radicalmente diferente. No voy a extenderme —también quiero decirlo— en describir esa situación injusta del pasado, porque tengo el convencimiento de que en este caso, como en el discurso político general, no se trata ya de definir la injusticia, sino de pasar a combatirla.

Me permitirán que les diga que este Gobierno —hay datos concretos que lo demuestran— pasa a la acción decididamente intentando combatir esa injusticia. Aquí se ha reconocido una mejora de las inversiones en el campo andaluz. Sin embargo, lógicamente no se ha explicitado, y me permitirá el señor Diputado que yo sí lo haga.

Voy a comenzar poniéndole un ejemplo. Se ha sustituido el empleo comunitario —y usted lo reconocía— por otro sistema de distribución mucho más justo, como es el plan de empleo rural. Usted decía que este plan era un sistema más justo, pero no reconocía el esfuerzo inversor que se ha realizado. Le diré, no ya para su conocimiento —pues estoy convencido de que lo sabe—, sino para el de toda la Cámara y de la opinión pública, que desde su creación se han invertido 103.000 millones de pesetas y, por dar un dato concreto, por el plan de empleo rural se in-

vertirán este año en Andalucía 50.000 millones exclusivamente en salarios directos para los trabajadores.

Le pondré otro ejemplo. Si en el trienio 1980-82 las inversiones en subsidios para parados del medio rural fueron de 45.000 millones de pesetas, en el trienio 1983-85, esto es, bajo el mandato del Gobierno socialista, se han invertido 106.000 millones de pesetas. Es decir, casi se ha triplicado esa cantidad.

Por último, haré referencia a que se ha puesto en marcha una reforma agraria que ha sido hoy paralizada por un recurso legal al que tenía derecho una parte de la sociedad andaluza, indudablemente, pero hemos manifestado nuestra voluntad política de continuar con su práctica cuando estén clarificadas las reglas de juego.

Por tanto, y como resumen de esta primera consideración previa, señor Presidente, la situación del campo andaluz yo no diré que es la del paraíso; tampoco es la del infierno que algunos pretenden presentar.

Creo que he dado datos suficientes, al margen del reconocimiento del mismo proponente, como para reconocer los esfuerzos que progresivamente se están realizando. Datos que permiten asegurar, al menos yo estoy convencido de ello, que este Gobierno ha demostrado más sensibilidad que ningún otro en la historia de España para con los trabajadores del medio rural en Andalucía. Y vamos a continuar con esa política, señorías, porque no veo ninguna razón para cambiar una política que, a pesar de lo que se diga, ha sido, recientemente además, apoyada por la mayoría de los ciudadanos. Me permitirá por ello que le diga que este Gobierno ha de sentirse plenamente legitimado para continuar por el camino iniciado.

En definitiva, señor Presidente, señorías, ni nuestro discurso político, ni nuestra práctica, pueden ser ni son (y se equivoca quien así lo piense) la apología de lo existente. Por el contrario, las medidas que se están tomando, como he intentado demostrar, no tienden sino a implantar niveles de justicia superiores a los hoy existentes. Sin embargo, señor Diputado, el reconocimiento de los progresos realizados me parece obligado.

La segunda consideración, breve, que quería hacer se refiere a la naturaleza de los hechos en sí para los que hoy se solicita el indulto. Tengo que decir, de entrada y claramente, como se reconoce en la misma proposición, que se han cometido delitos que nadie los niega, que están ahí claramente tipificados en el Código Penal.

También quiero decir que las acciones a las que hoy nos referimos, han sido protagonizadas por un reducido grupo de afiliados a determinado sindicato, muy respetable, por supuesto, pero que no por ello ha de elevarse aquí, en manera alguna, a la categoría de movimiento generalizado del campesinado andaluz, en absoluto.

