



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

Número 736

IV Legislatura

Comisión de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes

Presidencia

Ilmo. Sr. D. Francisco Javier Espadas López-Terradas

Celebrada el viernes 4 de diciembre de 1998

Orden del día:

- 1.- Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, con objeto de que informe sobre los cambios producidos recientemente en la dirección de la empresa Metro de Madrid, S.A.; grave situación por la que atraviesa el Fondo de Asistencia Social o Fondo de Pensiones de la empresa citada. Y medidas tomadas o previstas por su Consejería para solucionar esta situación. C. 569/98 R. 9066 (IV)*
- 2.- Comparecencia de don Manuel Melis Maynar, Presidente de Metro de Madrid, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, con objeto de que informe sobre las Cuentas Anuales e Informe de Gestión, ambos del año 1997, de la Compañía que presiden, con especial incidencia en la situación en que se encuentra el Fondo de Asistencia Social. C. 563/98 R. 9016 (IV)*
- 3.- Comparecencia de don José Luis Álvarez de Francisco, Director General de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre medidas previstas por su Dirección General respecto a la solicitud de la Federación Profesional del Taxi de una subvención de 750 millones de pesetas, a fin de promover y estimular la modernización del sector. C. 237/98 R. 2482 (IV)*
- 4.- Comparecencia de don José Ignacio Iturbe López, Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre previsiones que tiene su Dirección respecto a la solicitud de la Federación Profesional del Taxi de incluir este sector en el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. C. 239/98 R. 2484 (IV)*
- 5.- Comparecencia de don José Luis Álvarez de Francisco, Director General de Transportes, a iniciativa del*

Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre medidas previstas por su Dirección respecto de la necesidad de ampliar el Servicio de Eurotaxi en la Comunidad de Madrid.

C. 240/98 R. 22485 (IV)

6.- Ruegos y Preguntas.

SUMARIO

-Se abre la sesión a las 12 horas y 15 minutos.

pág. 20097

-Retirada del segundo punto del Orden del Día.

Comparecencia 563/98 R.9016.

pág. 20097

Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, con objeto de que informe sobre los cambios producidos recientemente en la dirección der la empresa Metro de Madrid, S.A.; grave situación por la que atraviesa el Fondo de Asistencia Social o Fondo de Pensiones de la empresa citada. Y medidas tomadas o previstas por su Consejería para solucionar esta situación.

C. 569/98 R. 9066 (IV)

pág. 20097

-Interviene el Sr. Misiego Gascón, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

pág. 20097

-Exposición del Sr. Director Gerente de Metro de Madrid, S.A.

pág. 20097-20102

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Misiego Gascón, el Sr. Abad Bécquer y el Sr. Berzal Andrade.

pág. 20103-20110

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los Sres. Portavoces

pág. 20110-20113

-Interviene, en turno de preguntas y aclaraciones, el Sr. Misiego Gascón.

pág. 20113-20114

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta al Sr. Diputado.

pág. 20114

-Se suspende la sesión a las 13 horas y 50 minutos.

pág. 20114

-Se reanuda la sesión a las 13 horas y 56 minutos.

pág. 20114

-Acumulación de las Comparecencias 237 y 240.

pág. 20114

Comparecencia de don José Luis Álvarez de Francisco, Director General de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre medidas previstas por su Dirección General respecto a la solicitud de la Federación Profesional del Taxi de una subvención de 750 millones de pesetas, a fin de promover y estimular

la modernización del sector. C. 237/98 R. 2482 (IV)

pág. 20114

Comparecencia de don José Luis Álvarez de Francisco, Director General de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre medidas previstas por su Dirección respecto de la necesidad de ampliar el Servicio de Eurotaxi en la Comunidad de Madrid.

C. 240/98 R. 22485 (IV)

pág. 20114

-Interviene el Sr. Abad Bécquer, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

pág. 20114-20115

-Exposición del Sr. Director General de Transportes.

pág. 20115-20119

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Sanz Arranz, el Sr. Abad Bécquer y el Sr. Rosón Ferreiro.

pág. 20119-20123

-Interviene el Sr. Director General, dando respuesta a los Sres. Portavoces

pág. 20123-20126

Comparecencia de don José Ignacio Iturbe López, Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre previsiones que tiene su Dirección respecto a la solicitud de la Federación Profesional del Taxi de incluir este sector en el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.

C. 239/98 R. 2484 (IV)

pág. 20126

-Interviene el Sr. Abad Bécquer, exponiendo los motivos de petición de la comparecencia.

pág. 20126-20127

-Exposición del Sr. Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes.

pág. 20127

-Intervienen, en turno de Portavoces, el Sr. Sanz Arranz, el Sr. Abad Bécquer y el Sr. Rosón Ferreiro.

pág. 20127-20129

-Interviene el Sr. Director Gerente, dando respuesta a los Sres. Portavoces.

pág. 20129

Ruegos y Preguntas.

pág. 20129

-No hubo ruegos ni preguntas.

pág. 20129

-Se levanta la sesión a las 15 horas y 17 minutos.

(Se abre la sesión a las doce horas y quince minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Buenos días, Señorías; comenzamos la sesión. Como cuestión preliminar en el Orden del Día está la retirada de la comparecencia 563/98, de don Manuel Melis Maynar, Presidente del Metro de Madrid. Puesto que este tema se trató en una reunión de Mesa y Portavoces, y ya que este tema se ha sustentado hoy, y se recoge en el primer punto, ¿hay alguna cuestión al respecto? (*Denegaciones.*) Quedando modificado el Orden del Día, pasamos al siguiente punto.

Comparecencia del Sr. Consejero de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes, a petición del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, con objeto de que informe sobre los cambios producidos recientemente en la Dirección de la Empresa Metro de Madrid, S.A.; grave situación por la que atraviesa el Fondo de Asistencia Social, o Fondo de Pensiones de la empresa citada, y medidas tomadas o previstas por su Consejería para solucionar esta situación.

C. 569/98 R. 9066 (IV).

Se ha recibido en la Mesa la delegación, por parte del Consejero de Obras Públicas, en el Director Gerente de Metro, don Jesús Valverde Bocanegra. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Izquierda Unida, señor Misiego, para explicar el motivo de petición de esta comparecencia.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. Quiero agradecer la presencia del señor Director Gerente de Metro, don Jesús Valverde Bocanegra, y plantearle que el objeto de la comparecencia que vamos a sustanciar hoy, el tenor literal es nuestra preocupación, fundamental y prioritariamente, sobre el fondo social de la Compañía Metro; asimismo, que nos informe sobre los cambios producidos en dicha Compañía; nos gustaría conocer qué objetivos tienen estos cambios y en qué dirección están planteados.

En relación con el fondo social, tengo que recordar que fue un motivo sustancial de la problemática en el conflicto que tuvo Metro, S.A. Una vez firmado el convenio, se dieron ustedes un plazo de negociación para buscar soluciones a dicho fondo social, y nos gustaría saber, durante este tiempo que ha transcurrido, en este plazo que se dieron ustedes, cómo han ido las negociaciones, qué efectos han tenido, y si hay posibilidad o no de buscar soluciones.

Por lo que conocemos, el plazo ha terminado

el 30 de octubre, y nos gustaría saber las conclusiones de ese proceso y las medidas que tienen previstas, de cara al futuro, para solucionar el grave problema, ya que nosotros entendemos que es uno de los ejes fundamentales en el conflicto que tuvo Metro, y todavía persiste ese problema, esa inquietud, esa sensibilidad del conjunto de los trabajadores, dado que nosotros, Izquierda Unida -y me imagino que el resto de los Grupos Parlamentarios igual-, hemos recibido recientemente una circular de la secretaría del Comité de Empresa mostrando su preocupación e instando a los Grupos de la Cámara para que establecieran iniciativas y buscar, en colaboración con la Dirección de Metro, la solución más justa para este problema tan grave que tienen los trabajadores de Metro. Sin más, dejo que nos informe el señor Valverde y, posteriormente, ya intervendríamos más a fondo. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Tiene la palabra el señor Director Gerente de Metro, don Jesús Valverde Bocanegra, por un tiempo máximo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE METRO DE MADRID, S.A.** (Valverde Bocanegra): Gracias, señor Presidente. Gracias, señor Misiego, por darme la oportunidad, una vez más, de que la Empresa Metro de Madrid pueda exponer ante SS.SS. cuál es la situación y cuáles son los proyectos y planes de futuro de esta importante Compañía del sector público madrileño.

Como decía el señor Diputado en su primera intervención, se han producido cambios en la Dirección de la Compañía como consecuencia, como todos ustedes saben -y ya se ha reflejado, incluso, en algunas otras Comisiones previas a la celebración de ésta-, de que falleció este verano el hasta entonces Presidente y Director Gerente, don Ramón López Mancisidor, quien hasta la fecha asumía la doble responsabilidad de presidir el Consejo de Administración y de dirigir la Compañía. A continuación, se abrió un proceso para la sustitución de esos dos importantes cargos, claves en el ejercicio y en el desarrollo de una Compañía, y, finalmente, el 14 de octubre, en una reunión celebrada en el Consejo de Administración de la Empresa, se eligió a don Manuel Melis Maynar, al actual Director General de Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, también como Presidente de la Empresa. Hasta la fecha, él ya era Vicepresidente y, por lo tanto, Consejero de la Compañía.

En esa misma reunión, y a propuesta del Presidente, se hicieron una serie de cambios y una serie de modificaciones en lo que era la estructura y el organigrama de la alta Dirección de la Compañía, proponiéndose y aprobando el Consejo de

Administración el nombramiento de Director Gerente en mi persona y, también, una serie de modificaciones y una serie de pequeños ajustes que eran necesarios, a nuestro entender, para acometer esos planes de futuro a los que hacía referencia el señor Misiego, que son la puesta en servicio, el poder explotar toda esa amplia red que la Comunidad de Madrid está construyendo, de la que ya se ha inaugurado una parte y de la que aún queda otra parte importante por sacar.

También hay unos planes de futuro que, como todos ustedes conocen, serán objeto de trabajo en próximas Legislaturas; en la próxima, sin ir más lejos, hay un proyecto importantísimo del Gobierno, y habrá que preparar a la Compañía para que pueda asumir, sin ningún problema, todo ese reto importante que es sacar el metro de lo que es la ciudad de Madrid, de ampliar el servicio público que presta, de crecer cada día más la red, de tener más estaciones, de mejorar la calidad del servicio que se presta para que cada día sean más los madrileños que diariamente se sumen al transporte colectivo que representa Metro de Madrid.

Como consecuencia de estos cambios, se nombró a personas que ya estaban incorporadas en la Compañía en distintos ámbitos de competencia; tan sólo ha habido una incorporación de fuera, aunque esta incorporación ya trabajaba estrechamente con Metro, puesto que era el Director de Infraestructuras de Arpegio, y también era Consejero de la Compañía Metro de Madrid, que es el señor Ruiz Merino, que asume la Dirección de Material Móvil y Contratación; la Dirección de Operación la asume don Aurelio Rojo, que también era Director de la Compañía; la de Proyectos y Obras, don Ildefonso de Matías, que era, hasta entonces, el responsable de la unidad de Ampliación y Coordinación como responsable de Metro, destacado en la Dirección General de Infraestructuras, para coordinar todos estos trabajos; Auditoría Interna, don Guillermo Suárez, que también era Director de la Compañía, y la Dirección de Recursos Humanos la asume doña Cristina Sopena, que también estaba como responsable y como Jefe de División de Gestión de Recursos Humanos y Relaciones Laborales.

Por lo tanto, no ha supuesto una incorporación, no ha supuesto un incremento de las personas que se iban a dedicar a la tarea de Dirección y de responsabilidad, puesto que se ha contado, básicamente, con gente, con personas, con profesionales que ya estaban desarrollando su actividad dentro del ámbito de la Compañía Metro de Madrid, Sociedad Anónima.

En cuanto al FAS, a la pregunta que me formula el señor Misiego -y me consta que también han manifestado su preocupación en este y en otros momentos los Grupos Parlamentarios de esta Cámara-

he de decir que hay distintos puntos de vista; se inició un proceso, hemos tenido durante largos meses un intenso y difícil debate y negociación para intentar solucionar el futuro de esos complementos de pensiones, pero, para poder ver cuál es la situación actual y cuál es la solución o la salida de futuro, creo que habría que hacer un repaso rápido de cuál era la situación y cuál era el origen de este tema que nos ocupa y que a todos nos ha preocupado.

La evolución del FAS, desde sus orígenes hasta el 31 de diciembre del 79, como en alguna ocasión se ha quedado reflejado en esta Cámara, surge el FAS en los años 60 y siempre ha perseguido como objeto fundamental la cobertura o complementación de las contingencias generalmente protegidas por la Seguridad Social, es decir, lo que en aquellos tiempos era el mutualismo laboral. Los convenios colectivos suscritos durante este período de tiempo, además de contener algunos beneficios asistenciales para los trabajadores, articulaban a través del FAS la protección de las contingencias de jubilación, de viudedad e incapacidad permanente. La cobertura de tales contingencias en todo momento se instrumentó a través de prestaciones económicas vitalicias y complementarias a las de la Seguridad Social, entonces mutualismo laboral, utilizando como elementos de cálculo los salarios del trabajador o, en su caso, el jubilado tenía garantizados, a la fecha del hecho causante, incluyendo algunos supuestos, prestaciones mínimas cuantificadas a tanto alzado.

En período intermedio comprendido entre el uno de enero del 80 y el 4 de junio del 98, tras un infructuoso período de negociación colectiva por los años 80, las representaciones de la empresa y de los trabajadores optaron por someter a un arbitraje externo la regulación normativa del FAS y la delimitación de su ámbito de aplicación, por lo tanto, la situación a la que nos vemos abocados no es nueva en esta Compañía sino que ya se experimentó hace casi 20 años. La resolución arbitral dio a los acuerdos de mayo del mismo año, incorporados genéricamente al convenio colectivo del 81, como parte integrante del mismo; dichos acuerdos en síntesis establecían con cargo al FAS el siguiente sistema de protección complementaria. En cuanto a jubilación, distinguía dos situaciones desigualmente protegibles, que eran las pensiones causadas hasta el 31 de diciembre del 79; para los pensionistas anteriores a la firma de los acuerdos determinaba un complemento que, adicionado a la pensión de la Seguridad Social, siempre alcanzaría el 110 del salario mínimo interprofesional; y para las pensiones causadas con posterioridad al 31 de diciembre del 79, que acogía a los pensionistas posteriores a dicha fecha, el sistema venía determinado, por una parte, por la edad en la que se produjera la

jubilación anticipada y, por otra, por la cuantía de la pensión reconocida por la Seguridad Social, de tal forma, en este caso, que, adicionadas ambas prestaciones, se alcanzaría el 100 por 100 de la base reguladora de la pensión; es decir, cuando se jubilaban a los 60 años, la prestación complementaria equivalía al 40 por ciento de la base reguladora, porque la Seguridad Social solamente asumía el 60 por ciento; así, iba disminuyendo 8 puntos cada año hasta los que se jubilaban a los 64 años, en los que la prestación complementaria equivalía al 8 por ciento de la base reguladora; si la jubilación se producía a los 65 años, el sistema no complementaba puesto que era la Seguridad Social la que asumía el 100 por 100.

Asimismo, en aquel laudo del año 80 se establecía un período de actualización que llegaba hasta el año 84 inclusive, quedando acordado el porcentaje en un 8 por ciento revisable en razón al crecimiento anual de las prestaciones de la Seguridad Social.

Otro de los ámbitos que se contemplaba en aquel arbitraje fue la viudedad. Distinguían dos situaciones desigualmente protegibles, a saber: las pensiones causadas hasta el 31 de diciembre, en las que se garantizaba el 90 por ciento del salario mínimo interprofesional; las pensiones causadas con posterioridad al 31 de diciembre del 79, que para los pensionistas posteriores a dicha fecha el sistema de protección venía determinado por el abono de un complemento que, sumado a la prestación de la Seguridad Social, siempre alcanzara el 45 por ciento de la base reguladora de la pensión; dicha protección en la práctica ha sido simbólica por cuanto ya la legislación en materia de Seguridad Social establecía para la contingencia de viudedad una prestación cifrada en aquel porcentaje; es decir, de hecho, en este momento, cuando se producen situaciones de viudedad esta complemento no tiene sentido porque ya la Seguridad Social está cubriendo por encima de este porcentaje que se garantizaba como mínimo.

En el año 90 el sistema extendió su protección a la contingencia de incapacidad permanente total mediante la introducción de un complemento económico, cifrado en un 25 por ciento de la base reguladora de la pensión, a favor de los trabajadores que fueron declarados afectos a dicha situación con más de 55 años de edad. El paso del tiempo, con la anterior salvedad y aquellas otras que, siendo de escasa entidad, supusieron la supresión de algunos beneficios asistenciales, nada aporta en cuanto a la modificación del sistema pactado en el 80, si bien es de destacar que durante el período que media entre el 85 y el 98 las partes negociadoras nunca apreciaron la necesidad -debe pensarse que por problemas de financiación, entiendo, porque en aquella época yo no estaba para

poder dar fe de lo que ocurría y cuáles eran las razones y causas para que hicieran o evitaran en aquel momento que se entablaran esas negociaciones- de que se establecieran actualizaciones periódicas a las prestaciones con cargo al FAS.

En cuanto al convenio suscrito el 5 de junio del 98, que, recuerdo, fue suscrito por la totalidad de los sindicatos que tienen representación en la empresa Metro de Madrid S.A., hay que destacar que, haciendo también algo de historia, durante la negociación de este convenio y con motivo de algunos eventos de gran trascendencia para la viabilidad del FAS, que a continuación podré detallar con mayor profusión, las partes decidieron abordar el asunto con el fin de buscar soluciones que dieran satisfacción a todos los intereses que estaban en juego. Como resultado de la referida negociación se introdujo lo que se dio en conocer como la cláusula 20 del texto convencional, de la que en síntesis cabe destacar lo siguiente. La conciencia expresamente recogida de las partes sobre la grave situación o el problema financiero que pesa sobre el FAS y la consiguiente necesidad de introducir algunos elementos que, inicialmente al menos, aunque no definitivamente, permitieran minorar la carga económica, facilitando así la apertura hacia un período de transición dirigido a buscar soluciones efectivas.

En este orden de ideas las partes acuerdan elevar, como primera conclusión, la edad de jubilación forzosa a los 65 años, reduciendo con ello el número de prestaciones futuras; también quiero hacer referencia a que, aunque se elevó la edad de jubilación a los 65 años, se contempla también la posibilidad de que todos aquellos que quieran hacerlo lo podrán hacer a los 64 años, con un contrato de relevo al que se compromete la compañía; excluir de los beneficios del FAS a los trabajadores de nuevo ingreso; reducir el ámbito personal de aplicación de la normativa hasta este momento vigente en cuanto a jubilación -acuerdos de los años 80-, dejándola sin efecto respecto de los trabajadores con expectativas de jubilación anticipada, esto es, aquellos que cotizaron al mutualismo laboral con anterioridad al uno de enero del 67, imposibilitando con ello que el número de pensionistas por esta contingencia continuara incrementándose.

Para las situaciones intermedias, es decir, aquellas que pudieran producirse hasta el término del período pactado para dar una solución al problema -recuerdo que era el 30 de octubre-, se acordó la posibilidad de que los negociadores aprobaran un sistema transitorio distinto al anterior. Se constituiría la Comisión Técnica con la misión de analizar la problemática, concretar el alcance del FAS y proponer alternativas de viabilidad o sustitución de los complementos de pensión; dicha comisión, asistida por tres asesores externos, debería terminar sus trabajos

antes del 30 de octubre, elevando sus propuestas para aprobación, si procedía, a la Comisión de Seguimiento y Desarrollo del Convenio Colectivo, que era el órgano decisorio designado al efecto. Vencido el plazo, sin acuerdo al respecto, las partes han de someterlo, para solución de tan complejo asunto, al Dictamen colegiado y vinculante de una terna arbitral.

Para tener una referencia de cuáles son los mecanismos de financiación del FAS, hasta el año 96, convenio tras convenio, las partes han ido fijando con periodicidad anual las aportaciones económicas con que debía dotarse el FAS y cuyo destino básicamente ha sido el pago corriente de las prestaciones complementarias que estaban a su cargo. El sistema de financiación previsto convencionalmente es, en consecuencia, criterio de pago sobre la marcha o criterio de caja, no habiéndose pactado mecanismo alguno de capitalización que pudiera haber dado una mejor respuesta en su momento a la situación actual. Así, desde el año 90, la evolución de las partidas de ingresos y gastos del FAS han evolucionado desde el año 90, con una dotación inicial de 645 millones que se pactaban en convenio, hasta el año 97, que alcanzaba la cifra de 865 millones.

