

CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JOSE FEDERICO DE CARVAJAL PEREZ

Sesión Plenaria núm. 32

celebrada el martes, 18 de octubre de 1983

ORDEN DEL DIA

Preguntas:

- De don Antonio Castro Cordobez, del Grupo Mixto, sobre convenio entre la Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos del Ministerio de Cultura y el Cabildo Insular de La Palma para la restauración del convento de San Francisco.
- De don Senén Bernárdez Alvarez, del Grupo Mixto, sobre transferencias a Galicia.
- De don Alfonso Añón Lizaldre, del Grupo Popular, sobre oposición del Gobierno al criterio adoptado por el Presidente del Parlamento Foral de Navarra en relación con la candidatura del Presidente de la Diputación Foral.
- De don Celso Montero Rodríguez, del Grupo Socialista, sobre fraude fiscal.

Interpelaciones:

- De doña María del Carmen Lovelle Alen, del Grupo Popular, sobre medidas del Gobierno para solucionar los problemas ocasionados como consecuencia de la creación de las escuelas comarcales.
- De don Federico Padrón Padrón, del Grupo Mixto, sobre el futuro del aeropuerto de Los Rodeos y, en general, de las comunicaciones aéreas y marítimas desde la Península con las Islas Canarias y entre ellas.

Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- De la Comisión de Justicia en relación con el proyecto de Ley Orgánica sobre modificación de las competencias de la Audiencia Nacional.

(El orden del día continuará en el siguiente «Diario de Sesiones», número 33.)

SUMARIO

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

Página

Excusas de asistencia 1261

Se da por leída y aprobada el acta de la sesión anterior.

Página

Preguntas 1261

Página

De don Antonio Castro Cordobez, del Grupo Mixto, sobre convenio entre la Dirección General del Patrimonio Artístico, Archivos y Museos del Ministerio de Cultura y el Cabildo Insular de La Palma para la restauración del convento de San Francisco 1261

El señor Castro Cordobez expone su pregunta. Interviene, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Cultura (Solana Madariaga). Hace uso de la palabra, en turno de réplica, el señor Castro Cordobez. Interviene, en turno de dúplica, el señor Ministro de Cultura.

Página

De don Senén Bernárdez Alvarez, del Grupo Mixto, sobre transferencias a Galicia 1262

El señor Bernárdez Alvarez expone su pregunta. Interviene, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Administración Territorial (De la Quadra Salcedo Fernández del Castillo). Hace uso de la palabra, en turno de réplica, el señor Bernárdez Alvarez. Interviene, en turno de dúplica, el señor Ministro de Administración Territorial.

Página

De don Alfonso Añón Lizaldre, del Grupo Popular, sobre oposición del Gobierno al criterio adoptado por el Presidente del Parlamento Foral de Navarra en relación con la candidatura del Presidente de la Diputación Foral 1263

El señor Añón Lizaldre expone su pregunta. Interviene, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Administración Territorial (De la Quadra Salcedo Fernández del Castillo). Hace uso de la palabra, en turno de réplica, el señor Añón Lizaldre. Interviene, en turno de dúplica, el señor Ministro de Administración Territorial.

Página

De don Celso Montero Rodríguez, del Grupo Socialista, sobre fraude fiscal 1264

El señor Montero Rodríguez expone su pregunta. Interviene, en nombre del Gobierno, el señor Ministro de Economía y

Hacienda (Boyer Salvador). Hace uso de la palabra, en turno de réplica, el señor Montero Rodríguez

Página

Interpelaciones 1266

Página

De doña María del Carmen Lovelle Alen, del Grupo Popular, sobre medidas del Gobierno para solucionar los problemas ocasionados como consecuencia de la creación de las escuelas comarcales 1266

La señora Lovelle Alen explana su interpelación. En nombre del Gobierno, interviene el señor Ministro de Educación y Ciencia (Maravall Herrero). En turno de portavoces hacen uso de la palabra el señor Bernárdez Alvarez, la señora Lovelle Alen y el señor Montero Rodríguez. En turno de réplica interviene la señora Lovelle Alen. Contesta el señor Ministro de Educación y Ciencia.

Página

De don Federico Padrón Padrón, del Grupo Mixto, sobre el futuro del aeropuerto de Los Rodeos y, en general, de las comunicaciones aéreas y marítimas desde la Península con las Islas Canarias y entre ellas 1272

El señor Padrón Padrón explana su interpelación. En nombre del Gobierno interviene el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Barón Crespo). En turno de portavoces hacen uso de la palabra los señores Padrón Padrón, Guimerá Gil y De Armas García. Contesta el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. En turno de réplica interviene el señor Padrón Padrón, al que contesta el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones. Seguidamente hace uso de la palabra el señor De Armas García.

