

22432

LEY 37/1975, de 31 de octubre, sobre construcción y explotación del Metro de Sevilla.

Las dificultades con que se desenvuelve el transporte urbano en las grandes capitales han venido siendo objeto de particular atención por parte del Gobierno. El Decreto-ley de dos de septiembre de mil novecientos cincuenta y cinco, relativo a los transportes de Madrid; la Ley de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis, y la referente a Barcelona de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y siete implantaron el régimen de construcción por el Estado de la infraestructura de los ferrocarriles metropolitanos, al que fué preciso acudir en razón a las cuantiosas inversiones exigidas para la construcción e instalación de este tipo de servicios de transporte que, de no ser con la ayuda del Estado, no resultaría posible establecer.

Los problemas del transporte urbano de Sevilla, motivados por la existencia de una red viaria urbana totalmente inadecuada para las necesidades del tráfico de superficie, dada la peculiar fisonomía y la antigüedad de la población, especialmente en la zona interior a las Rondas, se han visto singularmente agravados en los últimos tiempos por el crecimiento del número de habitantes.

La inadecuada infraestructura viaria impide atender la creciente demanda de transporte mediante el mejoramiento de los transportes de superficie, por lo que, para evitar una situación de grave colapso circulatorio de la población, a plazo no lejano, se precisa acometer sin dilación la construcción de un ferrocarril subterráneo metropolitano.

Dada, asimismo, la estructura urbana de Sevilla, debe destacarse que la red metropolitana necesariamente habrá de discurrir por un subsuelo que no siempre se corresponde en la superficie con el trazado viario o con la ubicación de bienes de dominio público, si bien dicha red ha sido prevista a una profundidad que para nada ha de perturbar el ejercicio de los derechos de propiedad. Congruentemente con ello, se previene, de acuerdo con la normativa vigente en materia de expropiación forzosa, que serán indemnizables tan sólo aquellas ocupaciones de terreno que, por el contrario, puedan modificar dicho ejercicio.

La presente Ley se ha inspirado en lo posible en la normativa de las leyes reguladoras de los Metros de Madrid y Barcelona, tomando como base los estudios y trabajos que, desde mil novecientos setenta, se vienen realizando por los servicios del Ministerio de Obras Públicas sobre el tema, y aprobando, como Plan inicial, el contenido en el «Proyecto de Planeamiento de la Red de Metro de Sevilla», redactado en septiembre de mil novecientos setenta y dos, en virtud del concurso celebrado al efecto.

Como novedad destacable puede señalarse la de que la financiación de la infraestructura corre íntegramente a cargo del Estado, eliminándose la obligación de reembolso del cincuenta por ciento por parte del Ayuntamiento con cargo a contribuciones especiales y recargo del arbitrio sobre el incremento de valor de los terrenos.

También se ha modificado el régimen jurídico-administrativo de la explotación, sustituyéndose el mecanismo de concesión por parte del Estado a favor del Ayuntamiento, con reversión ulterior a este último, por el de asignación de competencia propia al Ayuntamiento para la gestión directa del servicio, manteniendo, sin embargo, facultades de alta inspección a favor del Ministerio de Obras Públicas para asegurar la idoneidad y regularidad del servicio, como medida de garantía para el interés público. Con ello se lleva a sus últimas consecuencias el camino iniciado por las leyes de Madrid y Barcelona, instaurándose un régimen de competencias más descentralizado y de mayor agilidad administrativa.

Por último, se crea una Comisión Técnica Asesora, integrada por representantes del Ministerio de Obras Públicas y Ayuntamiento de Sevilla, que contribuirá a coordinar la actuación del Estado y la Administración Municipal, dentro de los Planes aprobados, sustituyendo ventajosamente a las Comisiones Coordinadoras de Transportes de las leyes de Madrid y Barcelona, de composición y cometido más complejos, y que se han mostrado en la práctica poco eficaces.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes, vengo en sancionar:

Artículo primero.