A estos efectos, son de resaltar cuestiones de gran relevancia en el análisis de la situación financiera del FAS. En el año 90 entra en vigor el Real Decreto de 20 diciembre por el que se aprueba el Plan General de Contabilidad. La publicación del referido Real Decreto se tradujo en la obligación de reflejar contablemente los compromisos devengados por pensiones que al final de cada año pesaban sobre el FAS, así como dotar anualmente y con cargo a los resultados la cantidad necesaria para financiar la totalidad de dichos compromisos en los plazos que para tal efecto fijaba la disposición legal. Consecuencia de todo ello fue que los referidos compromisos tuvieran por primera vez reflejo contable en las cuentas anuales de Metro de Madrid, correspondientes al ejercicio cerrado a 31 de diciembre del 90. A 31 de diciembre del 97 Metro de Madrid registra en sus cuentas anuales, auditadas bajo el epígrafe "Provisión para pensiones", un pasivo de 16.865 millones y, por contra, un activo, bajo el epígrafe de "Gastos a distribuir en varios ejercicios", la cantidad de 13.806 millones. Por tanto, la provisión neta que existe para compromisos por pensiones ascendería en la referida fecha, es decir, a finales del ejercicio cerrado del año 97, a 3.059 millones de pesetas; dicho saldo se ha generado mediante el reconocimiento en cuenta de resultados de los excedentes derivados de la diferencia entre las aportaciones y gastos corrientes por pensiones en cada ejercicio.

El remanente derivado de la diferencia ingresos y gastos nunca fue suficiente como para dotar

las correspondientes provisiones anuales de compromisos por pensiones, lo que, ejercicio tras ejercicio, se ha traducido en un déficit acumulado por tal concepto.

Por este motivo, las auditorías de cuentas, realizadas anualmente desde el año 1990, vienen establecido salvedades respecto a la dotación anual efectuada en las distintas vertientes. Además, se produce, desde el año 1992, un importante número de reclamaciones que, repito, se inician en 1992, de jubilados que habían trabajado en la compañía Metro de Madrid, y que estaban percibiendo las partidas con cargo al FAS, y este número de reclamaciones ha ido aumentado con el paso del tiempo.

Se iniciaron distintos procedimientos judiciales con la pretensión de obtener la actualización de las prestaciones complementarias con cargo al FAS en el porcentaje igual al crecimiento anual de las prestaciones de la Seguridad Social. En otras sentencias, dictadas por distintas instancias jurisdiccionales, se reconoce a los demandantes, según el caso, el derecho a la actualización de los complementos de pensión que vienen percibiendo con cargo al FAS o las cantidades a su favor, por idéntico concepto, correspondientes a ejercicios pasados. Una hipótesis de actualización tomando como referencia el ejercicio de 1997, hubiera encarecido el pago corriente de prestaciones de dicho ejercicio en unos 350 millones de pesetas; prácticamente dos puntos de la masa salarial.

Como es lógico, las cargas económicas del FAS, y, aún más, ante la posibilidad de extender la revalorización hacia el futuro, hacen que la compañía se plantee tomarse muy en serio este tema e intentar encontrar, junto con la representación de los trabajadores, esa salida.

Hay otro elemento más que viene a complicar la situación, que es la Ley 30/95, de 8 de noviembre, de Supervisión y Ordenación del Seguro Privado, que determina la externalización obligatoria de los compromisos por pensiones. Ello acarrea que los compromisos comprendidos en el FAS deberán formalizarse bajo un vehículo de financiación externa, antes de la finalización del período transitorio otorgado por la mencionada Ley. La obligación derivada de los compromisos por pensiones deberá, también conforme a la Ley, encontrarse totalmente financiada en un plazo máximo de entre 10 y 15 años, dependiendo del vehículo que se utilice en esta externalización.

El desarrollo del proceso negociador, abierto al amparo de la cláusula 20 del convenio colectivo, y finalizado el pasado día 30 de octubre, ha arrojado un resultado que no es el deseado; no es el que nos hubiera gustado, seguramente, a ninguna de las partes que han estado implicadas en la negociación, pero ha

sido el que es. Gracias a la negociación que se produjo, a la redacción de ese convenio y a su firma por todas las partes, a pesar de no haberse alcanzado el acuerdo en esa fecha, como decía, se va a poder encontrar una salida para que esto no siga creciendo y complicando la vida de futuro a la compañía, que no tenga problemas de financiación futuras, y que todos a quienes les toque gestionar la empresa y a quienes les toque representar a los trabajadores en las futuras meses de negociación van a tener claro cuál es el marco en el que se tienen que mover, y cuáles son las obligaciones y derechos que va a tener cada parte.

Con fecha 9 de junio, la Comisión de Seguimiento y Desarrollo del Convenio Colectivo, en cumplimiento de lo establecido en la cláusula 20 del Convenio, procedió a constituir la mesa técnica del FAS, designando al efecto a las personas en representación de una y otra parte. Las primeras reuniones de la mesa técnica tuvieron como objeto el intercambio de documentación, la discusión de propuestas para el período transitorio fijado por la misma cláusula 20 -hasta el 30 de octubre-, la designación de asesores y la determinación del crédito horario adicional que deberían disfrutar los representantes de los trabajadores.

Con el transcurso del tiempo se fueron alcanzando acuerdos en cuanto a la documentación base de la negociación, la designación de los asesores externos, el crédito horario adicional, etcétera. En este punto hay un tema importante, y es resaltar la voluntad y la vocación que tenía la compañía para intentar acercar posiciones, incluso encontrar ese punto que permitiera la salida, y fue la dirección la que aceptó la propuesta de los representantes de los trabajadores para nombrar ese tercer asesor externo, que era el propuesto por la parte social. Es decir, nosotros teníamos un candidato para que fuera ese tercer técnico y, finalmente, por intentar acercar posiciones, y por intentar buscar esa solución, aceptamos a la persona que nos proponía la representación de los trabajadores.

En el mes de julio, tras contar con la presencia de los asesores, las partes acuerdan el calendario de reuniones para tratar las cuestiones referidas. Durante el desarrollo del proceso negociador surgieron, ya desde un principio, discrepancias sobre los elementos básicos y esenciales que han impedido alcanzar estos acuerdos y, consiguientemente, la necesidad de elevar las propuestas consensuadas de solución de la problemática del FAS a la Comisión de Seguimiento y Desarrollo.

Las discrepancias genéricamente mencionadas quedaron concretadas en distintos puntos. La delimitación de los compromisos con cargo al FAS tras la firma del convenio; las disponibilidades económicas del FAS; el vehículo de financiación para la

externalización de los compromisos, y hay que resaltar que la empresa tenía claras sus posiciones sobre estos temas, que eran: primero, que, con la firma del convenio, tal como las partes lo manifestaron, dejan sin efecto la aplicación de la normativa interna del sistema conocido como FAS. Es decir, a partir de la firma del convenio, todos los trabajadores que habían cotizado al mutualismo laboral con anterioridad al año 1967, perdían lo que habían tenido antes como una expectativa de derecho. Quiere decir que, alrededor de 1.200 ó 1.3000 trabajadores que antes de la firma del convenio tenían la expectativa de poder haberse jubilado a los 60 años con el complemento con cargo al FAS, la pierden. Por tanto, queda exclusivamente reducido el alcance de los compromisos para los antiguos trabajadores de la compañía que ya estaban en situación de jubilación.

No obstante, se planteaba también estudiar esa posibilidad: qué hacer con los que habían perdido esa expectativa, pero acota el problema solamente a los que ya estaban en situación de pasivos o jubilados, como vulgarmente se denominan, dejando a los activos, que eran más de 4.000, sin ninguna expectativa de derecho, frente a 1.300 que habían perdido esa expectativa de derecho.

También estaba claro que las disponibilidades económicas del FAS entre lo que figura en activo y pasivo, el neto, la disponibilidad real sería traducida en 3.059 millones de pesetas. El vehículo de financiación también ha sido un tema importante; ha sido, quizá, el principal escollo. La empresa no alcanza a comprender cuáles son las razones por las que, tan insistentemente, se centran algunos en intentar conseguir a toda costa el plan de pensiones, ya que lo que hacían era tratar un tema que no era el que se había contemplado en el Convenio, no era lo que se había aprobado en la cláusula 20. Es decir, la Comisión Técnica en ningún caso puede alterar el Convenio Colectivo ni en la letra ni en el espíritu, en todo caso, la Comisión Técnica lo que tenía que hacer era desarrollar y buscar una solución a lo que se planteaba, no inventar cosas nuevas.

A pesar de las discrepancias reseñadas anteriormente, y en el intento de sobreponerse a las mismas, ambas partes elaboraron y presentaron las respectivas propuestas de resolución para solucionarlo. El acuerdo en este ámbito también fue imposible, habida cuenta de las diferencias conceptuales: el vehículo, la externalización, los colectivos afectados, y seguían manteniendo las diferencias económicas, que se incrementaron aún más. Sobre este último punto cabe señalar, con fines meramente aclarativos, que, mientras la empresa admitía la posibilidad de llegar a una cifra muy aproximada a aquella en la que la representación de los trabajadores cuantificaba las

disponibilidades económicas -la propuesta de la empresa alcanzaba los 16.000 millones de pesetas-, la representación de los trabajadores presentó una contrapropuesta, que no fue apoyada unánimemente por todas las organizaciones sindicales integrantes de la representación social, que alejaba aún más las posturas inicialmente establecidas, y elevaba su propuesta a más de 50.000 millones. Llegado el día 30, las representaciones de la empresa y de los trabajadores en la Comisión Técnica suscribieron un acta de desacuerdo para elevarla a la Comisión de Seguimiento.

La situación actual del proceso, previsto en la cláusula 20, dice que, finalizado el plazo para el desarrollo de los trabajos de la Comisión Técnica en la fecha, tantas veces repetida en esta comparecencia, se ha reunido la Comisión de Seguimiento y Desarrollo con el fin de elaborar consecuentemente el Convenio Arbitral, y designar las personas que deben formar la terna y emitir dictamen al respecto.

En una primera reunión se acordó la puesta a disposición de la comisión de seguimiento y desarrollo de sendos informes confeccionados por cada una de las partes de la comisión técnica del fondo, así como de los tres asesores que habían participado y han estado presentes durante todo el proceso negociador. Dichos informes deberán llegar a presentarse, tal como se había recogido, en un plazo de 15 días naturales, a partir de esa reunión. La representación social en la comisión de seguimiento y desarrollo solicitó la prórroga del plazo, cuyo término estaba señalado para el día 27 de noviembre, hasta el día 2, limitando la entrega de informes para esa fecha sólo a los emitidos por los asesores. En esta última fecha, y en reunión celebrada por dicha Comisión, se ha acordado la entrega formal de los informes, en una reunión en la que, por la hora que es, entiendo que todavía se debe estar celebrando en este momento en la sede social de la empresa, tras haber aceptado una vez más, la Dirección de la compañía la propuesta que había realizado para la formalización de estos trámites, es decir, la parte social.

En conclusión, como se puede comprobar por los antecedentes expuestos, desde el año 1990 se puede ver la grave situación, como ustedes han definido, y como la empresa entendió que había que intentar solucionar, del Fondo de Asistencia Social, motivada por muchos factores: la entrada en vigor del Real Decreto, de 20 de diciembre de 1990, y agravada, como hemos dicho, por las demandas judiciales que desde el año 1990 han ido introduciendo paulatinamente colectivos importantes de jubilados, y la publicación de la Ley 30/95 de Supervisión y Ordenación del Seguro Privado.

Una vez finalizada la vigencia del convenio

1994-1996, la Dirección de Metro se propone firmemente resolver en el seno de la negociación del convenio, en el que se negoció esta situación; se considera imprescindible efectuar esta solución en el seno de dicho cuerpo normativo, toda vez que el nacimiento del mismo surge de la negociación colectiva, y, como todos ustedes saben, lo que ha nacido en convenio se tiene que modificar o liquidar en convenio, y así lo entendió, así lo planteó, así lo negoció y así lo firmaron las partes, como dije al principio: los seis sindicatos con representación en la compañía y la Dirección de la empresa. Llegado el día 30, no se alcanza el acuerdo, y en este momento, Señorías, se está elaborando las bases de ese convenio arbitral; se está buscando a los árbitros que vayan a buscar esa solución o salida, ya que no hemos sido capaces de encontrar las partes el punto de encuentro, por la distancia, por las pretensiones, a mi juicio, a juicio de la Dirección de la compañía, que no se ajustaban a lo que se había planteado, que no respondía al espíritu ni a la letra de lo que se había negociado, y que pretendía resolver un problema agravándolo aún más. Creo que es legítimo que el comité de empresa siga remitiéndoles cartas y documentación a los distintos Grupos Parlamentarios, para que conozcan y puedan estar al tanto y al día de este tema, que creo que es importante.

En cualquier caso, creo que la cuestión está bastante definida y aclarada y, como se podría decir, en términos coloquiales, la pelota está en el tejado del arbitraje. Espero y confío que en breve plazo podamos suscribir ese convenio arbitral y que encontremos a los tres árbitros que intenten dar solución, una salida razonable a ese dictamen de arbitraje, de derecho y de equidad que ambas partes estamos reclamando. Nada más. Gracias, Señorías, quedo a su disposición para cuantas aclaraciones estimen convenientes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Valverde. Corresponde un turno de intervención de los representantes de los Grupos Parlamentarios, por tiempo máximo de diez minutos cada uno. Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Misiego.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Muchas gracias, señor Presidente. Quiero agradecer la información que nos ha pasado don Jesús Valverde. Fuera de la lógica informativa que nos ha plasmado con detalle, que, por otra parte podíamos conocer ya, nos ha preocupado el análisis o la conclusión sobre el proceso que se ha llevado a efecto. Es cierto que la mayor preocupación de esta comparecencia, por lo menos para este Grupo Parlamentario, es la parte que se relaciona con el FAS; no obstante, me voy a permitir hacer alguna

apreciación con respecto a los cambios organizativos que se han producido en dicha compañía.

Como bien dice usted, el día 14 de octubre se presentó en el Consejo de Dirección de Metro la nueva estructura orgánica, curiosamente justo después de la votación de su Presidente, al que no le precedió ninguna explicación del modelo de empresa, como usted sabrá; y es, cuando menos, pintoresco el método: primero, se vota la figura del Presidente y, luego, se vota un modelo de empresa, que permanece en secreto hasta que es votado. Yo creo que no es un procedimiento adecuado para una compañía de la importancia de Metro. Más allá de las formas, que, desde luego, indican ya mucho sobre el fondo, se nos presenta un modelo de empresa en el que se contemplan seis Direcciones más: un Director Gerente, que tiene los mismos poderes y responsabilidades que el Presidente, es decir, uno y otro deciden indistintamente; podríamos decir que es un poder bicéfalo, justo cuando en el resto de las organizaciones se está tendiendo a la delegación de poder en el Metro se mantiene y perpetúa una organización piramidal y que nada favorece la descentralización de la gestión. Yo creo que son cuestiones que se están planteando de forma errónea. La coordinación y la Dirección por procesos, mediante un organigrama absolutamente funcional, en donde lo importante no es integrar el proceso de trabajo, sino definir la persona que luego creará la función; intentando así perpetuar un modelo caduco, ampliamente superado por las organizaciones, que pretenden ser competitivas y que, por ello, importa la mala gestión, conseguir resultados y resolver el tema del personal.

Yo creo que, si estamos preocupándonos por una empresa con la envergadura y con la dimensión que va a coger, el modelo empresarial es muy importante. La antigua Dirección de Calidad desaparece, y ustedes no informan sobre qué va a pasar con esta Dirección de Calidad; si no es así, me lo explica. Esto también es indicativo de una organización que tiene una escasa implantación de la calidad en Metro, como forma de gestión, y con mucho interés por satisfacer al cliente, pues siempre son frases y palabras que se dicen.

En definitiva, nos preguntamos por la contradicción, es decir, el fruto de la ignorancia, que se esconde descaradamente en un intento de manipulación y de confusión al usuario con respecto a su cliente, es decir, se plantea un proceso de calidad que, por otra parte, en lo concreto, no se corresponde con las intenciones. Es posible que quizá alguien piense que no se gestiona con calidad; es factible ofrecérselo al usuario ¿o se creen que es más fácil engañarles mediante la presentación de unos cuantos kilómetros más de red? ¿Ustedes creen que representando al

cliente unos cuantos kilómetros más de red, que por otra parte lo van a pagar ellos, vaya a pensar que eso es la solución a la calidad, a la atención al usuario, a estas cuestiones que son absolutamente fundamentales? Le hago la pregunta al efecto de ver el tema.

A mí me parece que las organizaciones, que yo creo que más en una empresa como Metro, tienen que ser cada día más descentralizadas, a efectos de ser más operativas y más eficaces. Yo creo que con los nombramientos que se han hecho tienden a todo lo contrario, a centralizar todavía mucho más la organización de la propia compañía y la toma de decisiones en muy pocas personas. Es una reflexión que yo le haga sobre lo que hemos observado con respecto al tema de los nuevos cambios.

La verdad es que los servicios deberían adaptarse a los usuarios, y no al revés; desde luego, con este modelo de empresa que ustedes nos proponen, la gestión se adaptará a sus necesidades políticas, pero nunca a las necesidades de los usuarios. Esto también tiene mucho que ver con lo que sería una buena e interesante posición de tratar de implicar a los trabajadores en los retos de la compañía, que, por otra parte, van a ser importantes. Pero con las actitudes en relación con la situación de los graves problemas laborales difícilmente se van a poder integrar en estos objetivos a los trabajadores, es decir, con problemas tan serios como los problemas del FAS, ustedes, como no han tenido ningún tipo de voluntad política para darle solución, difícilmente van a posibilitar que se solucionen los graves problemas que tiene Metro.

A mí, particularmente, me preocupa una cuestión. Dice usted que firman el convenio; que en el convenio liquidaron, por decirlo de alguna forma, el FAS -yo creo que intentaron liquidarlo-, y en el convenio ustedes aceptaron compromisos para negociarlos en un proceso que usted ha explicado de forma extensa, pero yo creo que en este proceso a ustedes les ha faltado voluntad política, se lo digo sinceramente.

El problema del FAS es un problema muy sensible para los trabajadores. Los sindicatos hoy, la mayoría de los sindicatos, están reclamando una solución, la solución al FAS que ellos plantean y cuya propuesta nos han mandado a los Grupos Parlamentarios cuatro secciones sindicales, que suponen prácticamente la mayoría absoluta del comité de empresa; están planteando la solución de convertir el actual FAS en un fondo futuro de pensiones, en un fondo de previsión social. Eso sería lo adecuado, porque, en definitiva, daría solución al conjunto de la plantilla y no a una parte solamente y, desde luego, no pondría en una fase de liquidación los beneficios sociales que suponía el FAS para una parte muy importante de la plantilla. Aprovechando que ustedes

tienen que 'externaliza' esos fondos sociales y convertirlos en otra cosa, en un fondo de pensiones, yo creo que deberían hacer un esfuerzo importante.

Yo les plantearía que, ante la complejidad del tema -yo tampoco me atrevería a decir que el tema es sencillo; sería estúpido por mi parte-, cerrar la negociación de una forma arbitral es una equivocación. Ustedes tienen la oportunidad de cerrar uno de los problemas que ha generado la conflictividad en el Metro, de forma sensata e inteligente; y yo les pido que ustedes prorroguen la fase de negociación y no cierren ustedes todavía la negociación por la complejidad que tiene el tema. Plantearse la liquidación del FAS; plantearse unos derechos importantes que tienen los trabajadores; plantearse que con esta posición arbitral se va a solucionar el problema del Metro, yo creo que es una equivocación. Una empresa como Metro debería copiar de otros ejemplos; es decir, en nuestra Comunidad, empresas públicas tienen soluciones parecidas o similares a las que están solicitando los trabajadores del Metro y sus sindicatos hoy en día: Canal de Isabel II, los propios funcionarios, y otras empresas, como podía ser el Metro de Barcelona. Nosotros pensamos que sería un acierto intentar dar una solución a través del contrato-programa que se está negociando en este momento con el Estado, plantear una solución con aportaciones del Gobierno Central a esta situación que se da; no sería nada novedoso; ya se ha hecho en el Metro de Barcelona, donde el señor Pujol ha hecho en este sentido una buena gestión de cara a los trabajadores de Metro de Barcelona, y han dado una solución a un problema que tenían, solución que, perfectamente, podría caber en este momento y en esta situación en la compañía de Metro de Madrid.