Página

Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados 1282

Página

De la Comisión de Justicia en relación con el proyecto de Ley Orgánica sobre modificación de las competencias de la Audiencia Nacional 1283

La señora Sauquillo Pérez del Arco hace uso de la palabra. continuación interviene el señor Ministro de Justicia (Ledesma Bartret). Dada por decaída la propuesta de veto existente, en turno a favor, hace uso de la palabra la señora Sauquillo Pérez del Arco.

Se aprueba el texto del dictamen.

Se suspende la sesión.

Eran las ocho de la tarde.

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

EXCUSAS DE ASISTENCIA

Por el señor Secretario se da cuenta de que ha excusado su asistencia don José María de Miguel Gil.

ACTA DE LA SESION ANTERIOR

El señor PRESIDENTE: Se abre la sesión. Primer punto del orden del día: lectura y aprobación del acta de la sesión anterior, que ha sido puesta a disposición de los señores portavoces con la antelación que establece el Reglamento. ¿Hay alguna objeción? (*Pausa.*) ¿Se aprueba? (*Aseñamiento.*) Queda aprobada. Muchas gracias.

PREGUNTAS:

— DE DON ANTONIO CASTRO CORDOBEZ, DEL GRUPO MIXTO, SOBRE CONVENIO ENTRE LA DIRECCIÓN GENERAL DEL PATRIMONIO ARTÍSTICO, ARCHIVOS Y MUSEOS DEL MINISTERIO DE CULTURA Y EL CABILDO INSULAR DE LA PALMA PARA LA RESTAURACION DEL CONVENTO DE SAN FRANCISCO.

El señor PRESIDENTE: Entramos en el segundo punto del orden del día.

Como el señor Ministro de Hacienda está ilustrando a los señores portavoces sobre el gasto público, vamos a empezar por la pregunta número 60, de don Antonio Castro Cordobez, del Grupo Mixto, sobre el convenio entre la Dirección General del Patrimonio Artístico y el Cabildo Insular de La Palma.

El señor Castro Cordobez tiene la palabra.

El señor CASTRO CORDOBEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, nosotros simplemente queríamos que se nos informara sobre la situación en que se halla el convenio que se firmó entre el Cabildo Insular de La Palma y la Dirección General del Patrimonio Artístico para inversiones en restauración de obras y que, posteriormente, en dicho convenio, se llegó a un acuerdo por ambas partes para que, en lugar de hacer una realización de obras conjunta, cada parte se hiciera cargo de restaurar unas de ellas. La restauración con cargo al Cabildo Insular ha sido cumplida; no así la de la Dirección General.

La restauración que hizo el Cabildo en el convento de San Francisco finalizó en diciembre de 1982. Por tanto, quisiera conocer la situación actual de ese expediente y si se va a continuar adelante con el convenio o si, por el contrario, se dejará de cumplir.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE CULTURA (Solana Madariaga): Señor Presidente, con mucho gusto contesto a don Antonio Castro Cordobez, y le contesto de manera afirmativa. Sí se va a seguir trabajando en ese tema, y se va a seguir trabajando de acuerdo con el convenio que se firmó en la fecha que usted ha aportado.

Sabe usted muy bien que el Ministerio de Cultura y el Cabildo Insular de La Palma suscribieron ese acuerdo, que constaba, básicamente, de la restauración de tres obras. La primera, el castillo de Santa Catalina; la segunda, el palacio de Salazar, y la tercera, el convento de San Francisco, a la que se ha referido de manera más concreta su pregunta.

En la primera, como usted sabe, se realizaron las obras por un importe de 10.500.000 pesetas, que fueron terminadas a finales del año 1981. En el segundo caso, el palacio de Salazar, el Ministerio se comprometió a una aportación de 20.000.000 de pesetas, y se precisa todavía una documentación complementaria para acabarla, y en la tercera, el convento de San Francisco, la aportación del Ministerio alcanza también la cifra de 20.000.000 de pesetas.

El Cabildo, según las noticias de la oficina técnica del Ministerio, todavía no ha acabado la parte que le corresponde, y el Ministerio, con esa dotación de 20.000.000 de pesetas, se comprometió a hacer las obras destinadas a pavimentos, acabados, carpintería y otros capítulos para poner en marcha el claustro del convento de San Francisco. El arquitecto, como usted sabe, es don Miguel Márquez Zárate, y estamos esperando para cumplir nuestra parte a que se acabe la primera. Pero cumpliremos nuestro compromiso, que no es un compromiso de este Gobierno, sino del Gobierno anterior.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

El señor Senador tiene la palabra para replicar.

El señor CASTRO CORDOBEZ: Muchas gracias. Señor Ministro, creo que la respuesta es muy satisfactoria. Sin embargo, si no estoy equivocado, de la restauración del convento de San Francisco se hizo cargo por entero el Cabildo Insular, y el dinero —para hablar en términos más generales— que iba a ser destinado a estas obras se le proponía a la Dirección General destinarlo a la adquisición del castillo de Santa Catalina, no sólo para su restauración, sino también a la adquisición del mismo.