Uno. Uno.—Se aprueba el Plan de la Red para el Ferrocarril Metropolitano de Sevilla, elaborado en septiembre de mil novecientos setenta y dos, por los servicios del Ministerio de Obras Públicas y actualizado económicamente en uno de febrero de

mil novecientos setenta y cinco, que se declara de utilidad pública y cuya construcción y explotación se regirá por las normas de la presente Ley.

Uno. Dos.—Se autoriza al Gobierno para que, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, apruebe las modificaciones técnicas del Plan que en el futuro puedan ser necesarias.

Artículo segundo.

Dos. Uno.—Correrá a cargo del Estado la construcción de la infraestructura de la red de ferrocarriles prevista en el Plan a que se refiere el artículo anterior, y en sus modificaciones, si las hubiere. A estos efectos se entenderán comprendidos en la infraestructura de la red las obras de explanación, túneles, estaciones y accesos, con sus servicios mecánicos, los edificios de cocheras, talleres y subestaciones y las instalaciones de ventilación e iluminación, para todo lo cual se aprobarán por el Ministerio de Obras Públicas los proyectos correspondientes.

Dos. Dos.—En los supuestos en que el trazado de la red discorra bajo cualquier solar urbano, ya esté o no edificado, queda expresamente autorizada la ocupación del subsuelo. Tal ocupación será indemnizable, según la legislación de Expropiación Forzosa, cuando el subsuelo fuere aprovechable, de acuerdo con las previsiones de los planes o normas urbanísticas que sean aplicables.

Artículo tercero.

Tres. Uno.—Las obras de infraestructura correspondientes a cada uno de los proyectos aprobados se entregarán, a medida que vayan terminándose, al Ayuntamiento de Sevilla, que las incorporará a su patrimonio. El Ayuntamiento quedará obligado a aportar la vía, el material móvil, la electrificación, señalización, comunicaciones, puesto de mando, instalación de cocheras y talleres y subestaciones, y los demás elementos necesarios a la explotación del servicio, para lo que redactará los correspondientes proyectos, que serán sometidos a la aprobación del Ministerio de Obras Públicas.

Tres. Dos.—La titularidad del servicio corresponde al Ayuntamiento, quien podrá explotarlo, una vez completada la superestructura, por cualquiera de los medios de gestión directa previstos en la legislación de régimen local, sin que en ningún caso sea necesario el expediente previo de municipalización.

Tres. Tres.—Sin perjuicio de lo dispuesto en el párrafo anterior, corresponde al Ministerio de Obras Públicas la alta inspección del servicio con el fin de asegurar la idoneidad y regularidad de su prestación en garantía del interés público, pudiendo adoptar para ello las medidas que considere necesarias. A estos efectos, el Ministerio designará tres representantes en los órganos municipales colegiados de gestión del servicio.

Artículo cuarto.

Cuatro. Uno.—Se autoriza al Ayuntamiento de Sevilla para emitir empréstitos y concertar créditos por un importe de mil trescientos millones de pesetas, con destino a los fines que se determinan en esta Ley.

Cuatro. Dos.—Las operaciones a que se refiere el apartado precedente estarán exentas de los impuestos del Estado. Las condiciones de emisión o concierto de los correspondientes empréstitos y créditos se determinarán en cada caso por el Ministerio de Hacienda y gozarán de los mismos beneficios que la Deuda Pública del Estado, a efectos de constitución de fianzas, reservas obligatorias e inversiones de Entidades de previsión, seguro y ahorro.

Cuatro. Tres.—El importe total de los empréstitos y créditos se afectará exclusivamente a la aportación de la superestructura aludida en el anterior artículo tercero, punto uno, y a los gastos necesarios para la puesta en explotación del servicio, pudiendo ser entregado, sin contraprestación alguna, a cualquier órgano o ente de gestión que el Ayuntamiento cree o tenga creado y al que se asigne dichos fines. Asimismo, en el supuesto de que el órgano de gestión revista la forma de Sociedad privada municipal, ésta podrá coadyuvar a la financiación de la superestructura y gastos de puesta en explotación mediante la emisión de obligaciones que llevarán el aval del Ayuntamiento y disfrutarán de los beneficios fiscales establecidos en el apartado anterior. Si la Sociedad privada municipal revisiera la forma de Sociedad anónima, no le serán de aplicación los artículos ciento once de la Ley de Sociedades Anónimas y ciento ochenta y cinco del Código de Comercio.