Decía que se han cometido delitos, delitos que están en todos los Códigos Penales del mundo, porque en todos los Códigos Penales del mundo es delito cortar una carretera, es delito manifestarse ilegalmente, es delito coartar la libertad de otra persona, es delito en todos los Códigos Penales de aquí y del mundo cortar una vía férrea, por ejemplo. Esto es delito aquí y en todas partes, absolutamente en todos los países, y cuando se produce ese tipo de deli-

tos es cuando deben entrar —y entran— a funcionar los mecanismos que existen para la realización del Estado de Derecho. Lo que no se puede solicitar es que cuando se producen ese tipo de delitos se haga dejación de las responsabilidades y de los resortes típicos que tiene un Estado de Derecho.

Naturalmente, a la hora de entrar a valorar esos comportamientos y esas conductas, es cuando habrá que tener en cuenta las motivaciones y el origen de los mismos. Yo no creo tampoco —como el señor Diputado y como la mayoría de los que aquí nos sentamos— en la aplicación mecánica y simplista de la ley. Afirmaciones como que la ley es la ley y el deber es el deber, creo que corresponden a otro tipo de mentalidades, en cualquier caso, corresponden a otras circunstancias.

Lo que sí creo, señor Presidente, es que este tipo de conflicto ha de solucionarse dentro del más estricto respeto a nuestro ordenamiento jurídico, y por ello, por las razones que ya brevemente voy a exponer, no vamos a poder apoyar afirmativamente la proposición de ley que hoy presenta el señor Sartorius. Y no la vamos a poder apoyar, en primer lugar, porque creemos, a diferencia de S. S., que el Ministerio Fiscal ha actuado correctamente. Como todos sabemos el Ministerio Fiscal está siempre obligado a actuar conforme al principio de legalidad. Así lo establece la Constitución en su artículo 124, y el Estatuto Orgánico del Ministerio Fiscal. De hecho, señor Presidente, señorías, las condenas que se han dictado por los distintos jueces y tribunales demuestran hasta qué punto es el fiscal el que actúa conforme al principio de legalidad. El fiscal acusa, los jueces y tribunales condenan. Las condenas ponen de manifiesto claramente lo ajustado a Derecho de las acusaciones que, en su día, se formularon contra esas personas. Por tanto, creemos que el Ministerio Fiscal —a diferencia del proponente— actúa correctamente, y no podemos apoyar la proposición.

Tampoco podemos apoyarla por una razón política importante, y es que no puede el Parlamento pretender legitimar acciones que previamente han sido declaradas delictivas por los tribunales. En efecto, caso de aprobarse la proposición que hoy nos ocupa, significaría, ni más ni menos, que el Parlamento legitima políticamente conductas que ya han sido declaradas delictivas, generando entonces —y esto es lo importante— en posibles infractores expectativas reales de impunidad. La clemencia, el indulto en este caso, señor Presidente, señorías, entiendo que no debe ser tan sólo un atributo de la soberanía o del Gobierno, en este caso, desprovisto de cualquier elemento de razón que contradiga los postulados básicos del Estado de Derecho. Eso no puede ser el indulto, eso no puede ser la institución de la clemencia. La razón indica, señor Presidente, que no se puede generar esta expectativa de impunidad permanente. La impunidad frente a la ley no parece de recibo en un Estado de Derecho. Estaríamos entonces haciendo un llamamiento a la desobediencia civil. Por tanto, por esta razón, porque el Parlamento no puede legitimar políticamente acciones que han sido declaradas delictivas con anterioridad, tampoco vamos a poder vo-

tar afirmativamente la proposición que estamos debatiendo.

En tercer lugar, creo que la proposición no se ajusta estrictamente a la legalidad, y no se ajusta a la legalidad porque sitúa al Parlamento como peticionario del indulto, vulnerando, a mi juicio, la Ley de Indulto de 1870, concretamente sus artículos 19 a 21 que tan sólo legitiman al interesado, mandatario, tribunal, fiscal y Gobierno. Por tanto, el Parlamento, legalmente, no puede solicitar el indulto. Pero es que también creemos —y me hago eco de la intervención del Diputado que ha intervenido antes que yo— que puede vulnerar el artículo 62.i) de la Constitución que prohíbe los indultos generales. En efecto, creo que este precepto puede ser burlado si se accede a esta petición, porque estaríamos indultando a una generalidad de personas —no indultos particulares— que invocan, además, la misma causa de perdón. Por esta tercera razón, porque creo que no se ajusta estrictamente a la legalidad, tampoco vamos a poder apoyar la proposición.