Quisiera saber si estos términos se han tenido en cuenta o si, por el contrario, se piensa que la parte de dinero correspondiente al Ministerio, igual a la que ya el Cabildo invirtió en la restauración del convento de San Francisco —el cual está terminado, según mis informaciones, desde diciembre de 1982— se destine a mejoras del castillo de Santa Catalina y a su adquisición, para así cumplir los acuerdos del convenio en sus términos económicos y de inversión. Puesto que la selección de obras a ejecutar por las distintas partes fueron acuerdos posteriores a la firma del convenio, y en este caso, el Ministerio hiciera las que hemos señalado. En todo caso, si esto está en los términos que usted decía, señor Ministro, yo me comprometería a transmitir al Presidente del Cabildo esta situación, tal

como se me ha expuesto, para que se produjera una reunión con la Dirección General a fin de ultimar estos detalles que, según ustedes, están impidiendo la terminación de la restauración de los monumentos indicados.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Senador. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE CULTURA (Solana Madariaga): Muy brevemente.

Estoy encantado de que provoque usted esa reunión entre la Dirección General y los responsables del Cabildo, pero quiero decirle que el Ministerio ha cumplido su parte, al menos en la dotación económica, es decir, los 10.500.000 pesetas en el tema del castillo de Santa Catalina y los 20.000.000 en el convento de San Francisco. El arquitecto —cuyo nombre le acabo de dar— y los proyectos están en marcha, y falta solamente para su terminación que el Cabildo cumpla toda su parte de obra. Los proyectos están en marcha y no hay ningún problema en llevarlos a la práctica, de acuerdo con lo que usted acaba de decir, pero si es necesario provocar esa reunión, el Ministerio estará encantado en acudir a ella.

— DE DON SENEN BERNARDEZ ALVAREZ, DEL GRUPO MIXTO, SOBRE TRANSFERENCIAS A GALICIA.

El señor PRESIDENTE: A continuación, la pregunta de don Senén Bernárdez Alvarez, del Grupo Mixto, sobre transferencias a Galicia. Tiene la palabra el señor Senador.

El señor BERNARDEZ ALVAREZ: Señor Presidente, señorías, en el mes de julio el señor Ministro de Administración Territorial dijo en La Coruña que Galicia estaba al mismo nivel que Cataluña y el País Vasco, y en algún caso por encima en cuestión de transferencias.

Estas declaraciones nos dejaron un poco perplejos a los que estamos relacionados con el tema, pero en el pueblo gallego originaron una gran intranquilidad, porque seguidamente la Xunta de Galicia replicó diciendo que no estábamos ni siquiera al 50 por ciento.

¿No cree el señor Ministro que este tipo de declaraciones, no ya por sí mismas, sino por la polémica que suscitan y por el confucionismo que provocan, en circunstancias difíciles para ciertas autonomías, pueden ser perjudiciales para el proceso autonómico en el que todos estamos comprometidos, a tenor de la Constitución?

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE ADMINISTRACION TERRITORIAL (De la Quadra Salcedo Fernández del Castillo): Señor Presidente, señoras y señores Senadores, la pregunta es si creo que este tipo de declaraciones siembran la confusión.

Yo tengo que decir que creo en mis declaraciones y, por consiguiente, estoy dispuesto a sostenerlas. La verdad, creo que nunca crea confusión. Yo establecí, efectivamente, en el mes de julio una comparación con respecto a otra Comunidad histórica, la del País Vasco, y dije que, con respecto a esa Comunidad, la de Galicia, después de los acuerdos adoptados en la Comisión Mixta en el mes de junio, estaba al mismo nivel, o incluso un poco por encima, y eso lo sostengo.

Si entiende algún representante del pueblo gallego que eso no se ajusta a la verdad, debería decir exactamente en qué materias entiende que no se produce esa situación, en qué materias concretas. Yo sostengo que, efectivamente, estaba por encima, en ese momento, no después, porque verdaderamente en el mes de julio se produce una ampliación de transferencias al País Vasco que amplía la situación, pero en ese momento estaba a un nivel similar o por encima.

Por tanto, eso lo sostengo, y eso no creo que siembre confusión ni que sea malo, sino que es bueno. Cada político hace sus afirmaciones, las sostiene cuando cree que son verdad, y ahí está el juego político: que cada uno diga lo que estime oportuno, y si piensan los otros que se ha equivocado, que lo demuestren.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Senador para replicar.

El señor BERNARDEZ ALVAREZ: Sí, señor Presidente.