Dice usted que las pretensiones de los trabajadores han situado la cifra de la futura financiación en torno a 50.000 millones. Es que las cifras de la financiación de la solución del Metro de Barcelona han estado en torno a 53.000 millones de pesetas. No quiere decir que se vayan a soltar en un ejercicio. Es un compromiso que se obtenido para irlo aportando en sucesivos ejercicios durante un período de tiempo. La solución sería ésa, pero yo creo que ustedes no tienen voluntad política; que usted es ya manifestaron esa voluntad política con su actitud en la fase de negociación del convenio, y yo podría estar de acuerdo diciendo que la fase de negociación de convenio tuvo mucha conflictividad y no se daba el marco sereno para negociar un tema de estas características; pero es que, señor Valverde, el convenio ya se ha cerrado, y ya existe un marco sino de normalización, que podríamos aprovechar para tratar de buscar soluciones, en ese ámbito concreto de la normalización, a efectos de buscar las solución más justa para los trabajadores de Metro, que es la que

están planteando los trabajadores en su propuesta en cuatro apartados y con cuatro niveles de aceptación del fondo futuro de pensiones.

Yo creo que sobre estas cuestiones deberían ustedes reflexionar. Izquierda Unida piensa que no se debe cerrar de forma arbitral este proceso. Yo creo que ustedes deberían modificar y reflexionar, que no pasa absolutamente nada. Tendrán ustedes el apoyo de Izquierda Unida si ustedes se plantean una solución en el marco de la negociación del contrato-programa y una solución parecida a la que se ha dado en Metro de Barcelona; tendrán ustedes nuestro apoyo y, desde luego, no tendrán nuestro apoyo, sino nuestra crítica más firme, si ustedes pretenden cerrar el problema del FAS de la forma en que ustedes lo van a cerrar.

La fase de la negociación yo denominaría de la siguiente forma: ustedes han dejado dormir la negociación. Han negado incluso la prestación de asesoramiento, la parte económica que debería suponer dotar a los asesores de la parte social para poder hacer un trabajo serio en esa comisión técnica. Al final, lo que ustedes han hecho, por decirlo en términos entendibles, es un paripé para pasar el Rubicón del 30 de octubre, situarse en el término del arbitraje y zanjar, liquidando el FAS de esa forma.

Yo creo que es un grave error y un despropósito. Yo creo que eso se va a traducir en el futuro en mayor conflictividad en Metro; así no se va a cerrar de forma seria un proceso que debería resolverse, y más en este momento, y como he dicho anteriormente, está exento de conflictividad y estamos en plena normalización, y sí podría proyectar a la compañía y al propio conjunto de los trabajadores una mayor implicación sobre los objetivos de futuro que tiene la propia compañía. ¿Por qué? Porque se estaría dando solución al problema serio y sentido por todos los trabajadores y, además, usted también tendría la oportunidad, en ese marco de voluntad política de negociación, de poder plantearles algunas necesidades que tienen para poder afrontar los próximos retos futuros de la propia compañía, de la propia expansión, de la propia configuración para hacerla más eficaz y rentable.

Ustedes están pasando sobre estas cosas, están generando una dinámica de confrontación; al final, ustedes cerrarán el FAS de la forma que lo van a cerrar, y eso no dejará satisfechos a nadie; no servirá para los intereses de la compañía ni dejará satisfechos a los trabajadores, porque los trabajadores en su mayoría vienen reclamando un fondo nuevo de pensiones. Esto es lo moderno. Mire usted, las grandes compañías públicas que ahora son privadas, como Telefónica, etcétera, están 'externalizando' sus fondos; están convirtiendo lo que antes eran fondos sociales en fondos de pensiones. Es lo que dice su partido como

estrategia de fondos complementarios de pensiones. Su partido está orientando en esa dirección; su partido es favorable y proclive a esa situación. ¿Por qué tienen ustedes aquí esa posición de liquidación del fondo social? Es que no lo entiendo. ¿Qué existe un problema financiero? Sí. ¿Qué se puede solucionar? Yo creo que también. ¿Cómo? Pues, ya se lo hemos dicho: con el contrato-programa; negocien ustedes con el Gobierno Central; que realice aportaciones, porque, evidentemente, los trabajadores no se apartan de hacer también sus aportaciones en un fondo de estas características. De hecho, lo han venido haciendo hasta ahora. Porque yo le preguntaría a usted: ¿qué aportaciones ha hecho la compañía Metro, S.A. al fondo actual? Las aportaciones han venido del Consorcio y de los propios trabajadores a través de la negociación colectiva; no ha habido partidas específicas de aportaciones al fondo social de Metro.

Quiere decirse que, o reconsideramos la situación, o reflexionamos sobre la situación y nos ponemos a trabajar en una solución positiva, o ustedes se estarán equivocando y estarán llevando a una compañía pública que puede tener una proyección futura en un clima mucho más adecuado para los intereses de Metro, S.A. y para los intereses de los ciudadanos; a una situación no deseada, y los trabajadores seguirán creando dificultades en próximas negociaciones colectivas, porque no se van a resignar a que ustedes liquiden de esa forma, de forma arbitral, el fondo social.

Yo les pediría, y termino ya mi intervención, que prorrogasen ustedes la fase de negociación; que sigan explorando las posibilidades; que en el marco del contrato-programa con el Estado ustedes planteen este problema; defiendan ustedes los intereses de las compañías públicas madrileñas en los temas sociales con relación al Estado para que el Estado aporte también sus cantidades pertinentes, como se ha hecho en Metro de Barcelona, y ustedes tendrán el apoyo de Izquierda Unida en esa dirección. En otra dirección, tendremos una posición crítica y una posición al lado de los trabajadores, porque están reclamando una cosa que es de justicia. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Misiego. Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Abad Bécquer.

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: Gracias, señor Presidente. Agradezco la presencia y la amplia información que ha dado el señor Valverde a esta Comisión.

Nosotros empezaremos diciendo que este tema lo hemos debatido en varias ocasiones y, seguramente, si no hay una solución de futuro, tendremos que

seguirlo debatiendo, y nuestro deseo es que no tuviéramos que hacerlo, porque yo creo que todos estaremos de acuerdo en que hay que buscar solución a un problema que es muy complejo.

Yo creo que, en la historia más reciente, todos los problemas que han correspondido -y que es lo que estamos hablando ahora-, referente al FAS, a los procesos de liquidación o de transformación de antiguas mutualidades laborales y de mutualidades de previsión, que no han sido pocas, han tenido serias dificultades a la hora de resolverlas.

Lo digo sinceramente, no por nada; no porque alguien crea que una parte de la responsabilidad de la gestión ha correspondido a los años de Gobierno de los socialistas en el Metro; no sólo por eso, sino porque éste es un viejo problema que, como decía anteriormente, yo creo que el proceso de cómo en torno a los años 80 se trata de resolver el pase de las antiguas mutualidades de previsión o mutualidades laborales a los sistemas nuevos de protección social, tuvieron sus fallos, y, por lo tanto, poco podemos hacer ahora, más que lamentarnos de que eso fuera así. Por lo tanto, a mí me interesa mucho más mirar hacia el futuro que mirar para atrás, porque, seguramente, como casi siempre, nos llevaría a la melancolía y a hablar de un proceso que arranca de 1960, y que ha tenido dos o tres fases muy problemáticas de cómo se podía resolver; lo que es cierto es que, al día de la fecha, este conflicto no se ha resuelto.

Nosotros incidimos como Grupo Parlamentario en varias ocasiones, incluso con propuestas u ofertas -entre comillas- de mediación, porque entendemos que la solución del problema tiene una amplia dificultad. Es verdad que, cuando se aprueba el nuevo convenio laboral vigente, se abre una puerta de esperanza y se avanza en el sentido de reconocer en ese convenio -que fue ratificado por el personal y que, por lo tanto, nosotros no vamos a cuestionar de ninguna de las maneras; además, lo defendemos- la dificultad y el problema existente, y que, una vez que se asume el problema existente, parece que es más fácil avanzar en el camino de la solución.

No es menos cierto que, en el calendario histórico de este asunto -así lo hicimos, en privado y en público-, nosotros pedimos al Consejero, especialmente -y usted lo conoce, señor Valverde, por su anterior participación en esta Comisión como Presidente-, la necesidad de haber intentado llegar a un acuerdo entre todos; que hay que decirlo claramente: en toda la Comunidad de Madrid, prácticamente es el único agujero financiero que existe; menos mal que no hay otras empresas públicas, pero es cierto que es la empresa pública, como en otras Comunidades -y como ha citado antes el señor Misiego, ha pasado en Cataluña y en alguna otra Comunidad más-, que se

encontraba en esta situación y con una cuantía muy importante. Por lo tanto, en estos problemas que afectan a muchos trabajadores, a muchos jubilados, que afecta, por supuesto, a todos los madrileños, y que tiene un importe económico, no hay soluciones mágicas; si estuviéramos hablando de que el problema se resolvía con cuatro o cinco millones de pesetas, seguramente aquí no estaríamos hablando de ello, y el problema estaría resuelto. Estamos hablando de una situación económico-financiera muy complicada, que lo fue antes, y que, lamentablemente, según avance el tiempo, será peor; por lo tanto, cuanto más tardemos en buscar la solución, peor va a ser.

En ese sentido, a nosotros nos hubiera encantado -y así se lo transmitimos; insisto, se lo transmitió el señor Sanz, se lo transmití yo mismo, y me consta también la voluntad del Grupo Popular; por lo tanto, aquí no vamos a hacer partidismo en el sentido de ver quién tiene más interés en que se resuelva el conflicto, porque no creo que haya nadie que tenga dos dedos de frente que quiera que este conflicto siga, y que no se resuelva-, y habíamos solicitado intentar no llegar a lo que yo llamaba la "fecha fatídica o nefasta", que era la del 30 de octubre o el 31 de octubre, en la que a todos nos hubiera gustado que se hubiera arreglado el conflicto, pero lo cierto es que no se ha resuelto. Y sólo hay dos caminos: o ir a la comisión de arbitraje, y, por tanto, llegar a una solución de convenio arbitral, o haber tratado de buscar la solución. Nosotros -como decía el señor Misiego- habíamos pedido la posibilidad, porque después de tanto tiempo yo creo que ponerse uno nervioso por quince días más o quince días menos, o un mes, haber llegado a una fecha, que era la del 31 de diciembre, desde luego -también lo digo claramente-, las prórrogas y las ampliaciones tienen sentido si hay posibilidad de llegar a acuerdos, porque no podemos estar prorrogando y prorrogando, porque no hará más que crecer la bola, ya que es cierto que éste es un tema que ahora mismo, según estamos hablando, el lunes próximo, o el próximo día laborable, que será el día 9, ya costará más resolver este conflicto, porque, insisto, las fechas y los derechos de las personas afectadas van ampliándose y, por lo tanto, va aumentando el problema que nos ocupa. Yo creo que ésa es la realidad. Si ustedes no quieren llegar a esa ampliación, no pasa nada; es su decisión, que es tan legítima como cualquier otra, y, en cualquier caso, habrá que aprobar lo que dice el convenio colectivo.

Sinceramente, yo creo que esa solución no va a poder pasar más que por las múltiples orientaciones que ya en los balances y en los estudios económicos y financieros de la propia compañía de Metro y de las auditorías se dicen; es decir, hay que llegar a una solución que pase por la reconversión -entre comillas-

de lo que eran unos derechos que ahora ya no es posible ejercer, porque no existe, insisto, ni es posible rescatar ninguna fórmula semejante a la del mutualismo laboral antiguo, que tuvo su interés y tuvo su importancia en una época en la que las prestaciones y los derechos que tenían los trabajadores por estar de alta en la Seguridad Social no valían para todas las necesidades, y se complementaban con estas mutualidades, pero ahora ya es un proceso absolutamente inservible e inadmisibles, y que, por lo tanto, ahora no nos vamos a poner a decir: ojalá que otra vez pudiera existir la mutualidad, y rescatar. Como usted sabe que eso no es posible, hay que buscar la solución o el plan B, como podríamos denominar.

Yo creo -y se ha dicho anteriormente- que la experiencia catalana ha sido positiva en un sentido; no es que sea idénticamente trasladable a Madrid, pero hay que buscar una solución de este tipo. Lo que es cierto es que hay un agujero económico-financiero -entre comillas- de deuda social con un colectivo de trabajadores, que no se ha cubierto, y, además, estamos ante una situación -por qué no decirlo- que a veces llega a ser patética, porque no solamente es el problema de lo que dicen los representantes sindicales y la patronal o la empresa, sino que son los propios afectados, que, cuando ha habido estos conflictos, aquí han venido personas que ya no están en activo -para entendernos-, sino que están en la demanda de sus derechos antiguos, y podemos llegar a la barbaridad de tratar de resolver el problema por la muerte dulce o por la ejecución de los elementos de la naturaleza, y es que llegue un momento en que ya no haya ninguna persona viva de las que tenía esos derechos o que los reciba; como yo estoy convencido de que nadie puede estar pensando en ello, porque, además, es un proceso demasiado largo, y, como usted muy bien decía, señor Valverde, los recursos y las resoluciones judiciales van a seguir viniendo, yo creo que tenemos que poner manos a la obra. Por tanto, lo que yo pido a esta Comisión -como he pedido anteriormente-, y se lo pido a los tres Grupos Parlamentarios, es que tengamos todo el consenso -y yo creo que ese consenso lo tienen ustedes en la Dirección de Metro- para buscar una solución.

La pregunta siempre es la misma. ¿Hasta dónde? Como diría el señor Beteta, responsable de Hacienda, el responsable financiero de Metro, o los responsables de la Consejería. Yo creo que hasta donde se llegue, o a una solución que sea satisfactoria para las partes, porque, si no, no solamente no arreglaremos el conflicto, sino que iremos aumentando las decisiones judiciales y estaremos en el campo del incumplimiento de las decisiones judiciales. Ésa es nuestra postura; yo creo que hay que hacer un esfuerzo, y, desde luego, yo ya me he puesto el objetivo de junio del 99, en el

sentido de tratar de terminar esta Legislatura, y la responsabilidad que tienen los responsables políticos que están en este momento, para intentar llegar a esta solución, y, desde luego, no dejar otra vez para la próxima Legislatura y para los próximos responsables, sean los mismos u otros, este problema. En el fondo, lo vamos a ver ahora en el famoso convenio arbitral, los convenios arbitrales y las soluciones de arbitraje, normalmente, suelen ser poco novedosas; no suelen ser más que una especie de sentencia de lo que las partes no han sido capaces de resolver en una mesa de negociación; por lo tanto, pocas posibilidades hay. Si en este momento, señor Misiego, Señorías, la empresa no ve posibilidades de llegar a un acuerdo con los planteamientos del personal, vamos a una resolución arbitral, que también tiene sus mecanismos de recurso, pero yo creo que no es la mejor solución; en cualquier caso, será una solución.

Desde luego, con lo que no puede seguirse es con la situación que hay en este momento -y con esto ya termino, señor Presidente- de una especie de manifestación permanente de los responsables del Legislativo, que somos nosotros, y de ustedes, la responsabilidad de la Dirección, de que no somos capaces de llegar a un acuerdo, porque, seguramente, la discusión final será, como casi siempre, el cuánto y el cómo; e, insisto, habrá que llegar a soluciones parecidas a las de otras Comunidades Autónomas, donde han entrado, además, entidades financieras de las propias Comunidades Autónomas, que nosotros la tenemos también, que se llama Caja Madrid, donde, a lo mejor, igual que se ha hecho un plan de financiación de no sé qué tema, se llame la propia construcción del Metro, o el plan de la vivienda, o el plan de la droga, etcétera, que tiene una financiación, hay que establecer un programa alargado en el tiempo, que no suponga una quiebra económica para Metro -yo no la voy a defender nunca- ni una quiebra para nadie, pero que permita la resolución en un plan de financiación con entidades financieras, como no puede ser de otra manera, que resuelva este conflicto.

Termino, señor Presidente, diciendo que la disposición de este Grupo Parlamentario ha sido desde el primer momento buscar, con los trabajadores y con ustedes, la solución al conflicto.

No quiero ser descortés con el señor Misiego -nada más lejos de mi intención- respecto a la primera parte de su comparecencia que afectaba a los cambios producidos recientemente en la dirección. Como saben ustedes, nosotros casi nunca presentamos iniciativas parlamentarias de cómo se establece la distribución en la dirección de una empresa; pensamos que ustedes son los que tienen la responsabilidad de gobernar porque los ciudadanos lo han decidido y, por lo tanto, respetamos que cada empresa pública establezca el

equipo gerencial, aunque, lógicamente, en muchos casos discrepamos porque creemos que se podían hacer las cosas de otra manera. En ese tema no voy a entrar porque, como sabe usted, señor Valverde -se lo he dicho a usted y al nuevo Presidente de Metro-, mi voluntad y mi deseo, de todo corazón -aunque no me agrade políticamente pero me agrada en el fondo del asunto- es que me encantaría que un día celebráramos una Comisión como ésta felicitándoles porque han sido ustedes capaces de resolver este conflicto; lo haré sin ningún problema y sin ningún rubor porque creo que es un tema difícil y ése es el reto que tienen ustedes. Si son capaces de hacerlo, insisto, cuenten con nuestra colaboración y con nuestro apoyo, pero, si no es así, también le digo que nos utilicen, en el mejor sentido de la palabra: si creen ustedes -también se ha hecho en algún otro sitio- que es necesaria la mediación parlamentaria o la mediación que sea, cuenten con nosotros para la aportación de datos, de soluciones o de propuestas, porque eso es, ni más ni menos, lo que podemos hacer en este momento para solucionar un conflicto que tiene ya más de 20 años de antigüedad. Gracias, señor Presidente.

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

El Sr. **BERZAL ANDRADE:** Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, Señorías. En primer lugar quiero dar las gracias al señor Director Gerente de Metro, señor Valverde, por la brillante y pormenorizada exposición que nos ha hecho de la evolución del problema que data del año 60 respecto al FAS. Antes de entrar a definir la posición de este Grupo Parlamentario, voy a hacer una referencia, porque de alguna forma me ha obligado el señor Misiego, a las duras críticas y a la interpretación empresarial que desde su Grupo Parlamentario -representado hoy por su persona- ha llevado a cabo. Tengo que decirle que lo lamento por él y por su Grupo Parlamentario, pero está gobernando el Partido Popular, y, por tanto, es el Partido Popular, en los cargos de confianza en la empresa pública Metro en este caso, el que decide el modelo de empresa que se tiene que llevar a efecto a la hora de pensar en que una empresa tiene que ser viable, que está compuesta por trabajadores -en este caso por muchos trabajadores-, y lo primero que se tiene en cuenta a la hora de valorar el proyecto de empresa es que esos trabajadores estén motivados y tengan la suficiente formación y calidad a la hora de desarrollar su trabajo, para que el servicio que están prestando a la sociedad madrileña sea bueno, como lo es hasta la fecha.

Por otro lado, también me sorprende que el

señor Misiego haga una crítica, gratuita en este caso - desde nuestro punto de vista y respetando, lógicamente, sus palabras-, de la calidad del servicio que se ofrece a los usuarios de ese transporte público, cuando el metro es, a fecha de hoy y gracias a la gestión que se ha hecho en los últimos tres años y medio, un ejemplo a seguir por el resto de Comunidades Autónomas, y que inclusive trasciende más allá de las fronteras del territorio nacional. El Metro es una empresa pública que da una buena calidad de servicio a los usuarios; yo me jacto con orgullo de ser uno de esos usuarios, porque no tengo carné de conducir ni tengo vehículo propio; soy un habitual del metro, y tengo que decir que se ha evolucionado mucho en cuanto al servicio.

Por otra parte también ha vertido una crítica gratuita, que me imagino que, como es lógico, quedará escrita en el Diario de Sesiones y algún día ml puede pasar algún tipo de factura, y es decir que, con unos cuantos kilómetros de metro, la empresa Metro se presenta a la sociedad, simple y llanamente, con eso; tengo que decirle que gracias a la gestión del Partido Popular, gracias a la gestión del equipo de Gobierno y gracias a los buenos proyectos que ha hecho la empresa Metro de Madrid en esta Legislatura, no se han hecho unos cuantos kilómetros de metro -en tono despectivo-, sino que se han hecho muchos kilómetros de metro; muchos más que los que se han podido hacer en otras Legislaturas y que hasta ésta no se ha procedido a hacerlos. Lógicamente, ha supuesto un esfuerzo importante de inversión, pero es una inversión que revierte en la calidad de vida de los madrileños. De esta forma demostramos una vez más que desde el Grupo Parlamentario Popular se apuesta por un servicio público de transporte y no por un servicio privado. Parece ser que biológicamente el señor Misiego está cambiando su forma de pensar hacia otra que hubo en algún momento por parte de algún partido político, y, simplemente me sorprende, no voy a poner más apelativos.