Finalmente, y termino, señor Presidente, no vamos a poder apoyar esta petición porque existe otro tipo de soluciones jurídicas, estrictamente jurídicas, aplicables al caso. Citaré sólo dos. En primer lugar, las leyes vigentes, como S. S. sin duda conoce, conceden la posibilidad de otorgar la condena condicional contemplada en el artículo 92 y siguientes del Código Penal, que permiten suspender la ejecución de la condena impuesta. Esta condena condicional que compete al órgano jurisdiccional del que emanó la sentencia, también puede ser solicitada por los propios condenados, cosa que no se ha hecho. Esto sí puede ser una solución real al conflicto.

Por otro lado hay que señalar que el Gobierno debe, y así lo hará, estudiar todos y cada uno de los indultos particulares que se tramiten, estudiar las circunstancias que rodean cada caso, la mayor o menor gravedad del delito y, sobre todo, el propósito de no reincidencia. Esta es otra posibilidad a la que no se han acogido los interesados.

En definitiva, y concluyo, señor Presidente, cuando se pretende un determinado fin, está claro que hay que poner todos los medios adecuados para conseguir ese fin y no otros. Por eso, porque existen otros medios para conseguir ese fin, y por todas las razones que brevemente he intentado exponer, es por lo que no vamos a poder votar afirmativamente la proposición no de ley sobre indulto a jornaleros andaluces.

Gracias, señor Presidente. **(El señor Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García Espinosa.

Tiene la palabra el señor Sartorius.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Señor Presidente, dadas las intervenciones que ha habido y la confusión que han creado en torno a lo que pide la proposición que mantengo, solicitaría tres minutos para dejar claras algunas cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S. S. derecho a un turno de réplica.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Muchas gracias. Señor Presidente, señorías, no voy a repetir otra vez lo expuesto, por supuesto, sino que voy a aclarar algunas cuestiones.

Le diré al señor Bandrés, con toda simpatía, que nosotros no hemos puesto un veto, lo que ocurre es que nuestra proposición tiene un punto y la de él tiene dos. Lógicamente la segunda de él es una segunda que a nosotros no nos gustaría ni que se votase aquí, porque todo el mundo entiende de qué va la historia. **(Rumores.)** Entonces decirles a los fiscales, como se dice en esa proposición, que estudien con atención los temas, no resuelve, desde nuestro punto de vista, ningún problema. Entonces, cuando hay una proposición no de Ley que está en el orden del día, que además en la Comisión se iba a ver la del señor Bandrés, el señor Bandrés no fue, dijo que no decayese, que se trajese al Pleno, etcétera, y nosotros habíamos presentado la nuestra, nosotros considerábamos que el debate era sobre el tema del indulto, no sobre el tema de que se dieran instrucciones a los fiscales para que vieran con cuidado los asuntos, porque es obvio que los tienen que mirar con cuidado. Nos parece que era introducir un elemento distinto. Es una cuestión de discrepancia, pero no había un veto, ni muchísimo menos.

Pero yendo a otras cuestiones más importantes, debo reconocerles —y no lo digo con ironía, señor Ruiz Gallardón— que me alegro de que ustedes voten en contra de esta proposición, me alegro mucho, además; estaría muy preocupado si ustedes votaran a favor, porque entonces esto empezaba a ser mágico en esta Cámara. **(Risas y rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías, por favor.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS BOHORQUES**: Ya ven ustedes quién coincide cuando se trata de cuestiones de fondo. **(Risas.)** Cuando se trata de defender la dignidad de la Cámara todos estamos de acuerdo, pero en cuestiones de contenido, a votar, a votar juntos, que es lo que pasa siempre en el tema de los jornaleros y en otros temas. **(Rumores.)** Pero, en fin, a mí me alegra oír estos murmullos, porque por lo menos quiere decir que escuchan, que otras veces es lamentable, porque ni siquiera se escucha; en este caso, por lo menos, se escucha, cosa que está muy bien. **(Risas.)**