Yo, señor Ministro, como Senador de una Comunidad Autónoma estoy obligado a defender sus instituciones autonómicas, y, por tanto, a la Xunta; pero, en este caso, no lo hago como un deber, lo hago por convencimiento, porque creo que la Xunta en ese momento tenía la razón, y yo, señor Ministro, no voy ahora aquí a discutir una por una, porque en una pregunta no se pueden especificar las transferencias que estaban o no estaban hechas. Ahora bien, lo que sí le puedo decir, señor Ministro, es que una transferencia sin dinero es papel mojado, y usted sabe que, precisamente en el mes de julio, la Xunta de Galicia tuvo que pedir un préstamo —que, por temor a equivocarme, no voy a decir a cuánto ascendía— que rondaba los mil millones, para poder pagar a los funcionarios. Esto no creo que haya ocurrido en otras Comunidades con las que usted la comparaba. Creo, además, que hay unas diferencias económicas —en cuanto a que los contratistas de carreteras, en cuanto a que los contratistas de repoblación forestal, etcétera, estaban sin cobrar sus obras—, que son diferencias notables con otras Comunidades, las históricas, precisamente, a las que usted se refería, y creo que marcan una gran diferencia.

Por tanto, no voy a caer en la puerilidad de decir que esta declaración es un insulto, pero sí, señor Ministro, decir que, al menos, es yo diría que un poco irónica.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Administración Territorial para duplicar.

El señor **MINISTRO DE ADMINISTRACION TERRITORIAL** (De la Cuadra Salcedo Fernández del Castillo): Señor Presidente, señoras y señores Senadores, debo confesar que no sé muy bien de qué estamos hablando, y eso es lo más trágico en un debate de carácter parlamentario; se dice que he hecho unas declaraciones a propósito del nivel de competencias de la Xunta de Galicia, y sostengo que esa cifra, de que estaban aproximadamente al mismo nivel que el de la Comunidad Autónoma del País Vasco la mantengo, y lo que estoy esperando es que me digan en dónde no, qué materias son las que decimos que se han transferido y se dice que no se han transferido. No tengo ninguna contestación a ese respecto, sino afirmaciones de si son irónicas mis declaraciones: no, no son irónicas. Son que estaban en el mes de julio al mismo nivel, y lo que espero es que me diga que no, y en qué material no.

Me hace ahora una referencia a la cuestión económica, lo cual, de alguna forma me está indicando que se está reconociendo que no es en el nivel de transferencias ya donde está la diferencia; no es en ese nivel; es únicamente en el aspecto económico; no en el otro. De alguna forma, el Senador que me pregunta está reconociendo que es verdad mi afirmación. Ahora, la cuestión la deriva hacia otro tema, sobre si las transferencias de dinero llegan, si se retrasan o si se demoran; esa es la cuestión. Pero eso, evidentemente, no es el objeto de la interpelación; es otra cuestión por qué se retrasan, por qué vericuetos, dentro de la burocracia económica, puede a veces explicarse que se retrase la transferencia económica de las correspondientes partidas; ese es otro tema distinto; pero que el nivel de servicios transferidos era similar, no solamente no lo ha puesto en cuestión, sino que yo diría, que después de su intervención, de alguna manera está reconociendo que son verdad sin afirmaciones, aunque parece ahora que surge un tema distinto, que es el económico, que puede ser objeto de otra pregunta aparte. Nada más. Muchas gracias.

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

— **DE DON ALFONSO AÑÓN LIZALDRE, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE OPOSICION DEL GOBIERNO AL CRITERIO ADOPTADO POR EL PRESIDENTE DEL PARLAMENTO FORAL DE NAVARRA EN RELACION CON LA CANDIDATURA DEL PRESIDENTE DE LA DIPUTACION FORAL.**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pregunta de don Alfonso Añón Lizaldre, del Grupo Popular, sobre oposición del Gobierno al criterio adoptado por el Presidente del Parlamento Foral de Navarra, en relación con la candidatura del Presidente de la Diputación Foral.

Tiene la palabra el señor Añón.

El señor **AÑÓN LIZALDRE**: Muchas gracias, señor Presidente.

La pregunta ya está reflejada en el «Boletín». Trata de la oposición del Gobierno ante la postura adoptada por el Presidente del Parlamento Foral.

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

El señor **MINISTRO DE ADMINISTRACION TERRITORIAL** (De la Cuadra Salcedo Fernández del Castillo): Señor Presidente, señoras y señores Senadores; evidentemente las razones por las cuales el Gobierno se opone e impugna ante el Tribunal Constitucional es porque ejerce una competencia constitucional.