He de decir que desde este Grupo Parlamentario estamos de acuerdo, lógicamente, con la gestión, corta pero positiva, que el Director Gerente ha llevado hasta la fecha; que estamos totalmente de acuerdo con que haya un Presidente y un Director Gerente que, a la vez, han optado por nombrar nuevas direcciones en la empresa Metro, y esto demuestra también que no se apuesta por la centralización, sino por la descentralización de la gestión, con lo cual, cuando el señor Misiego lea este Diario de Sesiones verá que, paradójicamente, por un lado ha dicho una cosa y por otro lado se ha contradicho.

Dicho lo anterior, y centrándome en el tema del FAS, que es un problema que, en línea con lo que ha dicho el señor Abad, nos incumbe a todos: incumbe

a los trabajadores de metro, a sus representantes sindicales, a la empresa, a los Grupos Parlamentarios y a toda la sociedad, debo decir que es un problema que data, como se ha indicado aquí, de los años 60; es un problema que ya en el año 92, con los informes de los auditores respecto a las cuentas del FAS, se dejó palpable en datos que aquí se han expuesto con mucha objetividad. Primero, que influía de forma negativa en el nuevo Plan General de Contabilidad, y por otro lado, también influía de forma negativa en un Real Decreto que regulaba, a través del seguro privado, el tema de los fondos de pensiones. A raíz de ahí -y lo digo sin ningún tipo de doblez, y esperando que no se derive de mis palabras ninguna mala interpretación-, es cierto que, aunque él ha pasado de puntillas por encima, en aquella época, en el año 92, gobernaba el Partido Socialista y también se podía haber adoptado una serie de medidas para resolver este problema; no fue así, y es ahora cuando se plantea la situación que tenemos encima de la mesa.

Quiero dejar bien claro que el Grupo Parlamentario Popular apuesta firmemente porque la dirección de Metro, como lo está haciendo, adopte posturas de flexibilidad a la hora de negociar este tema; flexibilidad que se ha demostrado en la negociación del convenio, cuando ha dicho el señor Valverde -situación conocida por el resto de los Grupos Parlamentarios, como es lógico- que se puso encima de la mesa una propuesta de la empresa de 16.000 millones de pesetas. Lógicamente, decía el señor Misiego que hay que hacerlo de otra forma; y, si la forma es poner encima de la mesa 50.000 millones de pesetas, lógicamente era imposible que el planteamiento sindical de los representantes de los trabajadores fuera aceptado; era imposible y totalmente inviable. Además, le recuerdo al señor Misiego -porque he tenido ocasión de debatir con él en muchos proyectos de ley en ponencias- que para llegar a acuerdos, ambas partes tienen que flexibilizar su postura, y aquí ha quedado palpable -lo digo sin ninguna ironía- que los sindicatos no quieren llegar a ningún acuerdo; los sindicatos tienen una postura, que es la de crear un fondo de pensiones, y tampoco quiero mirar los intereses que detrás de esa postura pueda o no pueda haber en ese tipo de fondo de pensiones, con lo cual, no interprete mis palabras, pero, lógicamente, ésa no es la solución que hasta la fecha se ha podido dar.

También ha quedado claro -y así lo ha recogido el señor Abad; y no lamento, sino que me alegra compartir el criterio del Grupo Parlamentario Socialista- que se firmó un nuevo convenio que permitía abrir las puertas a la esperanza de una solución satisfactoria para todos. Un convenio que, por otro lado, no tenía previsto que se estableciera un fondo de pensiones. Es una situación nueva que se

crea; es una situación que requeriría de la creación de unas provisiones técnicas o matemáticas, que es como se denomina técnicamente al dinero que se guarda para pagar las prestaciones que podría tener un fondo de pensiones, como viudedad, orfandad, inclusive invalidez y, por supuesto, jubilación, y, lógicamente, entiendo que la dirección de Metro no haya podido llegar a flexibilizar más su postura.

En cuanto al convenio arbitral, es una situación en la que estamos actualmente, a la que podemos llegar, no sé si desgraciada o afortunadamente, pero, lógicamente, lo que no se puede hacer es dilatar más la situación; además, entiendo que la dirección de Metro, como ha manifestado el señor Valverde aquí y como ha manifestado en otras ocasiones a nivel de Comisión y a nivel privado, nunca ha existido la intención de liquidar el FAS de un plumazo, sino todo lo contrario: buscar una vía de financiación alternativa para que los trabajadores que tienen ya unos derechos adquiridos y aquellos que en un momento dado los pueden seguir adquiriendo si se plantea una solución de estas características, tengan derecho a este tipo de prestación.

Está claro que otras empresas públicas de otras Comunidades Autónomas han podido optar por otros caminos o por otras vías de financiación, pero también es cierto, y quiero recordarlo, que uno de los informes que hicieron los auditores a los que se ha referido el señor Valverde decía que continuamente han dejado constancia de que la Ley de Presupuestos del año 86 sólo permite financiar complementos de pensiones con ingresos de derecho privado o con cuotas de los beneficiarios, y nunca con dinero público. Recuerdo esto al señor Misiego porque choca frontalmente con aquellas otras decisiones que, sin entrar en su legalidad o no, se han adoptado por otras Comunidades Autónomas en acuerdos, más de los que haya llegado con el Estado, pero quizá no sea ésta la solución más deseable.

Es cierto que el Grupo Parlamentario Popular comparte el deseo de una solución; que el Grupo Parlamentario Popular ha defendido, defiende y defenderá que los trabajadores tengan una serie de derechos sociales en esta y en otras empresas, en todas en general, pero, lógicamente, hay que llegar a una solución que sea consensuada por todos desde la transigencia y no desde la intransigencia, entre comillas, que hasta ahora han manifestado en este tema los sindicatos representativos en la empresa Metro.

Entiendo que el tema del fondo de pensiones actualmente, con los planteamientos que ha hecho el señor Valverde, no es la solución más viable, y también entiendo que, si por circunstancias tenemos que llegar a un convenio arbitral, habrá que llegar a él y habrá que darle una salida, pero quiero dejar

constancia de que desde este Grupo Parlamentario apoyamos la estrategia que se sigue desde la Dirección del Metro, apoyamos y, además, pedimos a la Dirección del Metro, en la persona del Director Gerente, que sigan teniendo esa política de flexibilidad, de acercamiento y, sobre todo, de sensibilidad social con las personas que tienen esta situación de viudedad, orfandad y, sobre todo, de jubilación, ya que, lógicamente, al llegar ese momento en la vida -y todos llegaremos a esa circunstancia-, el menoscabo económico que se puede producir para una familia sería muy lamentable. Pero estamos convencidos de que, continuando con esa política de negociación, se llegará a acuerdos que beneficien a todos los trabajadores y, por supuesto, le digo al señor Misiego que no tenga la menor duda de que, mientras el Gobierno que ahora mismo soporta el Partido Popular en la Comunidad de Madrid siga gobernando, y espero que sea por muchos años, el Metro va a ser una empresa que va a tener el privilegio de gozar de todo el apoyo presupuestario, financiero y político para conseguir dos cosas: una, que los madrileños tengan el servicio que bien se merecen ya que para eso también pagan una serie de impuestos y, por otro lado, para que la calidad y los medios técnicos, formativos y de trabajo que tienen los trabajadores sean los mejores posible; apoyamos al Director Gerente en todo aquello que está haciendo hasta la fecha; le indico que cuenta con nuestro apoyo incondicional, como no podía ser de otra manera, para negociar también, en la medida de lo posible, con los sindicatos, soluciones alternativas que den lugar al convenio arbitral que prácticamente ya es la única puerta a la esperanza que queda, y que, si fuera así, que la terna que componga este convenio arbitral sea lo suficientemente flexible y tenga una moral social lo suficientemente aceptable para que sea lo mejor posible para todos los trabajadores. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Para cierre de debate y en turno de contestación a los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el señor Director Gerente de Metro, señor Valverde, por tiempo máximo de 10 minutos.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE METRO DE MADRID, S.A.** (Valverde): Gracias, señor Presidente; gracias, señores Portavoces, por las intervenciones y por el tono de las intervenciones que se han producido tras mi primera intervención. Empezando por el final, quiero agradecer al Portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Berzal, su intervención, su comprensión y el apoyo que desde este Grupo Parlamentario en todo momento está teniendo el Ejecutivo y está teniendo, en concreto, la empresa que me honro en dirigir, que es Metro de Madrid. Me

consta que todos los días, permanentemente, notamos y sentimos ese apoyo y es lo que, entre otras muchas cosas, nos da ánimo para seguir trabajando con fuerza, con interés y con dedicación para, como él bien decía, dar el servicio que Madrid se merece, para dar el servicio que nuestros clientes, que nuestro más de millón y medio de visitantes que utilizan diariamente el metro nos demandan.

En cuanto al señor Abad, le agradezco también su intervención y el tono conciliador y de comprensión que ha plasmado en su intervención. Lamento tener que decirles una vez más que no es posible, que no estamos en condiciones de cambiar o de alterar el convenio que era el que marcaba esa fecha y, por lo tanto, lamentablemente no vamos a poder cambiar ese plazo o esa fecha de negociación, como en algunas ocasiones han manifestado y nos han reiterado.

En cualquier caso, le recuerdo que, como él bien decía, el proceso se inició hace muchos años, y lo que pretendemos es no seguir dando largas cambiadas, no seguir dando mulletazos, porque eso no nos conduciría a nada; en todo momento se ha trabajado, y me consta que en anteriores años y con anteriores gobiernos también se ha intentado abordar el tema; desde el año 80 no ha sido posible, y, por desgracia, nos ha tocado a nosotros, con la publicación de la Ley del Seguro Privado y el Real Decreto que se publicaron en la etapa del Gobierno Socialista en el Gobierno de la nación, que son los que han detonado finalmente el proceso y no ha quedado más remedio que abordarlo, quizás con más intensidad y con la necesidad de encontrar y buscarle esa salida, sin poder retrasarlo porque los plazos se nos echan encima.

En cuanto a la parte que hacía referencia a la organización, le agradezco a los dos Grupos que han intervenido anteriormente, al Grupo Socialista y al Grupo Popular, la comprensión de quién tiene la responsabilidad de organizar los equipos, quién tiene la responsabilidad de marcar las pautas y las directrices y cuál es el modelo de empresa. Aprovecho para decirle al señor Misiego que no hay ningún modelo oscuro, no hay ningún modelo secreto, no hay ninguna historia oculta; en todo momento ha habido absoluta transparencia, yo creo que más que en otras muchas empresas y cuantas más haya mejor; yo siempre he sido partidario de que cuanto más se puedan conocer los temas, más se pueda contemplar; el que más personas puedan entender de ellos, pues también nos resultará más fácil poder tener esa supervisión, ese control y esas, en muchas ocasiones, aportaciones, consejos o sugerencias, de los que en todo momento tomamos buena nota para poder ir incorporándolos a nuestra organización, a nuestro día a día, a nuestros planes de futuro de la compañía.

Me sonaba el discurso, porque la verdad es que

ya lo había oído en el Consejo de Administración; veo que algún representante ha hecho sus deberes y le ha pasado copia del mismo. No es cierto que se hayan creado seis Direcciones más, lo que hay es seis Direcciones en Metro de Madrid; no son seis más sino que hay seis Direcciones. No es verdad que haya desaparecido la Dirección de Calidad; si el problema es que a Izquierda Unida le preocupan exclusivamente los nombres y las nomenclaturas y no el fondo de las cuestiones, pues a lo mejor hay que plantearse cambiar los nombres, pero lo que se ha hecho ha sido incorporar a la antigua Dirección de Planificación y Calidad otras competencias nuevas como son las presupuestarias, y se han sacado algunas que estaban en esa Dirección y se han pasado a otras; es decir, ha habido una redistribución de funciones y el equipo sigue funcionando, sigue existiendo esa Dirección de Calidad, sigue existiendo esa unidad de calidad y sigue existiendo esa coordinación de calidad dentro de la compañía, porque, muy al contrario de lo que usted decía, señor Misiego, Metro de Madrid tiene muy claro que su objetivo es mejorar esa prestación; para que el cliente, el usuario, perciba esa mejora de la prestación tiene que transmitirse en lo que es calidad interna y calidad externa, no solamente cuenta la estética exterior, sino también otros muchos factores, como se ha dicho, de motivación, etcétera, y en eso se trabaja. Ahora bien, si la preocupación es solamente cómo se denominan las Direcciones o cómo se denominan los puestos, yo creo que ahí siempre se puede hacer un ejercicio de semántica, sencillamente, y cambiar los nombres, pero yo creo que lo importante es el fondo, lo importante es el trabajo, lo importante son los objetivos y los objetivos están absolutamente claros y día a día se trabaja en ellos. Es decir, hay bastante gente, mucha gente, en la Compañía que se dedica exclusivamente a tratar los temas de calidad, tanto dentro como fuera de la compañía.

Ya he respondido al señor Berzal que no solamente se trata de presentar más kilómetros como si fuera un tema menor o un tema casi despreciable dentro de este proceso, sino que yo creo que Madrid estaba necesitado de esa gran infraestructura que se está creando en este momento; la necesidad de que el transporte colectivo de Madrid estuviera perfectamente articulado y nada mejor, en una zona urbana tan importante y tan densa como es Madrid y su entorno, para que sea un transporte subterráneo, y ahí está, yo creo, el importantísimo acierto que el Gobierno de la Comunidad de Madrid, presidido por el señor Ruiz-Gallardón, ha tenido al apoyar decididamente ese proyecto y sacar adelante el proyecto. Yo recuerdo, incluso, haber tenido algún debate cuando estaba todavía en esta Asamblea, siendo Diputado y no teniendo ninguna responsabilidad en Metro; recuerdo

haber tenido algunos debates, dentro y fuera de esta Casa, en algún medio de comunicación en los que la oposición prácticamente iba con una cierta sonrisa, esbozada sonrisa, diciendo: bueno, ya se estrellarán, ya verán cómo es imposible; esto es inviable, no van a conseguirlo. Pues bien, gracias al esfuerzo y la dedicación de mucha gente: de los técnicos de esta Comunidad, de los técnicos de la empresa pública Metro, de los de la Dirección General de Infraestructuras, con el apoyo del Consorcio, entre todos, junto con el otro importante apoyo que ha sido la empresa Arpegio se ha sido capaz de sacar adelante ese brillante proyecto de la construcción de esa ampliación, que va a dar grandes beneficios a la ciudad, y que va a dar grandes beneficios a todo el área metropolitana; en definitiva, va a mejorar esa calidad en la ciudad.

En cuanto a los otros temas que se han planteado, sobre si hay otras Comunidades en las que se han visto temas parecidos al de Metro, siempre sale, recurrentemente, el asunto de Barcelona. Quiero recordarles que Barcelona no tiene nada que ver con Madrid, en nada. Cuando surge el problema en Barcelona -cuando hablo de Barcelona me refiero a TMB, de la empresa de transportes de la ciudad de Barcelona- es por el retraso que la empresa TMB produce en su incorporación al régimen de la Seguridad Social. Esa incorporación no se produce hasta el año 1992; es decir, el problema surge como consecuencia de las dificultades derivadas del retraso en la incorporación y la modificación sustancial que suponía esa incorporación a las prestaciones que se estaban recibiendo como mutualismo laboral frente a las prestaciones que otorgaba la Seguridad Social.

En este caso no eran complementos, sino que no existía la Seguridad Social hasta el año 1992 para los trabajadores de Barcelona. Por tanto, la situación es completamente distinta; aquí estamos hablando exclusivamente de complementos al sistema que ofrece la Seguridad Social, y complementos que solamente afectaban y a los que tenían derecho o expectativa de derecho aquellos que se habían jubilado o aquellos que habían cotizado antes de 1967.

¿Qué ocurre? Metro de Madrid -la Dirección y la representación de los trabajadores- emprende una negociación colectiva para sacar adelante ese marco normativo, ese marco de las relaciones laborales para los próximos años. En ningún momento, durante todo ese proceso de negociación que ha estado salpicado de todo tipo de incidentes, de anécdotas, de momentos difíciles, de momentos duros y de momentos buenos, donde ha habido también acercamientos, y, finalmente, se firmó; en ningún momento, como decía antes, la representación de los trabajadores ha planteado el fondo de pensiones; esto es nuevo. Durante la

negociación se hablaba -recuerdo algunos eslogan- de dónde estaban los millones del fondo de pensiones, y algunas referencias, creo que poco acertadas, respecto a dónde podían estar destinados esos fondos.

Yo quiero recordarles, porque creo que es importante que SS.SS. lo conozcan, y no se puedan confundir -porque, a lo mejor, no se lo han explicado bien o porque no han tenido tiempo de poder estudiarlo en profundidad-, cuál es la diferencia, importantísima y clave, entre lo que es el fondo de pensiones y lo que es el Fondo de Asistencia Social del Metro de Madrid, que muchas veces se confunde, e, incluso usted, señor Misiego, en el texto de la comparecencia usted mismo está cayendo en ese error.

Usted habla de la grave situación por la que atraviesa el Fondo de Asistencia Social o fondo de pensiones; no es lo mismo, señor Misiego. El fondo de pensiones es una cosa y el sistema que había de complemento a la Seguridad Social en Metro de Madrid es otra muy distinta.

El fondo de pensiones como instrumento, que se materializa en uno o varios planes de pensiones, se constituirá, necesariamente, previa autorización administrativa del Ministerio de Economía y Hacienda, observando siempre los requisitos establecidos en la Ley 30/95, de 8 de noviembre, de Ordenación y Supervisión de Seguros Privados. El Fondo de Asistencia Social -FAS, que es como habitualmente lo conocemos- se constituyó, simple y únicamente, a partir de las disposiciones establecidas en los convenios colectivos que se han venido sucediendo en la empresa Metro de Madrid. Luego, de origen, no tiene nada que ver; la naturaleza patrimonial tampoco. Un fondo de pensiones materializa o instrumenta uno o varios planes de pensiones y, por mandato legal, constituye un patrimonio separado, dirigido a cubrir las prestaciones en la forma y modo que establecen sus normas de régimen interno. El Fondo de Asistencia Social, en cambio, no pasó de ser una partida más dentro de la estructura presupuestaria de la empresa con su correspondiente reflejo en la contabilidad de la misma.

En cuanto a las discriminaciones que puedan surgir, el plan de pensiones que se materializa en un fondo de pensiones, en particular cuando hablamos de empresas o entidades, siempre debe, preceptivamente, responder al principio de no discriminación. Esto quiere decir que hay que dirigirse a todos los trabajadores en plantilla que deseen vincularse al mismo, con el único requisito de ostentar una antigüedad de dos años en la empresa. Pues bien, el FAS, por el contrario, nunca ha ido dirigido indistintamente a los trabajadores de Metro de Madrid, sino que determinadas prestaciones complementarias, como era la de jubilación, que era el principal

problema, sólo afectaban a los trabajadores que estuvieran en disposición de optar por la jubilación anticipada, cotizantes al mutualismo laboral antes del 1 de enero de 1967, y no al resto que, en la actualidad, son la inmensa mayoría. Es decir, los que tenían derecho o habían tenido expectativas de derecho tan sólo eran 1.300 de los 5.300 trabajadores que tiene la compañía. Por tanto, plantear un fondo de pensiones sería discriminatorio. El FAS no es un fondo de pensiones.

Esto quiere decir que se consolidarían distintos derechos -no son los mismos derechos los que surgen de un fondo de pensiones que los que existían en el FAS-; la adscripción y las aportaciones tampoco son las mismas porque están claramente definidas en uno y en otro sistema; el sistema financiero no tiene absolutamente nada que ver, porque el fondo de pensiones se instrumenta en un plan de pensiones que siempre tiene un criterio de capitalización; el sistema de pago tampoco es el mismo. Además, en la constitución de órganos de gestión y administración o disolución también existen importantes diferencias.

Hay que recordar que, desde el día 17 de marzo, todos los trabajadores que se hayan incorporado o se incorporen en un futuro a la compañía no tenían derecho alguno, tal como habían recogido los firmantes, a ninguna expectativa con respecto al Fondo de Asistencia Social. Por tanto, cambiar el sistema del FAS por un fondo de pensiones dejaría discriminados, según reza el texto del convenio, a los trabajadores de nueva incorporación. Además, extendería el problema respecto a que, cuando las partes se sientan a negociar, y dicen que tienen un serio problema porque no hay capacidad financiera para salvar la situación actual, externalizar los compromisos que existen y, además, hacer frente a todas las sentencias que están recayendo, una tras otra, de las reclamaciones judiciales de los antiguos trabajadores que en este momento estaban jubilados. Repito, cuando las partes dicen: "Tenemos un problema; no hay capacidad para responder a los que ya están jubilados; difícilmente podemos responder a los que han tenido o tienen en aquel momento expectativa de derecho", en ningún caso nos planteamos, ni siquiera, extenderlo al resto. Pues bien, cuando ése es el espíritu de la negociación; cuando eso es lo que se plantea y se busca una salida a través de esa Comisión Técnica, lo que se está pensando y lo que están planteando las partes es: vamos a ver cómo lo hacemos.