Artículo quinto.

Cinco. Uno.—Se crea la Comisión Asesora del Plan del Metro de Sevilla, como Organismo técnico de carácter permanente, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y encargado de

la vigilancia del cumplimiento del Plan a que se refiere esta Ley y de sus modificaciones.

La Comisión estará presidida por el Director general de Transportes Terrestres o persona en quien delegue, y se integrará por representantes del Ministerio de Obras Públicas y el Ayuntamiento de Sevilla en la forma que se determine reglamentariamente.

Cinco. Dos.—Corresponderá a la Comisión Asesora del Plan del Metro de Sevilla:

— Informar sobre los proyectos de superestructura presentados por el Ayuntamiento de Sevilla o sobre su ulterior desarrollo y ejecución.

— Informar sobre las modificaciones que puedan resultar necesarias en relación con el Plan inicial.

— Poner en conocimiento del Ministerio de Obras Públicas cualquier infracción o irregularidad que se observe en la ejecución del Plan inicial o sus modificaciones.

— Informar o proponer sobre cualquier otra materia de naturaleza análoga a las anteriores que le puedan ser encomendadas.

DISPOSICIONES ADICIONALES

Primera.—Lo dispuesto en la presente Ley, a efectos de la financiación del Plan del Metro de Sevilla, se ajustará al Programa de Inversiones Públicas del IV Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social y sucesivos.

Segunda.—El Ayuntamiento de Sevilla habilitará en sus presupuestos ordinarios las cantidades necesarias para hacer frente a las atenciones que se deriven de los empréstitos y créditos a que se refiere el artículo cuarto.

Tercera.—A partir de la promulgación de la presente Ley no podrán otorgarse por el Ayuntamiento de Sevilla licencias de obras que sean incompatibles con las necesarias para la realización del Plan aprobado por la presente Ley o las dificulten o encarezcan excesivamente.

Cuarta.—Por los Ministerios de Hacienda, Obras Públicas y Gobernación se dictarán, dentro de sus respectivas competencias, o se someterán a la aprobación del Gobierno, las normas que requiera la aplicación de la presente Ley.

Quinta.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a esta Ley.

Dada en el Palacio de La Zarzuela a treinta y uno de octubre de mil novecientos setenta y cinco.

JUAN CARLOS DE BORBON
PRINCIPE DE ESPAÑA

El Presidente de las Cortes Españolas.
ALEJANDRO RODRIGUEZ DE VALCARCEL Y NEBREA

22433 LEY 38/1975, de 31 de octubre, de creación del Fondo Central de Atenciones del Ministerio de Marina, con el carácter de Organismo autónomo.

Por Decreto de la Presidencia del Gobierno trescientos setenta y dos mil novecientos sesenta y seis, de tres de febrero, se creó el Fondo Central de Atenciones Generales del Ministerio de Marina.

El mencionado Decreto no ha podido tener efectividad práctica, por cuanto al tratar de dictar la Orden conjunta de los Ministerios de Hacienda y Marina, prevista en el artículo cuarto de aquella disposición, se advirtió la imposibilidad legal de configurar dicho Fondo como Organismo autónomo, tal y como se pretendía para establecer la lógica correspondencia con los constituidos en los Ministerios del Ejército y del Aire, con la misma denominación y finalidad.

Para conseguir dicho objetivo es preciso cumplimentar lo dispuesto en la Ley del Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas, de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, respecto a que la creación de los Organismos autónomos habrá de ser autorizada siempre por una Ley.

Los Fondos Centrales de Atenciones Generales de los Ejércitos de Tierra y Aire fueron creados por los Decretos de once de agosto de mil novecientos cincuenta y tres y doce de febrero de mil novecientos cincuenta y cinco, respectivamente, siendo aprobada su subsistencia, al amparo de la citada Ley del Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas y clasificados como Organismos autónomos del grupo A por el Decreto mil trescientos cuarenta y ocho mil novecientos sesenta y dos, de catorce de junio.