La pregunta —quisiera salir al paso— utiliza unas expresiones que son, primero, que el Gobierno acuerda interferir, y, segundo, interferir un acto del Presidente del Parlamento navarro en el ejercicio de sus funciones. Ese planteamiento de la cuestión tiene ya una carga valorativa; primero, no se interfiere; se ejercen competencias que están en la Constitución. Segundo, no dudo de que el Presidente del Parlamento navarro ejercía sus funciones; lo que el Gobierno entiende, sin embargo, es que lo hacía en contra de la Ley del Amejoramiento y en contra de la Ley Foral de 11 de abril.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Añón.

El señor **AÑÓN LIZALDRE**: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro, yo le voy a recordar cuatro artículos que me figuro que usted los conoce muy bien, aunque tengo noticias de que esta mañana ha tenido una reunión con el Presidente de la Diputación, y quizá todo lo que diga huelga. Me alegraría. Pero voy a empezar por el artículo 29 de la Ley de Amejoramiento del Fuero. Este artículo, desde luego, es muy vidrioso por la interpretación de la palabra «candidato», pero a mí, por lo menos, me queda la duda de que si no ha habido otro candidato para ostentar la Presidencia de la Diputación, quen o ha expuesto su programa, mi interpretación como Senador es que malamente puede ostentar ese cargo.

Pero yo quiero basarme fundamentalmente en otros tres artículos; uno, el 161 de la Constitución, que, efectivamente, habla de la competencia del Tribunal Constitucional ante los conflictos de las Comunidades Autónomas. Pero yo creo, señor Ministro, que aquí está el quid de la cuestión, porque Navarra es comunidad foral, y es comunidad foral porque la Ley de Amejoramiento del Fuero, en su introducción, ya dice que se reconocen sus derechos históricos, y el artículo 1.º habla taxativamente de que Navarra es comunidad foral. Entonces, en esta comunidad foral creo que tenemos un régimen propio, y parte de ese régimen propio es el artículo 69 que habla de que ante unos posibles conflictos o discrepancias tiene que haber una Junta de Cooperación. A mí me parece que, por lo menos hasta ahora, no ha habido esa Junta de Cooperación, y, entonces, no lo digo yo, lo dice el Consejo de Derecho Navarro, esto es un contrafuero.

Yo no pretendo en este caso defender la postura del Presidente del Parlamento Foral, aunque estoy de acuerdo con ella. Lo que yo quiero defender es la integridad de Navarra, sus derechos originarios, sus derechos históricos

y sus peculiaridades. En definitiva, lo que yo no quiero, con todos los respetos, es que Navarra, siendo provincia foral, sea equiparada al resto de las Comunidades Autónomas.

Pienso, señor Ministro, que no nos han respetado nuestra propia personalidad, y nosotros, sin embargo, y usted lo sabe, somos españoles a ultranza. En Navarra se empezó a hablar de la palabra «hispanidad», y estamos muy orgullosos de que una cuarta parte del escudo esté representado precisamente por las cadenas de Navarra. Sin embargo, naturalmente con esto no queremos hacer ninguna dejación de lo que creemos que son nuestros derechos.

Recurso sí, naturalmente que sí, recurso sí, pero ante el otro artículo, que es el recurso de amparo. Y ese recurso, que ya lo tenían previsto, nosotros lo habríamos aceptado y respetado, pero de esta manera malo será que se diga aquella frase de que se obedece, pero no se cumple.

Y a mayor abundamiento, señor Ministro, yo tengo aquí un recorte de Prensa, que no tiene fecha, pero me parece que es del 30 de enero de este año, en el que precisamente el secretario general del Partido Socialista de Navarra decía que «el Gobierno de la nación hace bien en no mezclarse en los problemas de Navarra». Y más abajo ponía que «el Gobierno hace bien en no mezclarse en negociación alguna sobre los temas de Navarra. Lo que tiene que hacer, y lo está haciendo ejemplarmente, es respetar la existencia de la comunidad foral de Navarra».

Entonces, si se dicen esas cosas y ahora se van a hacer otras, yo, por lo menos, tengo mi pequeña confusión. Poco más puedo decirle, señor Ministro; sé que usted va a defender su tesis y yo no le voy a poder duplicar, pero pienso, con todos los respetos, señor Ministro, señor Presidente, que estoy defendiendo la verdad, y la verdad, aunque todo el mundo diga que es mentira, seguirá siendo la verdad. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE ADMINISTRACION TERRITORIAL (De la Quadra Salcedo Fernández del Castillo): Señor Presidente, señoras y señores Senadores, evidentemente la verdad, y más en estos temas de interpretación jurídica, a veces es complicada, pero, afortunadamente, en este tema, señor Senador, es meridianamente clara. Es decir, el artículo 69 de la Ley de Amejoramiento establece esa Junta de Cooperación, sin perjuicio de las competencias del Tribunal Constitucional. Me parece que eso no ofrece ninguna duda: sin perjuicio de las competencias de ese Tribunal. Por consiguiente, decir que esta es una comunidad foral, que no es una Comunidad Autónoma, eso puede ser objeto de otra discusión en la que yo en este momento no voy a entrar; lo que digo es que la Ley cuantitativa de esa comunidad foral, el artículo 69, reconoce la competencia del Tribunal Constitucional.