¿Qué ha hecho la empresa? Pues, ha dicho: vamos a intentar buscar la solución a través de uno de los dos métodos que ofrece la Ley del Seguro Privado. Existen dos instrumentos para materializar esta solución; uno es un plan de pensiones y el otro es un contrato de seguro. Como no se podía discriminar,

porque sería absolutamente ilegal, de origen y de inicio, esa solución, la Dirección opta por la posibilidad de ofrecer el contrato de seguro. No se está negando a dar una salida, sino que se está hablando de que el vehículo no es el adecuado porque no cumple con los requisitos porque discriminaría, y no lo permitiría la Ley, y, porque, además, permite centrar el problema en el colectivo que lo origina. No parece razonable pensar que la solución a un problema financiero importante se salve ampliándolo hasta el infinito, y ésa es la sensación que se produce. Es decir, no se plantea la negociación y la incorporación en la negociación colectiva de un fondo de pensiones.

El Portavoz del Grupo Parlamentario Popular ha dicho en alguna intervención que no quería sembrar ninguna duda, pero tanto empeño y tanto interés de algunas personas en que se materialice a través de un plan de pensiones en lugar de mediante un contrato de seguro, a mí me extraña bastante.

Entendiendo que eso no podía ser, que la solución que se está planteando por una parte de la parte social, porque, repito, no hay unidad de criterio y no hay consenso entre la parte social, supondría unos incrementos de entre el 4 y el 6 por ciento camuflados o añadidos a lo que ya se había pactado. Es decir, cuando uno está negociando un convenio colectivo está hablando de cuál es el marco, cuáles son las obligaciones de las partes, cuáles son las retribuciones que se van a plantear. Con esto, lo que se estaba haciendo era, aparte de variar el espíritu de la negociación de origen, aparte de extender un problema mucho más allá del que se tenía inicialmente, también supondría un incremento brutal en lo que corresponde a la masa salarial.

Yo creo, Señorías, que las diferencias eran importantes, a pesar de que han sido muchos los intentos. Como ya se ha dicho, había una oferta que alcanzaba unas cifras muy altas, haciendo la compañía un esfuerzo muy importante para poder asumirlo, pero, asumiéndolo con rigor, asumiéndolo con criterios razonables; dejando la solución en el marco que se había concebido, es decir, a los que habían tenido expectativa de derecho y a los que ya tenían consolidados los derechos, que eran los pasivos, es decir, los jubilados, y no extenderlo más allá.

El señor Misiego apuntaba con acierto que esto permitiría abrir también otras vías de negociación para la mejora de determinados aspectos de las relaciones laborales en Metro, que se podrían cambiar condiciones de productividad, etcétera. Yo creo que, como usted bien sabe, señor Misiego, el ámbito de negociación correcto y adecuado para poder entrar en esa negociación es la negociación colectiva.

Ya no estamos en ese ámbito, estamos en el desarrollo de un punto concreto que hacía referencia a

un problema existente de jubilados y de, en todo caso, los 1.300 trabajadores que habían tenido expectativa de derecho antes de la firma del convenio, y, como decía, el ámbito debiera ser, en su momento, cuando en el próximo convenio se tenga que volver a plantear cuáles son las reivindicaciones que cada parte pretende obtener de esa negociación, volver a plantearlo. Pero creo que, fuera de la negociación colectiva, una vez cerrado ese proceso, una vez acotado el problema y haber definido cuál es la vía de solución, e, incluso, habiendo dado un paso más allá, y, como dije al principio, a la Dirección le hubiera gustado y a todos los Grupos Parlamentarios les hubiera gustado que la solución hubiera venido de la vía del acuerdo, pues, lamentablemente, como no ha sido posible, porque entendíamos que jurídicamente no era viable la propuesta que había, y financieramente tampoco, no nos queda otro remedio que continuar en el camino del arbitraje, que era el que ambas partes, la representación de los trabajadores y la Dirección de la compañía, libremente establecieron cuando firmaron el convenio el día 6 de junio. Por mi parte, señor Presidente, nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Agradezco la presencia del Director Gerente de Metro en la Comisión de hoy. (*El señor Misiego Gascón pide la palabra.*) Yo creo que se ha debatido demasiado el tema. Se han excedido los tiempos y no queremos reabrir el debate, sólo se le puede dar extraordinariamente un turno para, escuetamente, hacer alguna aclaración a algunas de las palabras que ha dicho el Director. Tiene la palabra, señor Misiego.

El Sr. **MISIEGO GASCÓN**: Cuando el señor Valverde habla de que estamos confundiendo los términos del Fondo de Asistencia Social, el FAS, con el fondo de pensiones, yo creo que, quizá, usted haya entendido que nosotros estábamos confundiendo los términos. Conocemos perfectamente a qué corresponde FAS; corresponde a un Fondo de Asistencia Social que hay en Metro, S.A., que atiende a jubilaciones anticipadas; se pueden jubilar a los 60 años todos aquellos que, como dice usted, hayan cotizado antes del uno de enero de 1967. Porque es lógico, porque, quizá, los trabajadores que están después, que no han cotizado antes de esa fecha, no tengan cotización suficiente para jubilarse, y por eso, efectivamente, a lo mejor no estaban comprendidos en esa cuestión. Ése es un tema que conocemos; es cierto que solamente afectaba al 25 por ciento de la plantilla; pero también es cierto que el planteamiento que hacen los sindicatos es más amplio y de futuro para no discriminar a nadie, para toda la plantilla.

Usted habla de algunos sindicatos que no

apuestan por esta fórmula. Yo tengo aquí la firma del comité de empresa, con los cuatro sindicatos que apoyan estas propuestas, que son: UGT, Comisiones Obreras, Sindicato Libre y Solidaridad Obrera. Esto representa la mayoría absoluta del comité de empresa. Esto le permite perfectamente al comité de empresa tener esa solvencia a la hora de pedir esta cuestión, es decir, de estas peticiones algún sindicato se ha caído, no está reclamando esto; es un sindicato que en este caso concreto se queda en una parte muy minoritaria. Hoy, la mayoría del comité de empresa y sus sindicatos reclaman esta solución; lo digo para que no haya confusión al respecto. Yo sé que hay algún sindicato que no comparte esta propuesta, pero también tiene que constar que la mayoría de estos sindicatos están solicitando y exigiendo una solución en esa dirección. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. ¿Algún Diputado quiere hacer alguna aclaración? (*Denegaciones.*) (*El señor Director Gerente pide la palabra.*) El señor Director Gerente tiene la palabra para contestar.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DE METRO DE MADRID, S.A.** (Valverde Bocanegra): Gracias, señor Presidente. Solamente quiero aclarar que quien marca la fecha a partir de la cual se puede jubilar no es la empresa, es la propia Seguridad Social la que establece que los que no han tenido esas cotizaciones previas, no tienen el derecho a jubilarse a los 60 años; por tanto, no era Metro de Madrid quien limitaba ese inicio y ese origen.

En cuanto a lo que ha dicho de que lo que estaban buscando, parte de la representación de los trabajadores, como solución era de futuro. Efectivamente, lo que está entendiendo la Dirección es que no es momento, no es el foro; y no era la cuestión que debía tratar la Comisión Técnica. Se están saliendo, como usted bien ha reconocido, de lo que había; se están saliendo y están proponiendo cosas que no existían, que no se habían pactado y de las que no se había hablado. Es decir, es como si se constituyera una comisión para hablar del futuro de la red viaria, y lo que se terminara tratando en ella es de los problemas de..., elija usted un tema que no tenga nada que ver; pues, eso es lo que ha ocurrido: que se ha desviado el debate a un foro que no correspondía. Entiendo que cuando estos temas se quieran plantear debe ser en el foro de la negociación colectiva, cuando venza este convenio, y que ambas partes entiendan que deben hablar de él, que lo deben abordar y que lo deben solucionar; es tan sencillo como eso. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Agradecemos la presencia del Director Gerente de Metro de Madrid, S.A. por su presencia hoy en esta Comisión. Hacemos un receso de dos minutos, antes de entrar a tratar las siguientes comparecencias.

(Se suspende la sesión a las trece horas y cincuenta minutos.)

(Se reanuda la sesión a las trece horas cincuenta y seis minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Vamos a continuar con el Orden del Día. ¿Hay algún inconveniente en acumular las comparecencias 237 y 240, referidas al Director General de Transportes, por parte de algún Grupo Parlamentario?

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: En absoluto, señor Presidente. Por nuestra parte, y somos uno de los peticionarios, las podemos tratar unidas, dado que las dos tienen que ver con el sector del taxi.

El Sr. **PRESIDENTE**: Entonces, las tramitamos acumuladas.

Comparecencia de D. José Luis Álvarez de Francisco, Director General de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre medidas previstas por su dirección General respecto a la solicitud de la Federación Profesional del Taxi de una subvención de 750.000.000 millones de pesetas, a fin de promover y estimular la modernización del sector.
C. 237/98 R. 2482 (IV)

Comparecencia de D. José Luis Álvarez de Francisco, Director General de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre medidas previstas por su Dirección, respecto de la necesidad de ampliar el Servicio de Eurotaxi en la Comunidad de Madrid.
C. 240/98 R. 2485 (IV)

Por parte del Grupo Parlamentaria Socialista, tiene la palabra el señor Abad Bécquer.

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: Gracias, señor Presidente. Trataré de ser lo más breve posible, dadas las horas en las que está reunida la Comisión. Muy escuetamente, quiero decir que estas iniciativas fueron presentadas en el mes de marzo de este año y las hemos rescatado para el debate, porque saben nuestra posición de entender que que en este momento, después de nuestra posición no favorable al resultado final de

cómo han quedado las cosas para el sector del taxi en la Ley de Ordenación del Transporte, creemos que será ahora el Reglamento el que tendrá que resolver algunas cuestiones, y también entendíamos que como una parte de las propuestas pueden tener, desde nuestro punto de vista, vinculación presupuestaria el debate que en esta misma mañana se está iniciando en la Comisión de Presupuestos y que va a tener lugar hasta el final del período de sesiones, respecto a la consignación presupuestaria para 1999, como creo que conoce perfectamente el Director General, a quien agradezco su presencia en esta Comisión, que nos informe cuál es la posición de su Dirección General y de la Consejería respecto a las dos cuestiones, una de ellas, la petición de la Federación Profesional del Taxi de una subvención que entendemos que podía resolver problemas importantes que han sido planteados por escritos, que seguro que obran en su poder, de la propia federación, contestados por usted mismo y por el Consejero, en una propuesta que creo que es tremendamente interesante, que podría resolver perfectamente la modernización del sector en cuanto a las subvención de 750 millones, que es una cantidad que puede entenderse alta, pero que permitiría, en nuestra opinión, establecer un acuerdo o un plan con el sector del taxi, que no tiene por qué ser, ni se ha pedido así nunca, de carácter inmediato, íntegra en la totalidad en cuanto a la aportación en una sola parte, sino que podría establecerse un plan, incluso plurianual, para resolver esta cuestión.

En segundo lugar, otro tema, que yo creo que también es tremendamente interesante, que existe un desfase y una situación en nuestra región, que es el del eurotaxi, sobre lo que también existen propuestas y que el Director General conoce perfectamente, que permitiría superar la situación en la que estamos en este momento, que como saben SS.SS., es absolutamente residual respecto a este servicio que se está implantando en toda Europa y que convendría que fuéramos avanzando para que ese servicio que se da en este momento de forma muy minoritaria, que, además, permitiría mejorar la situación del sector; una situación de la que ya hemos hablado muchas veces, de competitividad, que permitiría un número de titulares que estaría en torno a las cien licencias, mejorar la situación del sector y dar la oportunidad de que aquellos que lo consideren oportuno entren en este servicio de eurotaxi en nuestra Comunidad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Tiene la palabra el Director General de Transportes, por tiempo de quince minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Álvarez de Francisco): Gracias, en

primer lugar, por esta petición de comparecencia. Agradezco al señor Abad la doble petición.

Antes de entrar en materia, cuando hablaba del eurotaxi, ¿hablaba de una propuesta de creación de nuevas licencias? Es que no le he entendido muy bien. Me gustaría que me aclarara a qué propuesta se refiere para, aparte de la información genérica que tenía previsto darle al señor Diputado, contestarle a su pregunta en concreto.

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Abad, tiene la palabra para aclararlo.

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: Disculpeme, señor Presidente, así como el compareciente, porque, quizá por la prisa, he dado por hecho que contaban ustedes con una propuesta que le puedo hacer luego llegar, en un amplio informe que el sector de los asalariados, así como otros sectores del taxi, hicieron en la propuesta, no de creación nueva de nuevas licencias, sino la oportunidad de que hubiera cien nuevos servicios y que los actuales concesionarios de licencias pudieran optar a las mismas. No estoy hablando de la ampliación del número de licencias, porque todos sabemos que en este momento son más que suficientes y, por lo tanto, no la trataría de aumentar la oferta, sino -si me permite la expresión, aunque no me gusta- una cierta reconversión para que los actuales titulares de servicio de licencia de taxi pudieran optar a este servicio. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Tiene la palabra el señor Director General.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Álvarez de Francisco): Gracias, señor Presidente y gracias, señor Abad. En relación a la comparecencia, es verdad que se envió una primera carta del mes de febrero de la Federación Profesional del Taxi al Presidente de la Comunidad autónoma, que luego se reiteró el 26 de junio y que fue contestada, por delegación, por esta Dirección General, la primera, el 8 de mayo, y la segunda, el 22 de julio.

Voy a explicar el tema, porque las medidas que se han tomado son las que decíamos en esa contestación, porque entendíamos que era lo favorable para el sector del taxi y para el ciudadano.

En primer lugar, pensamos que uno de los retos de esta Dirección General en el sector del taxi cuando entramos en el año 95, al menos yo que lo conocía personalmente y había trabajado en él, era la ampliación del área unificada. Se llevaban años, incluso yo he participado en algún debate en esta Asamblea, reclamando esa ampliación del área, que

venía existiendo para ocho municipios a otro número de municipios. Diferentes problemas técnico-jurídicos o competenciales habían imposibilitado llevarlo adelante.

Iniciamos rápidamente lo que entendíamos debía ser nuestra labor mediadora entre las competencias plenas que tienen en el transporte urbano de viajeros el taxi con los ayuntamientos, y en el mismo noviembre de ese año nos pusimos a trabajar; tuvimos el problema de aquella sentencia del Tribunal Constitucional, que venía a echar, de alguna forma, por tierra lo que era el transporte urbano; pero trabajando en la legalidad quedaba vigente al menos, que era el Reglamento del 79, que posibilitaba sin ningún problema la adhesión de nuevos municipios al área ya establecida o a otros municipios, se siguió trabajando.

La verdad es que el proceso, sin problemas competenciales y con un acuerdo de todas las partes, ha sido largo y proceloso, por eso no me extraña que anteriormente, no saliera adelante; ha sido proceloso porque, al día de hoy, incluso se ha conseguido hacer todo lo que parecía imposible de hacer o muy difícil: acuerdos plenarios de todos los ayuntamientos, reuniones, selección del tipo de capilla; pasar la nueva tarifa por la comisión de precios, incluso las cuestiones técnicas de fabricación que a veces lo retrasan, y la última información que había en este momento era que el 8 de enero estaría en pleno funcionamiento, al menos se espera que esté en pleno funcionamiento, esta ampliación del área unificada, que eleva a 23 el número de municipios que van a poder funcionar de esta forma, consecuentemente, con la misma tarifa.

Ésta era la labor prioritaria de la Dirección General en el sector del taxi, porque entendíamos que uno de los problemas que tenía el sector del taxi, y que podía ser un dimensionamiento no acorde a la demanda existente, habría que trabajarlo, no por una vía de compensación económica, sino por una vía de una potenciación de la posible oferta y por una vía de adecuación tarifaria, tal y como marca la propia LOT, en el artículo 19, a lo que es el servicio en sí.

Ésta es una vía que ahí tenemos. Se ha retrasado por problemas técnicos; vamos a ver cómo funciona, vamos a ver si ese trabajo ímprobo del sector, que he de reconocer aquí que el sector ha colaborado tremendamente en todas las asociaciones para la ... del área de los ayuntamientos que en cada caso han hecho una labor de convencimiento sus propios taxistas y de trabajarlo en el Pleno y del Ayuntamiento de Madrid y la Comunidad en lo que hemos podido, modestamente, colaborar y coordinar, creo que es algo ilusionante para todos, y que esperemos que esas perspectivas que teníamos de un aumento de la oferta sea sensiblemente positivo para el sector del taxi, y que, en gran medida, vaya a paliar esas posibles deficiencias, que en algunos

casos se dice.

Aparte de eso, la Comunidad de Madrid ha trabajado en aquello que era necesario para mejorar el sector del taxi. La Ley mencionada por el señor Abad, que contó con su inestimable apoyo, al menos, en cuanto a alegaciones, estudio, opiniones, y que fue aprobada por el Pleno de esta Asamblea de Madrid el 19 de noviembre, y que, si los datos no me fallan, ha sido publicada hoy mismo en el Boletín, con lo que entrará en vigor mañana, creo que, independientemente de las aseveraciones o no que se pudieran hacer en la Asamblea, dignamente, y, además, cada uno en defensa de las ideas de lo que estima más oportuno para la sociedad madrileña en defensa de lo que considera más positivo, tiene algo positivo; algo positivo, en lo que yo creo que estarán todos de acuerdo: hemos cubierto un vacío legal, incluso dudas que existían en la aplicación del Reglamento del Taxi de 1979, y podemos encontrar sentencias de todos los tipos e interpretaciones sobre su validez o no, una vez que habían sido declarados nulos una serie de artículos de la LOT, la hemos vuelto, legalmente, a tipificar, y puede ser aplicable con toda la tranquilidad del mundo. Yo creo que eso, al menos, será reconocido de que es un paso importante, en el que se ha trabajado desde esta Comunidad. Eso, en la parte primera.

La Ley no cierra nada; es decir, muchos de los debates que se producían aquí era por una especificación mayor aún en ley, pero la verdad es que la Ley no dice nada ni en contra ni en favor de muchas de las propuestas que se hicieron en el Pleno de esta Asamblea, y ahora, una vez que tenemos la tranquilidad de que el Reglamento de 1979, de acuerdo con nuestra ley que nos hemos dado como madrileños en el Pleno de la Asamblea de Madrid, dice que el legislado por la Comunidad será de aplicación la legislación estatal, una vez que tenemos ese respaldo de un reglamento nacional en funcionamiento y tipificado, tenemos ese período de ese borrador primogenio que se inició en un grupo de trabajo, entre las Comunidades Autónomas y el Ministerio de Fomento para regular el Reglamento Autonómico del Taxi, que ha sido ya distribuido por las asociaciones del sector a la Federación de Municipios de Madrid y a algunos otros organismos, estamos en fase de que nos están dando alegaciones, ideas, y abrir ese debate sin prisa, en el que, entre municipios que en la Ley le dan esa competencia de gestión, Comunidad Autónoma, que es quien tiene la competencia de legislación, y luego los implicados, que serían el propio sector y también la entidad pública, en tanto defensora del interés social de toda la sociedad en algún sector, e intentar hacer el Reglamento con tranquilidad, lo mejor posible, tanto para el sector como para el usuario. En ese trabajo estamos, y ahí me imagino que contaremos

-ya estamos contando- con la colaboración activa de las asociaciones, sindicatos y ayuntamientos, y me imagino que también de los Grupos Parlamentarios representados en esta Cámara, en el momento procesal que estimen oportuno.

No solamente hemos trabajado en ese aspecto, sino que también hemos colaborado activamente con los ayuntamientos en todas aquellas actuaciones que han sido solicitadas, fundamentalmente de inspección, de formación de los técnicos de transporte de las Policías Municipales, de coordinación, de administración, etcétera, en lo que entendemos que debe ser la labor de nuestra Comunidad Autónoma. También hemos detectado problemas que pudiera haber de otro tipo de actividades, y se ha actuado, no solamente legislativamente, sino, incluso, a través de resolución, diferenciando, por ejemplo, de los servicios de alquiler con conductor, el servicio del taxi, que es uno de los temas conflictivos que podía existir en cuanto a una competencia entre dos modos, que no tiene porque haberla si se cumplen adecuadamente las normas, pero que puede haberlas si no se cumplen adecuadamente, con una labor de inspección coordinada con los ayuntamientos. Y no solamente eso, sino que nosotros hemos propuesto en la propia Comisión de Directores Generales de Transportes del Estado una serie de variaciones, que han dado resultado una orden que varía, incluso, del acceso al mercado de vehículo con conductor para delimitar más la diferencia entre el sector del taxi y el sector de un vehículo sin conductor, y esta Comunidad Autónoma, incluso previamente, sacó una resolución en tanto en cuanto salía la orden ministerial, que fue comprendida por el resto de las Comunidades Autónomas, que en eso -también hay que decirlo- tienen menos problemas que nosotros, pero saben que lo que va sucediendo en Madrid luego es trasladable a otras partes del Estado español, y que agradecen, en buena medida, estas propuestas u órdenes que salen algunas veces gracias a nuestro empuje y decisión. En este apartado, también hay que decir que estas órdenes ministeriales, como resoluciones de la Comunidad Autónoma de Madrid, creo que van a clarificar bastante el tema de financiación de modos diferentes de transporte, incluso también estamos llevando a un grupo de inspección que hay a nivel estatal el poder controlar que no haya problemas en estos apartados.