El tema está en que el señor Ruiz Gallardón, como otros, ha intentado eludir la cuestión yéndose a cuestiones técnico-jurídicas. Aquí estamos tratando un tema político, y esta moción es política. Además técnicamente muy bien construida, y se lo voy a demostrar, porque aquí parece que alguien no se ha leído bien la Ley de 1870, porque en ella —y por eso está redactado así el texto— hay dos posibilidades, dos fórmulas: una, digamos, la normal, que es que cada uno pida su indulto particular y que sea la instancia de parte el procedimiento; y hay otra posibilidad más excepcional, y es que el propio Gobierno inste el procedimiento hasta llevarlo al final. Estas dos posibilidades están en la Ley de 1870. Una, con carácter excepcional y, otra, con carácter normal y ordinario.

Si nosotros hemos redactado esta moción así y hemos puesto ese lacónico «con arreglo a derecho», es para dejar abiertas todas las puertas, políticamente hablando —que es como hay que hablar en un Parlamento—, para que se pudieran usar las dos posibilidades: la de oficio y la de instancia de parte. Eso es lo que dice la Ley de 1970, y por eso no hemos redactado esta moción de otra manera.

Por tanto, de imperfecciones técnicas, nada, señorías, porque está muy medido ese «con arreglo a derecho», para dejar abiertas las diferentes posibilidades que la Ley ofrece.

Por otra parte, cuando se dice aquí que sería el propio Parlamento el que pidiese el indulto, no, señorías, lean bien: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que proceda a la tramitación con arreglo a derecho». ¿Qué derecho? La Ley de 1870 y lo que dice la Constitución al respecto. Luego, al decir «con arreglo a derecho», quedan abiertas las diferentes posibilidades. No es el Parlamento el que está diciendo «dése el indulto», estamos diciendo que se insten los procedimientos que con arreglo a derecho procedan evidentemente, la Ley de 1870. Sería ridículo, señorías, que yo hubiera puesto en una moción todas las posibilidades de la Ley del 70, porque en una moción hay que poner un texto escueto, concreto, con un contenido político; que es lo que vamos a votar aquí, el contenido político: se quiere dar el indulto o no se quiere dar el indulto.

Que no se diga: «es que no hay nadie condenado». Hay gente condenada, señorías, y en firme (**Varios señores Diputados hacen signos negativos.**) ¿Como que no? Claro que sí. Entonces, para esos casos, sí, el indulto, y para los que vengan condenados porque de lo que se trata es de resolver el problema, porque la pregunta que hay que hacerse, señorías, en esta democracia nuestra, en esta situación política nuestra, es: ¿ustedes creen que se pueden tener, a lo mejor, al final de un proceso, 160 dirigentes jornaleros en la cárcel? ¿Creen que eso políticamente es bueno para ustedes, para el país y para todos? Creo que no, y el problema es resolver eso, que es el problema político de fondo que hay aquí.

Por tanto, que no se diga que es por las cuestiones de imperfección técnica, porque la mona, aunque se vista de seda, mona se queda, y no es válida la postura adoptada aquí de decir: «como técnicamente no está bien formulada, voy a votar que no». Aquí estamos discutiendo de un tema político, y he demostrado que técnicamente era lo más ajustado que había que decir en esta proposición.

Pero, en fin, son cuestiones de interpretación jurídica, y esta Cámara no está para interpretaciones jurídicas solamente, sino para debatir temas políticos. Con el respeto que me merece el gran jurista que es el señor Ruiz Gallardón, le digo que esta proposición técnicamente está bien formulada, puesto que deja abiertas las diferentes posibilidades que la Ley contempla.

Y termino, señorías. Hay condenados y, además, hay que facilitar las cosas. Nosotros hemos hecho esta proposición para facilitar las cosas. Hemos hablado con el Partido Socialista, con el representante que lleva esto, pidién-

dole que ofrecieran una salida a esta situación, que hicieran una enmienda aceptable. Yo estaba absolutamente abierto a encontrar salida y solución a esto. Ni enmiendas ni nada, no hay ninguna oferta alternativa. ¿Por qué no se ha hecho una oferta alternativa? Yo he venido aquí y me he subido a esta tribuna y dicen que he hecho demagogía. No he utilizado ni una sola palabra por encima del tono normal, ni he dado ningún dato demagógico, porque no he querido entrar en ese terreno, en un tema de estas características.