Y diría más, esta mañana, efectivamente, hemos tenido ocasión de hablar del tema de la Junta de Cooperación. Yo le desafío a usted, porque parece que otra de las viola-

ciones que se plantean de esa legislación del mejoramiento del fuero es que no se ha consultado previamente a la Junta de Cooperación; yo le decía respecto de esa Junta de Cooperación que nombra el Gobierno navarro y el Gobierno de la nación, a ver si es posible que se pueda entender, por parte de las instituciones forales navarras que vincula una decisión del Parlamento navarro. Porque, evidentemente, si una decisión de carácter gubernativo no puede vincular la libre decisión del Parlamento navarro, es inútil consultar a esa Junta de Cooperación. En todo caso, es un tema que está sobre la mesa, y que es objeto de discusión; es uno de los temas que hemos comentado esta mañana con el Presidente de la Diputación Foral.

Pero, evidentemente, se ha ejercido una competencia que está en la Constitución, que la propia Ley de Amejoramiento del Fuero reconoce que, efectivamente, se puede acudir al Tribunal Constitucional; que nos dé la razón o no, es otro tema; todos nos sometemos, pero no podemos plantear la acción del Gobierno como un ataque a Navarra.

Y, además, quiero decir, con toda claridad, que si queremos dejarnos de subjetivismos y atenernos a los textos, la voluntad del pueblo navarro se ha expresado en una Ley foral, que dice que será Presidente de la Diputación Foral aquel que proponga el Partido que tenga más escaños. Evidentemente, le puedo decir una cosa, que es objetiva, que no es interpretación subjetiva: el Partido que tiene más escaños no ha propuesto al señor Zubiaur como Presidente de la Diputación Foral de Navarra, de manera que leyendo cuál es, estrictamente, la voluntad del pueblo navarro, tengo que decir que, a mi juicio, la ha defendido mejor el Gobierno de la nación.

Nada más.

— DE DON CELSO MONTERO RODRIGUEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE FRAUDE FISCAL

El señor PRESIDENTE: Entramos en la pregunta número 42, de don Celso Montero Rodríguez, del Grupo Socialista, sobre fraude fiscal.

Tiene la palabra el señor Montero.

El señor MONTERO RODRIGUEZ: Señor Ministro, esta pregunta tiene dos aspectos. El primero es si el Gobierno puede confirmar o rectificar los datos que determinados expertos en temas fiscales le han proporcionado a este Senador, según los cuales las 123.000 familias más ricas de España, es decir, las que con datos de 1980 tenían unos ingresos por término medio, entre 20 y 45 millones de pesetas, en aquel año, si es cierto que vienen evadiendo sistemáticamente los impuestos en su declaración a Hacienda.

Y el otro aspecto de la pregunta es qué medidas piensa tomar el Gobierno, a corto, medio y largo plazo, para que los ricos de este país paguen sus impuestos, mejorando así sustancialmente la distribución de las cargas fiscales entre los españoles.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Boyer Salvador): Señor Presidente, los datos a que hace alusión S. S. no están en el orden de magnitud que hace verosímil que pudieran ser exactos, incluso aunque ahora ha reducido —me parece— el número de familias de renta media de 45 millones de pesetas —en la pregunta escrita figuraban dos millones de familias con 45 millones de renta media, lo cual daría una renta nacional de 90 billones de pesetas frente a los 25 en que estamos por el momento; pero lo que sí es evidente es que las distintas Comisiones parlamentarias para investigar el fraude han establecido que hay un fraude fiscal importante, que puede elevarse hasta un billón de pesetas, dentro de la provisionalidad o de la incertidumbre en todos estos cálculos; que esa defraudación se da en las rentas fundamentalmente no salariales y en las regiones en donde las rentas no salariales son mayores, es decir, en las regiones menos desarrolladas; que frente, por ejemplo, a una participación en torno al 60 ó 65 por ciento de las rentas del trabajo en la renta nacional, en el ejercicio de 1981 los rendimientos netos en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas son en un 83 por ciento rentas del trabajo; incluso en un sistema estrictamente proporcional, no progresivo como el que tenemos o pretendemos tener, por lo menos haría falta que esa proporción fuese del 65 y no ocurre así. De manera que hay que hablar de un nivel de defraudación importante en la sociedad española.

Es compromiso del Gobierno —y muy importante dentro de las prioridades del Gobierno— la lucha contra el fraude fiscal. Es preferible avanzar en hacer que paguen quienes tienen la obligación y no pagan, que aumentar la presión fiscal sobre los que cumplen sus obligaciones tributarias.