El Fondo Central de Atenciones Generales del Ministerio de Marina no ha podido seguir las mismas vicisitudes que el de los otros Ejércitos, por no estar constituido con anterioridad a la referida Ley del veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, resultando así que aquel Fondo no tiene existencia legal, aunque de hecho se den las mismas circunstancias y condicionamientos que determinaron, en su día, la necesidad de la creación de los Fondos Centrales de Atenciones Generales de los otros Ministerios Militares.

Por lo expuesto, se hace preciso promulgar la oportuna Ley de creación del Fondo Central de Atenciones Generales del Ministerio de Marina, que determine su finalidad y funcionamiento.

En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—De acuerdo con lo dispuesto en el artículo sexto de la Ley de veintiséis de diciembre de mil novecientos cincuenta y ocho, de Régimen Jurídico de las Entidades Estatales Autónomas, se crea en el Ministerio de Marina el «Fondo Central de Atenciones Generales», con el carácter de Organismo autónomo, en el cual se integrarán los recursos de cualquier clase que no procedan directamente de los créditos del Presupuesto de Gastos del Estado.

Artículo segundo.—Se encomienda a este Organismo la gestión y administración de los recursos a que se refiere el artículo anterior, a fin de atender con ellos las necesidades que los créditos legislativos no puedan oportunamente satisfacer, asegurar en lo posible la continuidad de la producción y de los servicios en los establecimientos y dependencias de la Marina y atender al fomento de las obras y prestaciones de carácter social dentro del régimen general o especial de protección al personal dependiente de dicho Ministerio y a sus familiares en los grados y condiciones que reglamentariamente se determinen.

Artículo tercero.—De conformidad con lo que se dispone en el artículo primero, se integrarán en este Fondo los recursos siguientes:

- Donativos que por cualquier concepto reciba la Marina.
- Productos de cesión, renta o venta de bienes muebles de todas clases, y prestación de servicios, siempre que no deban reponer créditos presupuestarios en el ejercicio corriente o no tengan otra aplicación reglamentaria en Marina.
- Importe actual de cualquier fondo o cuenta, cuya aplicación no esté especialmente reglamentada.
- Cantidades liberadas, o que se liberen en el futuro, de depósitos existentes en las Cajas de Marina.
- Saldos disponibles de los fondos que existan en los establecimientos, dependencias o buques, que sean suprimidos o desarmados.
- La remuneración que en los casos de auxilios, salvamentos o remolques, prestados por buques de la Armada, sea puesta a disposición del Ministro del Departamento, en virtud de lo dispuesto en la Ley de veinticuatro de diciembre de mil novecientos sesenta y dos.
- Cualquier otro recurso extrapresupuestario que pueda obtenerse por la Marina.

Artículo cuarto.—De conformidad con lo que se dispone en el artículo segundo, con cargo a este Fondo se hará frente a las siguientes atenciones:

- Realización anticipada de obras y servicios urgentes.
- Anticipos reintegrables a las dependencias, establecimientos militares o buques que lo requieran, para garantizar la permanencia o continuidad y eficacia en su funcionamiento.
- Inversiones, anticipos o subvenciones para realizaciones y prestaciones de carácter social.
- Otras atenciones de análoga naturaleza que acuerde la Junta Económica y merezcan la aprobación ministerial.

Artículo quinto.—La administración de este Fondo estará a cargo de una Junta Económica, constituida bajo la presidencia del Ministro de Marina, e integrada por:

- El Almirante Jefe del Apoyo Logístico.
- El Almirante Vocal Delegado de la Junta Superior de Acción Social de la Armada.
- El Almirante Jefe del Departamento de Personal.
- El Ordenador general de Pagos del Ministerio de Marina.
- El Segundo Jefe de la Asesoría General del Ministerio de Marina.
- El Interventor central del Ministerio de Marina.
- Un Secretario, designado por el Ministro entre Jefes de cualquier Cuerpo de la Armada de categoría no inferior a Capitán de Fragata o a Teniente Coronel.