Todo esto viene un poco a englobar lo que empezaba diciendo. Entendemos que, en cumplimiento de la LOT, artículo 19 de la misma, en cuanto a tarifas, que dice, como SS.SS. conocerán: "Las empresas prestadoras de servicios de transporte público a las que se refiere la presente Ley o de actividades auxiliares o complementarias del mismo llevarán a cabo su explotación con plena autonomía económica,

gestionándolas de acuerdo con las condiciones, en su caso, establecidas a su riesgo y ventura.” Eso dice el artículo 17, y el artículo 19 ya especifica: “Las tarifas del transporte público y de las actividades auxiliares y complementarias del transporte deberán cubrir la totalidad de los costes reales en condiciones normales de productividad y organización, y permitirán una adecuada amortización y un razonable beneficio empresarial, y una correcta prestación del servicio.” Eso dice la Ley. Hemos procurado hacer una Ley, hacer una variación del ámbito del servicio, hacer una variación también tarifaria para adecuarlo a la realidad, e, incluso, delimitar sistemas que podían estar haciendo la competencia no le hará al sector, y creemos que puede dar un resultado de readecuar la oferta a la demanda, y, además, con el nuevo sistema tarifario, también adecuarlo a los costes de los mismos.

No obstante, en uso de sus competencias, creo que el Ayuntamiento de Madrid -no tengo el dato exacto; esta mañana, incluso, lo comentaba con personas del sector del taxi- puso su compromiso de ayudar con una subvención a los taxistas, y está dando una subvención de una parte, al menos, de lo que es el costo de lo que llaman “capilla” o módulo que va encima del vehículo; me parece oportuno, como si cualquier otro ayuntamiento, en aquello que es de su competencia, y sabe que la Ley de Bases de Régimen Local establece que los municipios de más de 50.000 habitantes tienen la obligación de ese servicio público de viajeros en su municipio, o como quieran, lo haga bien. Incluso, también en previsión de lo que este artículo 19 de la LOT, dentro de las múltiples reuniones de trabajo que hemos tenido con el sector y con el Ayuntamiento de Madrid, se pretende cumplir el mismo, y, una vez que esté en funcionamiento el área unificada, ampliado con las nuevas tarifas, habrá que ver también cómo se ha producido en el sector, y dentro del usuario, esa oferta, si se ha redimensionado o no, y, si no, el compromiso de hacer un estudio económico para conocer la situación que existe de equilibrio o no, y tomar las medidas tarifarias o de otro ámbito que hubiera que tomar. En ese apartado, la Comunidad de Madrid va a seguir siempre colaborando, dentro de sus competencias, y en lo que se le permita también y se le pida, coordinando al respecto. Eso es, en principio, lo que quería decir en cuanto a la referencia subvención.

Con respecto al eurotaxi, yo tengo documentación de la UGT de asalariados, pero en los documentos que yo tenía se pedía la ampliación de nuevas licencias -o así lo entendía yo; puede haber más documentos-, en la que no voy a pasar a explicar nada, porque el señor Abad también conoce la postura de esta Dirección, como es la postura de los ayuntamientos y la postura del propio sector. Si

tenemos una oferta superior a la demanda, parece ilusorio plantearse un aumento de la oferta; las medidas deben ir a través de una adaptación de lo existente.

Respecto al eurotaxi quisiera decirle que se comienzan a producir las adaptaciones de este tipo de vehículos a partir del año 1990. Entre el 90 y el 92 se adaptaron unos 130 vehículos en toda España; son unos vehículos -no sé si es conveniente o no decir la marca; creo que se puede decir- tipo Nissán, no eran los monovolumen que conocemos ahora, sino que tenían otra serie de características; en el 93 no se adapta ninguno, y a partir del 94 se empiezan a utilizar los nuevos vehículos monovolumen que van surgiendo en el mercado: Fiat, Citroën, Peugeot, etcétera, los cuales permiten rebajar el piso al cambiar el eje trasero, y otras transformaciones que consiguen que estos vehículos, que de por sí tienen mucha habitabilidad, tengan una total accesibilidad en la práctica.

Desde el año 94, cuando se empiezan a utilizar los nuevos vehículos monovolumen que surgen en el mercado de la industria del automóvil, se transforman en España unos 300 más, que, unidos a los que decíamos antes, darían unos 430 en toda España, de los cuales contamos con 43 en Madrid, distribuidos de la siguiente manera: 34 en Madrid, uno en San Lorenzo de El Escorial, uno en Arganda, dos en Alcalá, uno en Ciempozuelos, uno en Fuenlabrada, uno en Las Rozas, uno en Colmenar Viejo y uno en San Martín de La Vega. Nuestra “ratio” población/vehículo está por debajo de la de Barcelona, que es la ciudad española con una “ratio” superior, y está bastante por encima de otras grandes ciudades como pueden ser Valencia o Sevilla.

¿Cómo se viene haciendo esta adecuación? He de comentarles que normalmente el Inerso ha venido firmando anualmente con Fundosa, Fundación ONCE, un convenio en el que se aporta un dinero para que las Corporaciones Locales, a través de las peticiones que reciben, pidan la modificación de vehículo. En este convenio la financiación de la modificación de los vehículos está suscrita al 50 por ciento por la Fundación Once y por el Inerso. La subvención consiste exactamente en dos millones de pesetas, que es el sobrecosto que se estima que puede suponer la adaptación de un vehículo normal, un vehículo monovolumen, a lo que se conoce como eurotaxi; de esa subvención, cada una de las partes pone un millón.

Igualmente, para adaptar este tipo de vehículos, los ayuntamientos se comprometen a dar una ligera ayuda, que suele ser de 100.000 ó 200.000 pesetas, para compensar el mayor costo que pueden tener en el seguro o en algún otro elemento del vehículo, como documentación o visados especiales que no precisaría un vehículo normal.

En el mes de mayo de este año 1998 se ha

firmado el convenio entre el Inerso y la Fundación ONCE; se ha publicitado a los Ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, así como en otros ayuntamientos que pudieran encabezar comarcas con una población que pudiera necesitar este servicio; pero mi sorpresa ha sido, señores Diputados, que, conociendo esa petición, como otras, y pareciéndonos que en el sector existía la decisión de acogerse a este tipo de ayudas y de ir transformando los taxis, en la Comunidad de Madrid solamente ha habido dos peticiones: el Ayuntamiento de Alcalá de Henares y el de San Martín de Valdeiglesias. El Ayuntamiento del Alcalá de Henares cumple todos los requisitos: tiene más de 50.000 habitantes, etcétera, y su petición será atendida; San Martín de Valdeiglesias es un municipio más pequeño, pero tiene una área de acción en una comarca, y la Comisión de seguimiento de ese plan estimará si concede o no esa ayuda.

Es sorprendente -y creo que este debate es bueno y oportuno en esta Asamblea, porque realmente parece que hay otro problema- que en este momento no haya habido peticiones; no es que se diga que por parte de los ayuntamientos ha habido 200 peticiones que no se han podido tramitar con el método actual, a través del Inerso y a través de la ONCE, y hay que suplementar; sino que, si no hay peticiones, es bueno este debate porque, a lo mejor, también se plantea a nivel de calle y a nivel de sector que hay una vía de posible funcionamiento y de dar un mejor servicio al ciudadano que no se está pidiendo y es bueno conocerla. En ese apartado, veremos cómo van las cosas en el futuro.

A nosotros nos gustaría alcanzar los retos que nos han planteado las personas de la ONCE con las que hemos hablado. Ellos estiman que el número actual es pequeño y que sería oportuno tener alguno más; también opinan, porque conocen muy bien el sector del taxi, como es normal, que conceder más licencias sería una locura, supondría crear conflictividad en un sector que lo que necesita es que entre todos lo tranquilicemos y le permitamos funcionar adecuadamente, y, a lo mejor, una labor que tenemos que hacer todos es pedir algo más de esto, y otro día hablemos en esta Comisión de poner más fondos dirigidos a que haya más peticiones y no que no las haya.

También en el ámbito de la asistencia y de la sanidad la Comunidad de Madrid ha publicado sus órdenes de ayuda para el bonotaxi, que este año, en principio -no sé si a estas alturas se habrá incrementado o no-, se estimaba en unos 102 millones de pesetas en ayudas individualizadas que podían llegar hasta las 165.000 pesetas, y los usuarios fundamentales de esos servicios los solicitan a través de radioteléfonos. En ese apartado, también es algo típico de las Comunidades

Autónomas, más que entrar en lo que es el vehículo en sí -que, según el Reglamento, es una competencia de los propios ayuntamientos; es decir, el Reglamento Nacional del Taxi dice que, dentro de las normas genéricas que tienen que tener los vehículos, las marcas, modelos, etcétera, las tienen que aprobar los ayuntamientos-, es entrar en esa subvención al usuario para que pueda recoger ese vehículo.

Aprovechando este ámbito parlamentario también quisiera decir que, algunas veces, desde parte del sector del taxi nos llega, si no la queja, sí al menos la apreciación de que, cuando un monovolumen adaptado está en circulación por la calle, no en un servicio telefónico preestablecido, hay ciudadanos que en lugar de reclamar el servicio de ese vehículo esperan a que llegue otro, por no sé qué falso concepto de seguridad o comodidad del mismo. Creo que, en lo que nos toca de ser ejemplarizantes con la sociedad madrileña, hay que decir que, si esos casos se producen de verdad, se trataría de algo disuasorio para el profesional y no veo ninguna razón técnica ni de seguridad ni de comodidad; al revés. Es decir, los vehículos adaptados son mucho más cómodos, tienen una mayor accesibilidad, tienen aire acondicionado, etcétera; por tanto, no veo ninguna razón; al revés: posiblemente, el usuario va a ir con mucha mayor comodidad en un monovolumen de estos o, al menos, con la misma seguridad y comodidad que en el resto de vehículos. Quiero comentárselo a SS.SS. porque creo que en este ámbito se debe saber también lo que a mí me hacen llegar los profesionales del sector y los usuarios del mismo. Nada más; quedo a disposición de las preguntas o consideraciones que SS.SS. estimen oportuno realizarme.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director General. A continuación corresponde un turno de intervención para los representantes de los Grupos Parlamentarios por tiempo máximo de diez minutos. Por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Sanz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Gracias, señor Presidente. Después de la exhaustiva intervención del señor Director General, simplemente quiero decirle que no vamos a entrar hoy nuevamente en el debate de las bondades de esa Ley que se ha aprobado sobre coordinación de transportes en la Comunidad de Madrid. Nuestro voto en contra de aquella Ley fue porque encontrábamos que, efectivamente, era una Ley -en contra de lo que se ha dicho- que perdía la oportunidad de regular, de una forma coherente con los intereses de los usuarios y de los profesionales, el sector del taxi en concreto; hicimos aportaciones, a través de nuestras enmiendas, sugeridas por los

profesionales y por los sindicatos del taxi para que se arbitrasen en la propia Ley medidas capaces de regular efectivamente los mecanismos de oferta y demanda "ab futuro", satisfactorios tanto para los usuarios como para las condiciones socioeconómicas del sector del taxi, y que fueron rechazadas, por lo tanto, no compartimos ese optimismo.

Es verdad que abrimos un período de debate reglamentario que, desgraciadamente para los Grupos de la oposición, no vamos a protagonizar porque no tenemos estatutariamente esa posibilidad; es una negociación que va a llevar directamente el Gobierno con los afectados. Esperamos del Gobierno la sensibilidad que no tuvo en el momento de la aprobación de la Ley, lo cual significa ya una tara para que se pueda, vía Reglamento, resolver determinados temas, y que esa sensibilidad la aporte en esas negociaciones próximas.

Y sobre el objeto de las comparecencias en concreto, en cuanto al tema de la subvención de los 750 millones de pesetas no ha dicho prácticamente nada el señor Director General. Nada más; muchas gracias.

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

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: Gracias, señor Presidente. Lamento la hora, pero ahora no podré ser tan breve como antes, por algunas consideraciones de las dos cuestiones que se plantean. Yo tampoco voy a reproducir el debate; ustedes han optado por la vía reglamentaria, que no lo voy a calificar como la operación Conde de Romanones, pero ustedes han optado por ella; nosotros no la compartíamos porque creíamos que había cosas que podía haber recogido perfectamente la Ley, pero ustedes han hecho su opción y nosotros no vamos a estar en ese debate; haremos las aportaciones que usted nos quiera pedir, y cuantas veces quiera usted comparecer a petición propia en esta Comisión le escucharemos encantados, pero tiene usted que entender que nosotros no estamos satisfechos y, además, sería un amplísimo debate. Yo siempre digo que menos mal que ha habido sentencia del Constitucional, porque, si no hubiera habido sentencia del Constitucional, no hubiéramos hecho nada. Yo creo que esta Comunidad -y la sentencia decía cosas muy interesantes- tiene unas competencias plenas en determinadas cuestiones y tiene capacidad de legislar y yo le adelanto mi opinión, se lo he dicho personalmente, se lo digo aquí ahora y se lo he dicho a mis compañeros responsables de transporte, sean de Andalucía o de Extremadura, que no comparto esa homogeneización de entrega de competencias

legislativas diciendo: bueno, pues, entonces, nos ponemos todos de acuerdo, y el Estado queda como colegislación subsidiaria.

Yo no estoy de acuerdo con eso; creo sinceramente que esta Comunidad, que ha sido, tiene que ser y será, una Comunidad reivindicativa en sus competencias. Lo que no puede ser es que estemos pidiendo permanentemente competencias y luego cuando las tenemos nos allanemos en decir: no regulamos sobre lo que tenemos competencias; pero bueno, no es ese el caso.

Yo ahora lo que sí quería escuchar es algo que usted ha dicho muy subliminamente diciendo lo que dice la Ley. Dice: bueno, hay que cubrir el coste y, por lo tanto, no son posibles los sistemas de subvención porque las subvenciones son los usuarios. Bueno, vamos a hablar claro, señor Director General. Sabe usted de sobra que eso que usted ha dicho es cierto, pero no es menos cierto que, cuando hay voluntad política, mecanismos y posibilidades hay para lo que se está planteando. Y yo le digo claramente, que creo que las propuestas que hace el Libro Blanco del Taxi son claras y rotundas y el trabajo que ha hecho la Federación Profesional del Taxi en este tema concreto de la modernización del sector, admita usted, por lo menos, que es magnífica. Otro problema es que usted no tenga la cantidad presupuestaria para ejecutar este asunto, pero tendrá usted que reconocerme que, en una Comunidad que está invirtiendo los miles de millones de pesetas que está invirtiendo en el sector del transporte, hablar de 750 millones para la modernización de un sector tan importante, no es una cantidad en absoluto desorbitada. Y no es en absoluto desorbitada no sólo por el importe sino porque, real y objetivamente, las propuestas que se hacen son tremendamente interesantes.

Hemos ganado algo muy importante en todos estos debates y vamos a seguir ganando -y no lo hemos hecho sólo los parlamentarios, lo han hecho las asociaciones profesionales y lo han hecho los sindicatos-, como es que ya algunas cosas se van admitiendo en la sociedad. Si ha cambiado esta sociedad, también ha cambiado para el sector del taxi; hablábamos antes informalmente que antes el sector del taxi prácticamente nadie tenía asumido que era un sistema público de transporte; y antes casi todo el mundo tenía asumido que era una especie de sistema de transporte para los privilegiados. Bueno, esto es como lo de los coches, exactamente igual; hace 10, 15 ó 20 años, ponga usted la fecha que quiera, seguramente tener un automóvil estaba casi dedicado a un sector privilegiado de la sociedad, pero ahora el vehículo privado se ha convertido en un elemento normal -entre comillas- de uso de los ciudadanos y ya no es un elemento de lujo; solamente puede ser un elemento de

lujo en determinados sectores y en determinados tramos de características de vehículos. Entonces, también ha pasado eso en el taxi; yo creo que el sistema del taxi se ha incorporado, para suerte de todos nosotros -y, además, es bueno que sea así-, en un sistema de transporte público, y así lo tenemos que considerar. Y, por lo tanto, los datos o las cifras que recoge el Libro Blanco del Taxi nos tienen que hacer a todos reconsiderar.

Lo que no puede ser es que algunos estén empeñados -no digo que sea usted, no le hago esa acusación-, en no solamente utilizar el Reglamento del Taxi del 79, sino en pensar que el sector del taxi está ahora igual que en el 79; es que es imposible. Ni las características, ni la situación, ni la demanda, ni la oferta es la misma. Yo creo que las propuestas que se han hecho, afectan, además, a temas tanto de sensibilidad social como a temas medioambientales; es decir, de las propuestas que se hacen de reconversión de los sistemas de combustión de los taxis de hace, como sabe usted muy bien, diez años ya hablaban de este tema, por ejemplo, en la EMT -lo sabe el señor Iturbe-, y es una especie de revolución. Pone energía renovable: no; los autobuses de la EMT tienen que ser como toda la vida. Y nadie habla ahora de los problemas de contaminación; yo creo que ahora sí que hay que hablar de esos problemas de contaminación y, por lo tanto, de las propuestas del sector profesional en la remodelación, en el ajuste o en la transformación, como quiera usted decirle, de los sistemas de los vehículos, y todo lo que están proponiendo yo creo que es razonable.

Con lo cual, como siempre, como pasa con casi todo en esto de la política y en la vida, de lo que se trata es de priorizar, de fijar la posición, y, a partir de ahí, establecer los mecanismos económicos y financieros. Es bastante difícil de comprender en este momento de expansión económica y de desarrollo económico, donde las inversiones en el sistema del transporte son importantísimas -y sabe usted que nosotros no lo criticamos sino que decimos que, incluso, haya más, porque todo lo que sea meter dinero en el transporte es positivo- pero asumamos que esto es también un sistema de transporte público; en cuanto tengamos eso interiorizado, no tendremos el mínimo complejo en decir que es que hay que buscar que se cubran los costes.

Le decía antes el ejemplo, lo he dicho en los medios de comunicación y no me voy a hartar de decir, de que, si valen las subvenciones y las inversiones, que yo aplaudo -y hay que seguir haciendo, por ejemplo, las que se han producido en los últimos 20 años en esta Comunidad en la renovación de las flotas de las empresas y compañías concesionarias, y de las públicas de los autobuses interurbanos-, no entiendo por qué no

se puede hacer exactamente igual en el sistema de transportes del taxi, se utilice el sistema de subvención del usuario o se utilicen otros mecanismos, porque se han hecho también ahí; no todas las aportaciones y las cantidades que se han dado a las empresas -bien dadas, no las estoy criticando- concesionarias para la renovación y mejora de la flota han tenido que ver estrictamente con el número de usuarios; también han tenido que ver con la propia situación del sector.

¿Qué es lo que estamos pidiendo nosotros? Yo creo que éste es un tema muy largo en el que necesariamente tenemos una oportunidad, en un momento en el que se está reordenando el sector. Yo sigo reivindicando el mismo tema que en el debate de la Ley de Ordenación del Transporte, y por eso he hecho la referencia a que la Comunidad de Madrid tenga un papel prioritario y, si quiere, preponderante respecto a la actitud, porque luego lo haremos en el otro tema. Entonces, si no hay peticiones de los usuarios y si no hay peticiones de los ayuntamientos, ¿qué hace la Comunidad? ¿Se cruza de brazos y no da servicios a los ciudadanos cuando los necesitan? Hombre, algunas cosas se pueden hacer, porque si no estaremos siempre en la pasividad y en la incapacidad de resolver los problemas.