Se han puesto en juego en estos meses, y se pondrán en marcha en los próximos, diversas medidas con miras a combatir el fraude fiscal. Entre ellas puedo destacar un Decreto sobre estimación objetiva singular, aprobado por el Gobierno, que reduce lo que no es estrictamente fraude fiscal, que es un tratamiento para la determinación de los rendimientos muy favorable para capas muy amplias de profesionales y de pequeños empresarios. Asimismo, una nueva Disposición modificando la estimación objetiva singular va a evitar que ahí haya una desigualdad muy grande en la tributación. Antes de que acabe este año se presentará una Ley de sanciones y de infracciones tributarias acoplada con una modificación de la figura del delito fiscal en el Código Penal que actualmente ha demostrado ser ineficiente, puesto que de los casi cien casos que se han enviado a los Tribunales ha resultado que no ha habido sentencias, ni ha habido efectividad de esa figura del delito fiscal.

Entre estas acciones emprendidas por el Ministerio de Economía y Hacienda está el aumento del número de Administraciones Territoriales de las 50 tradicionales a 250, de forma que la gestión tributaria se aproxime al contribuyente. Asimismo, se ha estudiado la constitución de unidades de vigilancia de grandes contribuyentes o de investigación especial que se acercan y que producen unas investigaciones determinadas. El aumento de las plani-

llas de inspectores dentro del ramo es limitativo, porque la competencia profesional exigida para los inspectores es grande. Por consiguiente, el ritmo al que pueden ampliarse dichas plantillas es limitado. También quiero señalar que la utilización del Centro de Proceso de Datos del Ministerio de Hacienda tiene una salida en los meses de este año que duplica la que se suministraba a la inspección en el año anterior.

Finalmente, voy a referirme a uno de los aspectos más importantes, cual es el intento de promover una nueva conciencia fiscal, un sentimiento por parte de los ciudadanos de que el Estado democrático tiene la obligación y el derecho de exigir el cumplimiento de las obligaciones fiscales. Y frente a afirmaciones que hemos oído recientemente de que en este país nadie respeta las Leyes fiscales, de que es normal la defraudación, de que la defraudación casi es un derecho del español que en su percepción de la sociedad civil considera que el Estado es ineficaz y que se malgasta su dinero y se considera, según esta interpretación, con derecho individual a no cumplir sus obligaciones fiscales, frente a afirmaciones como éstas estamos intentando promover la conciencia de que, sean cuales sean los derechos críticos del ciudadano frente al Estado y las exigencias parlamentarias o no parlamentarias para la buena utilización de estos fondos, en este país hay que cumplir las obligaciones fiscales, y quienes las incumplan van a ver, sea cual sea su potencia, su importancia en la sociedad, cómo todo el peso de la Ley recae sobre ellos. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Montero tiene la palabra para replicar.

El señor **MONTERO RODRIGUEZ**: Gracias, señor Ministro, por las medidas que acaba de anunciarnos y, desde luego, como militante socialista para mí no cabe la menor duda de que este anuncio merece una credibilidad sustancialmente mayor de la que merecían los anuncios, siempre incumplidos, cuando los hacían las derechas. (*Rumores.*) Me refiero al aspecto de que siempre eran incumplidos a la hora de imponer justicia fiscal.

Los datos que yo había anunciado, tal como los publico en su día el «Boletín Oficial de las Cortes», decían que las 22.000 familias más ricas de nuestro país ingresaban por término medio en 1980 unos 45 millones de pesetas y sólo declaraban aproximadamente por 2 millones. Es decir, venían a defraudar un 95 por ciento de lo que debían declarar. Luego estaba la escala de las familias siguientes en la pirámide, que eran unas 100.000, y éstas ingresaban por término medio de 10 a 15 millones de pesetas y también defraudaban el mismo porcentaje. Sin embargo, en las familias asalariadas, en las familias de rentas pequeñas y media —es cierto, según los expertos fiscales, que se da un grado de defraudación en todos los niveles de la sociedad— era mucho menor, incomparablemente menor, porque aunque es normal en ciertas mentalidades defraudar al Estado, sin embargo, también es cierto que el español humilde, el español trabajador de la clase media o baja no tiene medios para defraudar porque sus ingresos suelen estar suficientemente controlados.

Esto lo planteaba, por supuesto, no como crítica al actual Gobierno, dado que no tiene responsabilidades en lo que viene sucediendo en España secularmente, sino como una invitación y una petición de que el actual Gobierno plantee este problema con más rigor del que se ha venido haciendo; es decir, que el Gobierno socialista gobierne en socialista, o sea, que asegure niveles de justicia más crecientes y mejores en España.