Yo quería sacar adelante una posible solución a los problemas que están planteados ahí, y que no se me diga, por parte del digno representante socialista, que hay una solución de la condena condicional. Volvemos a lo mismo: la condena condicional. Pero la condena condicional, sabe S. S. que no elimina las famosas accesorias. ¡Ah! Y, claro, en las accesorias —que es lo que no elimina esa condena condicional— están los ocho años de inhabilitación para todo cargo público y están ahí las elecciones municipales. Entonces, señoría, eso no es una solución, porque usted sabe que la condena condicional elimina la pena principal, pero no las accesorias, y yo he puesto ejemplos de cómo hay penas accesorias muy importantes a futuros posibles candidatos en unas elecciones municipales. Y ustedes eso no lo resuelven; eso está así de ligado.

Y cuando ustedes dicen que cada vez que se presente un indulto particular lo tendrán en cuenta, ¿por qué no han apoyado ustedes nuestra proposición no de ley si lo van a tener en cuenta?

Yo tengo las actas de la reunión de la comisión de jornaleros con el Ministro de Justicia, quien les vino a decir que era un problema muy complicado y que el Gobierno estaría dispuesto a tenerlo en cuenta. Pues voten ustedes, y que el Parlamento inste al Gobierno a que lo tenga en cuenta. ¿Qué se juegan ustedes ahí? Parece que prefieran ustedes que salga aquí una moción derrotada por la derecha diciendo no, no, aquí no queremos saber nada, ni enmiendas, ni tan siquiera una posible salida de compromiso. ¿Por qué no han planteado ustedes una salida de compromiso, que hubiera sido muy fácil encontrar? No han querido encontrarla.

Bien, no voy a entrar otra vez en el fondo del asunto, pero entre decir que nada ha cambiado —que yo nunca soy partidario de decirlo porque, entre otras cosas, para mí sí ha cambiado, señorías— y decir que ha cambiado radicalmente, me parece que hay un término medio. Y decir que en el campo andaluz han cambiado las cosas radicalmente, a mí me parece que radicalmente no ha cambiado el campo andaluz... (**Risas.**) Yo no lo he dicho. Han sido ustedes. No ha cambiado radicalmente. Lo único que han hecho ha sido mandar unos miles de millones más para una serie de cuestiones. Yo he dicho ya lo que me merece el PER y lo que me merece el subsidio como opinión, que no resuelve los problemas, sino que, incluso, ha creado situaciones verdaderamente difíciles en el campo andaluz.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sartorius, le ruego concluya.

El señor **SARTORIUS ALVAREZ DE LAS ASTURIAS-BOHORQUES**: Concluyo diciendo que no piensen ustedes que el problema es de 160 agitadores profesionales. No es ése el problema, ni muchísimo menos. Conozco a muchos de los que están en esa situación y no son agitadores profesionales. ¡Ni muchísimo menos, señorías! Y yo creo que votando —como parece van a hacer ustedes— negativamente a esta proposición, dando ese tipo de argumentos, no resolvemos ningún problema. Dentro de unos meses se van a ver juicios de 17 ó 20 jornaleros en las Audiencias. Volverá a haber movimientos de solidaridad, etcétera, y el problema continuará, porque no le damos una solución política. **(Risas.)** Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Sartorius. Vamos a proceder a la votación de la proposición no de ley.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 267; a favor, 11; en contra, 195; abstenciones, 61.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley presentada por la Agrupación de Diputados de Izquierda Unida-Esquerra Catalana.

Señorías, antes de concluir la sesión, quiero comunicar que la Comisión de Agricultura se reunirá esta tarde a las cuatro. El Pleno se reunirá nuevamente el lunes 17, a las cuatro de la tarde.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y cinco minutos de la tarde.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**