Yo creo sinceramente que la Comunidad, y usted como Director General de Transportes -sabe que se lo he dicho en privado y en público-, tiene usted que ser el jefe -y permítame la expresión- coordinador del sistema público del transporte del taxi también, independientemente de las áreas unificadas o no, porque mecanismos tiene. Le ponía antes el ejemplo: las policías locales tienen competencia estrictamente municipal según la Ley de Bases del Régimen Local y, sin embargo, sabe usted de sobra que los ayuntamientos reciben subvenciones, y ayudas y hay planes de cooperación que van desde la formación hasta la dotación de vehículos. ¿Cuántos vehículos hay de la policía municipal en muchos ayuntamientos, que están pagados por esta Comunidad? ¿Por qué no puede ocurrir lo mismo en el sector del taxi? Eso es lo que yo le estoy diciendo, aunque no para resolverlo en esta comparecencia, a las dos y media de la tarde, porque seguramente ustedes están deseando que yo acabe de hablar para marcharnos. Yo creo que es un tema apasionante del que hay que seguir hablando, pero digo que ustedes tienen ahora una oportunidad, en un momento o en una etapa de bonanza económica, para hacer un plan de ayudas al sector del taxi, en la línea que establece el Libro Blanco del Taxi, no estamos inventando nada. Ésa era la propuesta; yo le sigo diciendo que creo que usted tiene la oportunidad de ponerse de acuerdo con los sectores profesionales y asalariados del taxi para que esto pueda ocurrir y para que se mejore la situación. Usted sabrá si lo hace o no;

contará con nuestro apoyo y creo que es seguro que su Gobierno también le va a apoyar y, a lo mejor, lo que tiene usted que plantear es un plan en este ámbito que permita aportaciones económicas, pero, desde luego, en ningún caso estamos hablando de cantidades desorbitadas.

Termino, señor Presidente, con la segunda parte de la comparecencia acumulada respecto al tema del eurotaxi. Usted lo ha dicho; como usted es sincero y buena persona siempre en sus comparecencias usted mismo da las soluciones. ¿Quién es capaz ahora de cuestionar que en Madrid hay poca dotación de este servicio. Y dice usted: Ya, pero es que saco el concurso o saco la posibilidad de oferta para subvención. Pues, algo estará fallando; serán subvenciones mínimas, no valdrán o las personas afectadas no serán capaces. Yo voy a serle valiente: si a los propios taxistas existentes en este momento, a algunos de ellos, no les interesa entrar en la reconversión de sus taxis en eurotaxis, si no lo quieren hacer, son muy libres; a lo mejor alguno se anima si dice usted que está dispuesto a ofertar a los asalariados del taxi la posibilidad de que obtengan una licencia por orden de antigüedad -sabe usted que esa propuesta la han hecho los sindicatos-; a lo mejor resulta que en vez de tener usted una o dos ofertas en Alcalá de Henares y otra en San Martín de Valdeiglesias tiene usted más peticiones; ahora bien, lo que no puede ser es que nosotros como Comunidad -porque, además, el Inerso, como sabe usted, antes no era competencia nuestra, pero ya es competencia nuestra también, y hay posibilidades de financiación en la Fundación ONCE en la propia Comunidad- estemos dando un bajo servicio.

No quiero hablar de Barcelona, porque, si, no, en esta Comisión siempre vamos a compararnos con Barcelona; yo no me comparo con Barcelona, sabe usted sabe que es absolutamente impensable que 43 vehículos en esta Comunidad den servicio a esa demanda; a lo mejor no hay más demanda porque no hay más vehículos.

Quiero hacerle una última reflexión porque le aseguro, créame que yo no quería hablar de ello; pero usted ha sacado -perdóneme la expresión- la bicha en este asunto, y es el tema de Sanidad. Yo le invito a que hable usted con el Gerente. No voy a hablar del Insalud porque todavía no es competencia de esta Comunidad- del Gregorio Marañón, para que le digan a usted cuántas veces se están pagando usos de ambulancias en esta Comunidad, en el Hospital Gregorio Marañón, en servicios que podían ser cubiertos perfectamente por los taxis, y, desde luego, mucho mejor por los eurotaxis. Lo que pasa es que es una alternativa, y se lo digo con todo el cariño -y esto no es para usted-: los responsables de ese hospital y de sanidad han optado por seguir engordando las arcas de las ambulancias. Se

lo digo de verdad. Vaya usted, oficial u oficiosamente, a ponerse un día en la puerta del Gregorio Marañón, bien sea en urgencias o en la residencia general, y verá usted el espectáculo de ver cómo en magníficas ambulancias -por supuesto, con servicios que después en la facturación son infinitamente más caros que los taxis-, enfermos del Gregorio Marañón utilizan una ambulancia cuando las condiciones físicas del enfermo y de sus familiares no exigen una ambulancia. Ustedes han optado por la ambulancia porque han decidido, en vez de contratar con los diferentes asociaciones o federaciones de profesionales del taxi, con los sistemas que hay de radiotaxi o como quiera usted llamarle, hacerlo perfectamente con taxis, y les saldría mucho más barato, ustedes han optado por las ambulancias; sabrán por qué. Yo no entro a valorarlo, pero le digo que estoy frontalmente en desacuerdo con que, con presupuesto público, se pague desde el Gregorio Marañón servicio de transporte en ambulancia cuando no lo necesitan.

Me parece bien que una persona que necesita ambulancia la use, pero si está en condiciones -entre comillas- normales para poder utilizar un servicio de taxi, ¿por qué utiliza una ambulancia? Si hubiera más servicio de los eurotaxi, ¿no se podrían utilizar a un precio infinitamente menor? Estamos hablando de un importe entre cuatro y cinco veces mayor. No estamos hablando de ninguna bobada. Por lo tanto, permítame que le diga -a lo mejor le he entendido mal en ese tema-, que yo no puedo admitir que no haya posibilidades de potenciar los sistemas del servicio de taxi. Creo que ésa es la cuestión, por lo tanto, usted tiene la oportunidad histórica de hacerlo a través del Reglamento y a través de toda esta situación que hay, porque -insisto- ha cambiado en positivo al tener usted ahora unos interlocutores profesionales y asalariados que le están poniendo ofertas encima de la mesa, y algunas son muy interesantes, con mucho trabajo y con mucho soporte técnico después. Haga usted lo que pueda y lo que le dejen, y, si necesita usted apoyo presupuestario o ayudas de esta Comisión para que le apoyemos en sus buenas posiciones y en sus buenos deseos, que me consta que los tiene, respecto a este sector profesional, cuente con nosotros; pero creo que hay una oportunidad histórica que Madrid no puede perder. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Abad. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rosón.

El Sr. **ROSÓN FERREIRO**: Gracias, señor Presidente. Agradecer al Director General su exhaustiva exposición con motivo de esta comparecencia. Voy a ser brevísimo, no sólo por la

hora en la que nos encontramos, sino porque coincido plenamente con todos los planteamientos aquí expresados por el Director General.

Le diré únicamente que se acaba de producir la aprobación de la Ley de Ordenación y Coordinación del Transporte; se han recibido aportaciones importantes por parte de los dos grupos: del Grupo Popular, con cuyos votos ha salido la Ley adelante, y ha recogido muchas sugerencias de las aquí aportadas por cada uno de los Grupos, el de Izquierda Unida y el Grupo Socialista. Sin duda alguna, la Ley tiene bondades, y seguramente tendrá defectos. Queda por delante la aprobación del Reglamento que desarrolle la Ley, y agradecemos, apoyamos, e instamos al Gobierno y a la Dirección General a que en la elaboración de la Ley se prosiga con lo que aquí se ha anunciado, que es la colaboración y la coordinación, no sólo con los ayuntamientos -que son los que tienen la competencia directa en materia del taxi-, sino con los sindicatos y con las distintas asociaciones implicadas en el sector del taxi.

Hay un hecho evidente, y es que el sistema sugiere -a través de la LOT y de la legislación vigente- y es expreso en cuanto a que las tarifas deben equilibrar y adecuar los costes de funcionamiento y mantenimiento del taxi. No voy a discutir por un momento las bondades de la federación profesional del taxi en orden a la elaboración del Libro Blanco. Creo que hay muchas aportaciones muy importantes; creo que se han atendido en gran parte de la Consejería, y en ese tema, el Grupo Popular insta a la Dirección General a que se siga en esa dirección. Se ha evolucionado en muchos sectores, como es en el tema medioambiental y en el tema de la contaminación -como decía el señor Abad Bécquer-: no es lo mismo hace unos años que ahora.

A través de las enmiendas presentadas por los distintos Grupos coincidentes con el pensamiento y con el planteamiento del Grupo Popular se ha incorporado a la ley. Es un sector en continua evolución y así lo reconozco. Por tanto, animo, si es que no lo ha hecho ya, al Grupo Socialista, a que presente las correspondientes enmiendas a la Ley de Presupuestos en orden a este tema, y se debatirá en la Ley de Presupuestos.

Desconozco, y lo lamento profundamente, cuál es la política del Hospital "Gregorio Marañón" o de la Consejería de Sanidad, en orden a favorecer o no el uso de las ambulancias, pero, siempre que sea posible, deberían solicitar los servicios del taxi -cuando no sean necesarios los servicios de ambulancias- porque, naturalmente es más barato; esto es de perogrullo. Así, si tiene alguna competencia o alguna posibilidad de transmitirlo, de presionar o de instar sobre la Consejería de Sanidad, creo que es un tema muy

interesante que así se haga para reducir el coste.

En cuanto al tema del eurotaxi, efectivamente, apoyamos en la medida de lo posible que su implantación -porque la demanda así lo esté solicitando- sea mayor y animarlos a que haya más peticiones, si es posible, y que se converja o se apoye la implantación de un sistema de taxi, que, parece ser, está teniendo -desconozco los datos- una demanda importante en toda Europa. Si la tiene Europa, seguramente la tendrá aquí y, por tanto, debemos animar a la Dirección General para que apoye este tipo de iniciativas. Nada más.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Rosón. Tiene la palabra el Director General de Transportes para contestar a los distintos Grupos Parlamentarios, por un tiempo máximo de diez minutos.

El Sr. **DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES** (Alvarez de Francisco): Gracias. Espero no pasarme porque, como se han planteado cosas que creo que son interesantes de debatir -siento lo referente a la hora, como antiguo parlamentario considero que es el órgano adecuado e ideal para, al menos, tener ese intercambio de ideas, de posturas, y de posibles soluciones.

Empezando por el final, con el señor Rosón, quiero agradecerle el apoyo, y recalcar algo que él ha dicho, por ejemplo, con referencia a lo que es el Libro Blanco del Taxi, a cuya presentación y estudio nos invitó el Ayuntamiento de Madrid; lo recibimos y lo estudiamos, y quiero decir que yo creo que hemos cumplido las tres recomendaciones que podrían ser más fundamentales hacia la Administración autonómica. Recuerdo que una de las cosas de que trataba el Libro Blanco era de la necesidad de la ampliación del área unificada. Ahí hemos colaborado en lo que hemos podido, independientemente de que uno estime que el órgano de gestión deba ser de una forma o de otra, pero eso es opinable -allá cada uno de acuerdo con sus ideas de gestión-. Se hablaba de la adecuación de las tarifas interurbanas en la Comunidad de Madrid cuando se hiciera el área; presentamos nuestra resolución de tarifas interurbanas en la misma comisión de precios que las tarifas que venían del área unificada, y hablaba también de intentar delimitar otros sectores del transporte, que podrían entrar en competencia con el sector del taxi, de forma no leal, y ahí está una orden ministerial, en una resolución de esta propia Dirección General en ese camino.

Aquí se habla del Libro Blanco del Taxi, y creo que, en lo fundamental, las tres recomendaciones que se hacían a la Administración autonómica, ahí están; se han hecho. Otra cosa es que, aparte de eso, se

estime que se debe hacer más.

También, por lo que pueda haber de malentendido en cuanto a lo que yo he dicho de la sanidad, simplemente he hecho referencia -y no quería entrar en este tema porque, sinceramente, desconozco el sistema de contratación o de funcionamiento de los hospitales de la Comunidad de Madrid-. A la Orden 11/98 de la Consejería de Sanidad y Servicios Sociales, en donde se convocan esas ayudas para lo que normalmente se llama el bono taxi, y que tiene un importe de unos 102 millones de pesetas, y que son ayudas individualizadas, a razón de unas 165.000 pesetas por persona. Yo decía que había un fondo para la posible utilización del eurotaxi, aparte de otros taxis, que se concedía desde las instancias de la Comunidad de Madrid.

Voy entrando en las materias que ha mencionado el señor Sanz, al cual agradezco profundamente su intervención y, como es lógico, respeto su opinión, la de su Grupo Parlamentario y la de las personas a las que representan en cuanto a lo que es la ley. No he querido entrar en el debate de más trasfondo de la ley, que sigo manteniendo que es abierta, solamente he querido decir que lo bueno que tiene, al menos lo bueno, y que yo creo que podría ser aceptable para todo el mundo es que, igual que cuando ustedes estaban iniciando el debate en la Comisión de esta ley, salió en la prensa, y ustedes lo recordarán, que había tribunales que estaban anulando sanciones del Ayuntamiento de Madrid y de otros ayuntamientos por falta de tipificación del Reglamento y de la Ordenanza. Lo único que quiero decir es que ahora sí tenemos la seguridad jurídica que se puede tener -siempre puede haber imperfecciones- de que hemos dado a los municipios de nuestra Comunidad Autónoma esa ley que les permite ejercer esa competencia que les da la Ley de Bases de Régimen Local. Eso es lo único que quería resaltar como positivo o aglutinador.

Dice usted que no he hablado de la subvención de 750 millones de pesetas. Sí he hablado de ello; he dicho lo que considero que debe hacer la Administración autonómica. Aquí entraría en relación con lo que dice el señor Abad; hemos dicho lo que estimamos que debíamos hacer para solucionar los problemas del sector, autofinanciándose el propio sector.

También se ha planteado aquí la cuestión de algunos gastos que pueden ser extraordinarios. La verdad es que yo he dicho que el Ayuntamiento de Madrid ha dado una subvención, y que también el costo estimado puede rondar en torno a los 400 ó 500 millones para todo el sector, que se corresponden a las más de 30.000 pesetas que puede costar la capilla multiplicado por el número de licencias existentes. Es decir, los 750 millones de pesetas que se piden no

serían a fondo perdido.

Después, el debate ha variado en el aspecto, no ya de esa petición de una subvención para un hecho concreto, por decirlo así, sino que el señor Abad lo ha llevado hacia una subvención genérica, de alguna forma, para el sector del taxi, amparado en la teoría de que el taxi es un transporte de servicio público. Me van a perdonar que realice una pequeña aclaración de lo que es el servicio público del taxi.

Sobre el servicio público, no solamente del taxi sino de otros servicios públicos que existen, hay sus teorías y sus diferenciaciones. El servicio de policía, que ese sí que es un servicio claramente del Estado, como es el de la educación o el de la sanidad, pero el concepto del servicio público del transporte, que surge con el Real Decreto de 1918 y se estabiliza con el de 1924, en la época de la dictadura de Primo de Rivera, tenía el concepto de que era un servicio al público, no un servicio público que daba el Estado. En ese apartado, hay conceptos jurídicos, y fundamentalmente sobre el taxi. Sobre este tema, tengo aquí una sentencia que estaba repasando cuando estaba esperando para intervenir, del mes de julio de 1998, en la que el juez dice, y utiliza este concepto, que jurídicamente se habla de estos servicios públicos como servicios públicos impropios o virtuales -eso lo dice el juez: "consideración del servicio de auto-taxi como un servicio impropio". Esto, que suena fatal, no significa nada fatal; no es que sea nada impropio ni nada mal hecho, sino el concepto de un servicio público, en el que el Estado, o la administración del ámbito que sea, deben entrar en tanto en cuanto es una actividad privada de interés general, y que el Estado entra en su reglamentación y en su tarificación, no en su prestación y en su modelo de precio público, que sería el del servicio público. Dentro de ese concepto, que es el concepto genérico que hay en España, es donde, desde esta Administración, lo que se pretende es esa autofinanciación en lo posible del servicio.

Entrar en otro debate de subvención al usuario del taxi de forma genérica y cara al futuro, es un debate del que ha hablado el señor Abad, y que hasta estos momentos nunca se ha planteado, yo creo, ni por Gobiernos anteriores ni por el actual. Es decir, es un debate nuevo, y queda sobre la mesa hasta dónde la Administración pública debe, dentro de la gama de servicio público, y servicio público puede ser entendido, como le digo, como un servicio que se llama impropio o virtual, como servicio al público, donde llega o no llega. También tendría que incluirse al servicio discrecional de autobús, por ejemplo; también es un servicio abierto al público el de los turistas, el de los colegios, el de las fábricas o el de cualquier otro tipo. Éste es un concepto en el que nunca se había entrado. Las Administraciones públicas,

generalmente, en España, hasta ahora, dentro de la obligatoriedad que tenían de prestar el servicio urbano a ciudades de más de 50.000 habitantes, habían volcado toda su actuación económica, en lo que podían, hacia la ayuda al usuario del transporte de uso colectivo, por diferenciar; es decir, aquél que puede movilizar, en un momento dado, a mayor número de ciudadanos. Como digo, éste es un debate nuevo, que imagino, señor Abad, que tendremos que plantearlo con tiempo para hablarlo aquí largo y tendido, escuchar propuestas y tomar las decisiones oportunas en cada momento.

El señor Abad plantea dos temas sobre los que también me gustaría hacer una ligera matización. Nos dice usted que hemos optado, en cuanto al taxi, por la reglamentación. Es una opción que existe en España desde que existe el taxi. Hay unas leyes que dejan abiertas diferentes posibilidades; antiguamente eran las ordenanzas municipales las que, dentro de esas posibilidades que dejaba abiertas la ley y, en su caso, los reglamentos nacionales, optaban por ordenanzas. Nosotros lo que tendremos que hacer ahora, y tiene usted razón, es, una vez que hemos hecho la Ley, entrar a hacer el Reglamento. La opción tomada desde este Gobierno ha sido hacer una ley que no cerrase posibilidades y que los gobiernos en cada momento, de acuerdo con su apreciación de lo mejor para la sociedad, y que, de acuerdo con las votaciones que se produzcan, tengan la responsabilidad de dirigir, puedan, a través de ese Reglamento, con una ley amplia, adaptar la situación de cada sector o de cada servicio a lo que él considere que es lo mejor para ese sector y para la totalidad de la sociedad.

Yo, en estos momentos, y con la tranquilidad que da, como decía antes, la validez plena que damos al Reglamento con la Ley que hoy se publica, estoy habitualmente emplazando a las asociaciones, porque me gustaría que más que la prisa, nos motivase la negociación, y poder ofrecer al ciudadano un servicio adecuado a él, y que ese servicio en la mayoría de los aspectos fuera aceptado por las diferentes asociaciones del sector -hay varias, como ustedes conocerán-, y también aceptado por quien realmente lo va a tener que aplicar en sus ordenanzas, que son los ayuntamientos, a través de la Federación Madrileña de Municipios. En estos momentos, yo prefiero perder un poco más de tiempo -que nunca es perderlo, sino ganarlo negociando y escuchando propuestas-, que en hacer rápidamente un Reglamento que fuera, si no consensuado, al menos aceptado en su mayoría por quienes tienen que aplicarlo en el futuro.

Cuando usted ha hablado de la Ley de Ordenación del Transporte, ha dicho que hemos sido un poco mojigatos en la aplicación de unas competencias. Nosotros tenemos esas competencias en

nuestro Estatuto de Autonomía desde el año 1983, como el resto de las Comunidades Autónomas. Cuando no se han ejercitado o se ha hecho en temas muy concretos, como ha sido la Ley de Viajeros de Cataluña, para una serie de concesiones de líneas regulares en Cataluña; o como ha sido la Ley de Coordinación en Galicia -para una serie de gravísimos problemas que estaban teniendo en esa Comunidad Autónoma, al no tener consorcio de transportes, de creación de servicios urbanos que estaban entrando en competencia con servicios interurbanos, lo que iba a suponer la ruptura de su equilibrio financiero y la financiación por la Administración gallega-, cuando no se ha legislado, repito, es porque teníamos un marco legal, de ley y de reglamento, ampliamente consensuado por todas las fuerzas políticas en el Parlamento español, y que había demostrado sus bondades en su ejecución en el Estado.

Tanto es así, que ese marco que era la LOT, y que es el ROT, ha posibilitado que, de un sector como era el del transporte en España en 1987, se haya llegado a un momento en 1998 en el que no ha habido ningún problema en ir adaptando las directivas europeas.

Hubiera sido impensable hablar de la autorización de empresas en viajeros, por ejemplo, de autobús hace once años, y ahora nuestras empresas tienen el mismo sistema de acceso de capacitación económica profesional técnica que cualquier otra empresa europea, y puede estar compitiendo, antes hubiera significado la ruina.

Hubiera sido impensable en el año 1987 si nos dicen que va a haber libertad de cabotaje; le explico lo que es libertad de cabotaje: cualquier transportista de cualquier país de la Comunidad Europea que tenga su tarjeta en su país pide cabotaje para España y puede hacer cuantos transportes internos de mercancías quiera. En ese concepto anterior de esa tarjeta de transportes de cierta validez, hubiera sido impensable. Yo creo que ese gran pacto de Estado que se protagonizó en su momento, por un Gobierno socialista, con apoyo parlamentario de Izquierda Unida, del Partido Popular, de los nacionalistas, y con la abstención solamente de algunos grupos por cuestiones muy propias, creo que ha posibilitado readaptar el sector genérico de todo el transporte en España y hacer que, en el momento de la convergencia europea, seamos de los países que estamos en la punta de competitividad, y que somos capaces de tener casi más transporte internacional que nadie y que haya empresas españolas que sean capaces de quedarse con concursos de transporte urbano en países europeos, porque también existe el sistema de concesión en los transportes urbanos, en Perpignan, en diferentes ciudades francesas o alemanas hay empresas españolas

que se están quedando con esos servicios.

Yo creo que la Ley no era mala. Esto viene a cuento de que, si la Ley se consideraba que no era mala y había posibilitado la adaptación del sector del transporte en España, los responsables de diferentes comunidades autónomas en España, de diferente ideología política, -nacionalistas, socialistas, del Partido Popular, de momento ninguna de Izquierda Unida, aunque me imagino que si hubiera estado, lo dejo en una posibilidad muy condicional, hubiera estado de acuerdo-, que nos solemos reunir, hemos pensado que lo bueno que propugnaba la LOT era la unidad de mercado. Se es competitivo en tanto en cuanto hay una unidad de mercado, que la persona que tiene que prestar un servicio o que requiere un servicio tiene una uniformidad de criterio legal y de funcionamiento en todo el marco del Estado, máxime cuando en esa legalidad o unidad del mercado se va también, de alguna forma, estrechando más el margen a través de las Directivas europeas.

En ese contexto, yo creo que, en un aspecto de responsabilidad -alguien puede creer que mal entendida, pero creo que de responsabilidad-, en la Comisión de Directores Generales los Directores Generales lo que esperaban era hacer un desarrollo legislativo que no rompiera esa unidad del mercado, porque se entendía que sería perjudicial para el ciudadano, para el sector y para la competitividad del sector a nivel europeo. Hay fórmulas de entenderlo, pero en ese contexto fue en tanto en cuanto se acordó que la Ley, la LOT, era aplicable en tanto en cuanto no hubiera sido anulado, y que era positivo que las leyes de urbano que fueran realizándose en cada Comunidad Autónoma se adaptasen lo más posible a esas bases que se habían acordado entre todos. Opiniones hay todas las posibles; yo solamente le digo la responsabilidad que tomamos en su caso, y que fue aceptada, ya digo, por diferentes ideologías, incluso por grupos políticos que pueden tener un concepto nacionalista diferente al que pueda tener un partido de ámbito estatal.

En ese contexto yo creo que se sigue trabajando, y que los desarrollos legislativos que hasta ahora se han producido, entiéndase el publicado, que es el de la Ley de Navarra, varía algún artículo, pero en líneas generales es igual; el de la Diputación General de Aragón, que estaba a debate en el plenario, y estará, como el nuestro, aprobado o para aprobarse, es igual. Hay un retraso en otras Comunidades Autónomas, que están pretendiendo hacer algo más con la Ley de urbano. Ellos no tienen la suerte de tener un consorcio de transporte; en algunos casos no tienen la suerte de tener esa coordinación y ese funcionamiento coordinado del transporte que se hace en la Comunidad de Madrid, y están aprovechando o intentando aprovechar la necesidad de legislar para poner los

mecanismos de posible actuación de la Comunidad correspondiente en la coordinación de los transportes. Esto está suponiendo que tengan otros problemas de tempo; y el problema de tempo es que las corporaciones locales, que son las competentes, y las Diputaciones, en algunos casos, son las que tienen que estar negociando con ellos, hasta donde llega o no llega cada Ley.

Cuando hablo con mis compañeros -compañeros como Directores, no políticamente- y me preguntan cómo funcionamos en Madrid, que es aceptado, incluso, por una Ley donde se dice que voluntariamente se integran los ayuntamientos, yo digo que la apuesta política -cierro con esto-, y el señor Abad ha hecho referencia a esto también cuando dice que hay que subvencionar algunas cosas, tiene dos funciones: si se legisla solamente lo de otro órgano competente, sin más, podemos tener todos los problemas del mundo. Cuando la apuesta política no solamente es legislar, que puede ser lo de menos, puedes crear un marco, como se creó con el consorcio de transportes; pero con una apuesta real, económica y de ir adelante se suaviza mucho la negociación. En ese ámbito algunas Comunidades Autónomas con bastantes problemas en su coordinación del transporte, están intentando, en su Ley, negociar con los ayuntamientos para llevarlo adelante.

Creo que no tengo nada más que decir. Quería clarificar algunas cosas, no por entrar en controversia, sino porque se conociera en este ámbito un poco también cuáles son las ideas, los trabajos y los debates que tenemos en estas Comisiones de Directores y en nuestras reuniones con el sector, porque algunas veces también se ven unos ánimos que son a futuro de lo que deben ser las Comunidades Autónomas en su integración en el Estado, y, fundamentalmente, en esa economía global que vamos a tener dentro de poco con la implantación del euro en todo el Estado español. Nada más, y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Director General de Transportes. Pasamos, sin más, al siguiente punto del Orden del Día, agradeciendo la presencia del Director General, José Luis Álvarez de Francisco, y dando la bienvenida e invitando a que suba al estrado al señor José Ignacio Iturbe López, Gerente del Consorcio Regional de Transportes. Pasamos al último punto del Orden del Día

Comparecencia de don José Ignacio Iturbe López, Gerente del Consorcio Regional de Transportes, a iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, para informar sobre previsiones que tiene su Dirección respecto a la solicitud de la

Federación Profesional del Taxi de incluir este sector en el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. C 239/98 R. 2484 (IV)

Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor Abad.

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: Gracias, señor Presidente. Ahora sí que voy a ser brevísimo. Quiero pedir disculpas al señor Iturbe porque haya estado esperando tanto tiempo, pero creo que habrá sido positivo el debate que ha habido, porque una parte le ha afectado, y, por tanto, no voy a reproducir las razones por las cuales nosotros consideramos y solicitábamos en esta comparecencia, recogiendo una petición de solicitud de la Federación del Taxi respecto a su integración y participación en el Consorcio Regional de Transportes.

Simplemente quiero decir que, en un momento en el que yo creo que también las cosas, como hemos estado hablando, son dinámicas, y tienen que serlo necesariamente, quisiera conocer su opinión sobre la actual y la futura participación de las partes integrantes del sistema de transportes en nuestra región. Yo creo que también ha pasado un tiempo importante desde la constitución y funcionamiento del Consorcio, y me gustaría conocer su opinión de la posibilidad de la participación del sector del taxi -y otros sectores, si quieren hacerlo, puede aprovechar esta comparecencia- en el Consorcio General de Transportes. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Abad. Para contestar, tiene la palabra el señor José Ignacio Iturbe López.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Le voy a contestar muy brevemente, ya que la pregunta decía que cuáles eran las previsiones del Consorcio de Transportes. Es evidente que yo hago mía la contestación que don José Luis Álvarez de Francisco hizo en su momento a la Federación Profesional del Taxi, en la que señalaba, "En relación con su carta del 27 de febrero, remitida a este centro por el despacho del Presidente de la Comunidad de Madrid, en la que solicita su inclusión en el Consorcio Regional, le comunico que dicho organismo, es decir, el Consorcio Regional de Transportes, se creó con la Ley 5/85, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid. Como indica su propio nombre, y de acuerdo con el articulado de la Ley, el Consorcio puede ejercer únicamente sus competencias sobre el transporte

público regular de viajeros". El taxi es un transporte público, -dejando al margen lo que mi compañero, el señor Director de Transportes, habla de servicio impropio, etcétera-, en principio, en automóviles de turismo, pero es un modo de transporte discrecional sin sujeción a itinerario, sin sujeción a calendario ni sujeción a horario preestablecido. Es, por tanto, en estos momentos y de acuerdo con la legislación vigente, imposible la inclusión del sector del taxi en el Consorcio Regional de Transportes, tal como explicaba en esta carta don José Luis Álvarez, si previamente no se modifica la anteriormente mencionada Ley de Creación del Consorcio, y se le concede, por tanto, a este organismo las competencias sobre el transporte público discrecional de viajeros en automóviles de turismo.

También -añadía don José Luis Álvarez-, era de resaltar que una modificación de la mencionada Ley, no sólo sería de aplicación directa para aquellas competencias que tiene actualmente la Comunidad de Madrid en la materia mencionada y que, actualmente, ostenta esta Dirección General de Transportes. El transporte urbano de viajeros, entre los que se incluye el taxi, según la Ley de Bases de Régimen Local, le corresponde a los Ayuntamientos en los términos de la legislación del Estado y las Comunidades Autónomas. Para hacer posible -terminaba la nota don José Luis Álvarez- su solicitud sería necesario el consenso de los municipios de esta Comunidad, en el sentido de que estos estuvieran dispuestos a ceder todas las competencias que tienen sobre el servicio del taxi a un Consorcio Regional de Transportes que, además, estuviera autorizado a asumir los mismos mediante esta Ley.

Eso es, por tanto, lo que, hasta la fecha, podemos decir desde el Consorcio de Transporte. Para mí sería una auténtica frivolidad hablar de cómo organizar el taxi dentro del Consorcio, en primer lugar, porque no conozco, nada más que de referencias, el sector del taxi y, por lo tanto, no me puedo pronunciar en cuanto a qué haríamos en el supuesto. Sin llegabamos a esa situación de cambio de la legislación actual y decisión de las competencias estaríamos preparados, yo creo, para hacerlo de la misma forma que lo estamos haciendo hoy. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gerente. Por parte del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Sanz Arranz.

El Sr. **SANZ ARRANZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecemos la presencia del señor Gerente del Consorcio de Transporte y su intervención, aunque, en una primera lectura, parece lapidaria,

cuando se habla de imposibilidades legales yo creo que, explícitamente, deja abierta una posibilidad en el sentido de que existe un marco legal a modificar probablemente, y la disposición de los Ayuntamientos, a nuestro juicio, en ese sentido -dado que toda la tendencia en materia de transportes de los últimos años es que los Ayuntamientos vayan cediendo de una forma voluntaria y, además, sin grandes problemas competencias en materia de transporte al Consorcio- no sería dificultosa para la generalidad de los Ayuntamientos. Otra cosa es, en este momento, la situación estructural que tiene el sector del taxi en concreto y la predominancia cedida desgraciadamente al Ayuntamiento de Madrid, sería motivo de conflicto, pero, en cualquier caso, si existiera la posibilidad -la otra- de modificar la Ley del Consorcio de Transportes es mucho más elemental, desde el punto de vista de su operativa, y cabría perfectamente esa modificación. Nosotros nos quedamos con las últimas palabras que ha dicho usted sobre que existe la posibilidad legal de hacerlo, y tendríamos capacidad, una vez que se tomasen las medidas legales oportunas, de hacer esa incorporación que, en definitiva, para nosotros, como saben ustedes, fue motivo de enmienda, tanto en la Exposición de Motivos de la Ley de Coordinación de Transportes como una enmienda posterior; esta integración que se está proponiendo debería ser un elemento sustancial de lo que nosotros consideramos un verdadero modelo integrado de transportes para toda la región. Nada más, y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Por parte del Grupo Socialista, el señor Abad Bécquer tiene la palabra.

El Sr. **ABAD BÉCQUER**: Gracias, señor Presidente. Seguramente tendremos que reproducir este debate en otro momento con menos apuro horario.

Estaba escuchando al señor Iturbe y casi me estaba viniendo a la memoria el mismo debate que en el año 83, cuando empezó a hablarse de la constitución del Consorcio se producía con un cierto escándalo y casi esa palabra de frivolidad que me ha dejado frío, me imagino que porque la temperatura de la sala va bajando, pero casi era la misma de escándalo que se producía cuando en aquella época, en la que todavía no existía la actual Federación de Municipios de Madrid, se empezó a hablar de que los Ayuntamientos perdieran la competencia del transporte urbano y que se crearía un órgano regional que lo asumiera, y había quien se rasgaba las vestiduras, casi como ha hecho usted ahora, diciendo: "como es posible que los Ayuntamientos". Si recuerda usted lo que han cambiado las cosas -yo creo que para bien- desde el año 85, cuando se constituyó el Consorcio, a ahora que

vamos a cumplir, el año que viene, casi 15 años de funcionamiento, y yo, como sabe usted que no estoy de acuerdo con el inmovilismo histórico, porque creo que no lleva más que al absurdo, quiero decirle que tiene usted razón en el marco legal actual; pero que no sería nada de extrañar que, no solamente el sistema del taxi, sino que se incluyeran otros sistemas de transporte, porque, lamentablemente, los Ayuntamientos, en muchas ocasiones, no tienen los medios ni la capacidad, como se planteó en aquel momento; y le recuerdo que hoy existen servicios del Consorcio que, en aquella época -me estoy acordando ahora del servicio municipal de Parla o de Fuenlabrada- eran servicios municipales de transporte de ciudadanos urbanos, puros y duros, y fueron incluidos en el Consorcio o fueron asumidos o absorbidos -como quiera usted llamarlo- y, de alguna manera, subvencionados y, por lo tanto, participados, y no le quiero contar a usted lo que ha sido el periplo histórico. Revise usted las actas y los acuerdos de cuando los primeros Ayuntamientos promotores del Consorcio, a lo que es actualmente.

Quiero decirle con esto una cosa: que creo sinceramente que en este tema, como en otros, hay que abrir ese debate, y yo no digo que sea positiva una alternativa u otra; pero, desde luego, lo que no hay que hacer es escandalizarse ante la posibilidad de que se modifique el actual sistema del Consorcio ni la propia Ley del Consorcio; porque, permítame que le diga una cosa: en el Consorcio, en el Consejo de Administración, sabe usted de sobre que están sentados y sentadas instituciones y personas que no participan directamente de la gestión, sino que están ahí porque escuchan, porque pueden hacer aportaciones positivas, y yo le digo ahora -como se lo dije al señor Revenga en su momento y al señor Mangada, cuando era presidente del Consorcio en su puesta en funcionamiento- que no es incompatible que en el Consejo de Administración se sienten sólo los que deciden en la participación financiera contable y decisoria; eso ocurre ahora y antes. Está la Federación de Municipios que no tiene aportación directa, pero tiene voz y hace aportaciones interesantes; están los sindicatos; están los usuarios. No quiero contarle sobre la época en la que participaba -me imagino que seguirá haciéndolo ahora, aunque no sé como está ese asunto; pero me imagino que seguirá haciéndolo- la Administración del Estado, que era simplemente para contraponer opiniones y no existían vinculaciones.

Quiero decirle con esto que creo sinceramente que hoy ya nadie puede cuestionar la necesidad, la oportunidad y la bondad del Consorcio, y creo que en el futuro tenemos que avanzar hacia que eso vaya a más, no a menos. Ésa es nuestra opinión, no solamente en el tema del taxi, sino en el servicio discrecional en

general y en otros sistemas de transporte que, en este momento, no están en el marco competencial del Consorcio; por lo tanto, yo, desde luego, no niego esa posibilidad. No digo que la vayamos a ejecutar; pero que nosotros sí que tenemos ese debate abierto, porque creo que hoy ya nadie puede cuestionar la necesidad y la bondad, cuando lo están haciendo otras Comunidades Autónomas, en positivo del Consorcio y, desde luego, yo soy de los que defienden que, lo gobierne quien lo gobierne, aunque sean ustedes, el Consorcio tenga cada vez más dotación, más medios y más competencia. Insisto: algo que puede parecer escandaloso y que alguien puede entender como cesión de competencias, cuando surgió el Consorcio no se entendió así, sino que fue una cesión bondadosa, porque se entendía que el funcionamiento, la organización y el desarrollo del transporte en Madrid era muy impensable que se llevara desde el ámbito estrictamente municipal en la competencia territorial y de límite de suelo que afectaba a ese municipio. Yo creo que eso fue un éxito absoluto. Compruebe usted y hable con sus colaboradores más antiguos de las cosas que se decían en otras Comunidades Autónomas cuando se constituyó el Consorcio: “Qué locura, los Ayuntamientos pierden competencias”, y luego ha sido un absoluto éxito, y yo creo que nadie en este momento entendería que Ayuntamientos que están adscritos y sumados al Consorcio hayan hecho dejación. Yo creo que lo que hicieron fue una operación muy inteligente y la Comunidad, además, asumió una competencia que yo creo que es muy positiva.

Nosotros estamos en ese camino. Yo entiendo que la contestación de la pregunta hoy día es la que usted ha dado; pero yo, desde luego, no niego la posibilidad de cara al futuro. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Diputado. Por último, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Rosón Ferreiro.

El Sr. **ROSÓN FERREIRO**: Muchas gracias, señor Presidente. Agradezco al señor Iturbe su intervención y aplaudo que no se frivolicé cuando la petición de comparecencia dice lo que dice sobre algo que el señor Gerente del Consorcio, como tal Gerente, tiene la responsabilidad de atender a las necesidades actuales. Si la petición de la comparecencia fuese abrir el debate sobre la modificación del Consorcio, seguramente, el señor Iturbe contestaría de distinta forma. Por tanto, la lapidaria contestación se ciñe estrictamente a la petición del debate.

¿Que se puede modificar? Estamos absolutamente de acuerdo con ustedes. El sector de transportes es un sector vivo y, efectivamente, en el año 85, cuando se crea el Consorcio, ni los

Ayuntamientos ni las necesidades del transporte ni las formas de funcionamiento del transporte eran las mismas que hoy. Por tanto, nos sumamos sin ningún tipo de reservas a abrir un debate sobre las necesidades de modificaciones que se necesiten introducir en el futuro Consorcio del Transporte; es decir, nos sumamos abierta y decididamente. ¿Que se necesitan modificaciones? Estamos totalmente de acuerdo en que se pueden necesitar modificaciones.

En ningún momento nadie ha cuestionado, ni por parte del Grupo Parlamentario Popular ni por parte del Consejo de Gobierno, las bondades del Consorcio, sino todo lo contrario. Desde que el Partido Popular está en el Consejo de Gobierno, lo que ha hecho ha sido potenciar, impulsar y atender todas las necesidades que el Consorcio ha ido planteando en cada momento.

¿Más dotación de medios? Por supuesto; se dotará de todos los medios que se puedan dar, ya que no estamos en el inmovilismo histórico sobre el funcionamiento del Consorcio, e invitamos a que ustedes o nosotros mismos podamos abrir el debate en cualquier momento.

Reitero el agradecimiento al señor Gerente del Consorcio, y me sumo a su consideración de que, en este momento, al día de hoy, sería una frivolidad empezar a hablar sobre cuáles serían las incidencias que supondría para el Consorcio la incorporación del taxi al mismo. Nada más. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rosón. Para cierre de debate, tiene la palabra el señor Director Gerente.

El Sr. **DIRECTOR GERENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES** (Iturbe López): Gracias, señor Presidente. Yo creo que poco queda por añadir. La posición de los tres Portavoces es bastante acorde; por lo tanto, tengo que dar las gracias a todos ellos por sus manifestaciones. Es evidente que yo hablaba de frivolidad por mi parte, en el sentido de desconocimiento absoluto del sector del taxi hoy en día; por lo tanto, poco podría explicar sobre lo que deberíamos hacer.

Es evidente que, si entramos en un debate de si el taxi debe incorporarse al Consorcio, lógicamente mediante las oportunas modificaciones legales que se tengan que producir, puedo señalar que el nivel profesional de mis colaboradores en el Consorcio es lo suficientemente elevado como para poder aportar ideas en un sentido o en otro a ese debate que podría producirse en cualquier momento. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Director

Gerente. Concluido este punto del Orden del Día, pasamos al último.

¿Algún ruego o alguna pregunta?
(*Denegaciones.*) No habiendo ningún ruego ni ninguna pregunta, se levanta la sesión.

Ruegos y preguntas.

(*Eran las quince horas y diecisiete minutos.*)

PUBLICACIONES DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Dirección de Análisis y Documentación ! Sección de BOA y Publicaciones!
Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 ! 28018 MADRID Teléfono: 91.779.95.00

TARIFAS VIGENTES:

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

FORMA DE PAGO:

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

SUSCRIPCIONES: Condiciones generales:

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

TARJETA DE SUSCRIPCION O RENOVACION:

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

DESEO SUSCRIBIRME AL 9 BOAM 9 DSAM

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de _____ y hasta el 31 de diciembre de 19__ a cuyo efecto les remito la cantidad de _____ Pts. mediante: 9 Giro postal 9 Talón nominativo 9 Transferencia bancaria a la Cta. Cte. citada.

_____, _____ de _____ de 19__

FIRMA

- PAPEL 100% RECICLADO -