Por lo demás, el problema es evidente que es muy largo y viene de atrás. Este problema tiene un efecto de desmoralizar a la gran mayoría de los españoles que aunque quisieran no tendrían medios de defraudar porque tienen sus ingresos perfectamente controlados y que, además, quieren pagar porque tienen conciencia de que hay que pagar los impuestos si se quieren recibir servicios públicos del Estado. Si ellos ven que los más ricos no pagan se desmoralizan, evidentemente.

Muchas gracias y espero que progresivamente se ponga remedio a esta situación.

El señor PRESIDENTE: ¿El señor Ministro quiere intervenir? (Pausa.)

La siguiente pregunta, de don José María García Royo, sobre explicitación de cantidades destinadas al Fondo de Compensación Interterritorial ha sido convertida en pregunta escrita por el interesado, por lo que pasamos al siguiente punto del orden del día, el tercero, sobre interpellaciones.

(El señor Vicepresidente, Lizón Giner, ocupa la Presidencia.)

INTERPELACIONES:

— DE DOÑA MARIA DEL CARMEN LOVELLE ALEN, DEL GRUPO POPULAR, SOBRE MEDIDAS DEL GOBIERNO PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS OCASIONADOS COMO CONSECUENCIA DE LA CREACION DE LAS ESCUELAS COMARCALES

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): La primera de las interpellaciones es la de doña María del Carmen Lovelle Alen, que tiene la palabra para hacer su exposición.

La señora LOVELLE ALEN: Señor Presidente, señores Ministros, señoras y señores Senadores, voy a leer el texto íntegro de la interpelación porque creo que realmente poco más se puede decir sobre el tema que el contenido del propio texto. Dice así: «La Ley número 169, de 21 de diciembre de 1965, crea las escuelas comarcales con la finalidad de "concentrar" a los alumnos dada la reducción demográfica en numerosas localidades y a la vista de la realidad de muchas escuelas con escaso alumnado, persiguiéndose además con la creación de dichas escuelas facilitar una enseñanza de mayor calidad mediante la asistencia a centros con una más perfecta graduación». A este respecto, la mencionada Ley define a las escuelas comarcales como «escuela o grupo de escuelas cuyos alumnos proceden de distintas localidades». Luego hemos de fijar-

nos en el término «localidades», porque quizá en parte de este término poco concreto proceda la problemática de la que trata la interpelación.

«Estas escuelas, convertidas en centros de concentración escolar, dieron lugar a que fueran suprimidas en numerosas localidades sus propias escuelas y sus alumnos fueran trasladados a una escuela comarcal situada en muchos casos en un municipio diferente, por lo que el Ayuntamiento donde se encuentra enclavado el edificio de la concentración escolar corre con los múltiples gastos que originan la conservación, reparación, calefacción, alumbrado, agua, limpieza y vigilancia de este edificio.

No estando prevista en la Ley de una forma clara la contribución obligatoria de los Ayuntamientos que envían sus alumnos a escuelas de otro, algunos municipios, al desaparecer sus escuelas locales, se sienten exonerados de las obligaciones que la legislación de instrucción primaria impone como contribución a los gastos de conservación y mantenimiento de éstas.

Así pues, el Ayuntamiento que alberga el grupo o grupos escolares debe hacer suya una carga económica, carga que va «in crescendo», llegando a ser en ocasiones excesivamente gravosa para el Ayuntamiento que la soporta, frente a la pasividad de los otros beneficiarios. En definitiva, se trata de un grave problema entre municipios limítrofes que no puede depender su justa solución de liberalidades de acuerdos de buena voluntad.

Por ello, en un momento en que los Ayuntamientos tienen profundos problemas económicos, debe afrontarse con seriedad esta situación y en virtud de ello se interpela al Gobierno para que informe sobre si los Ministerios correspondientes piensan adoptar alguna medida a este fin.

La legislación sobre construcciones escolares y sobre conservación de escuelas es, como indudablemente el señor Ministro conoce y conoce mucho mejor que yo, amplia y así podríamos hacer referencia a la Ley de 22 de diciembre de 1953, a la Orden de 27 de agosto de 1954, al Decreto-ley de 2 de julio de 1964, a la Ley de 16 de diciembre de 1964, a una Orden de 15 de enero que explica ésta del 65, a la Ley de 21 de diciembre de 1965 a la cual nos hemos referido ahora, a un Decreto de 24 de julio de 1970 y luego incluso una serie de Ordenes ministeriales y normativa dentro del propio Ministerio, pero, en definitiva, y después de haber estudiado cada una de estas Leyes, lo que hace es, de forma reiterativa, dar vueltas a lo mismo y siempre hablar de la obligación que cada Ayuntamiento tiene de la manutención de los diferentes gastos que originan los grupos escolares. Pero la Ley del 65, a la que hemos hecho referencia en cuanto habla de las escuelas comarcales, la única referencia que hace es que dice que los edificios, su financiación, pasan a ser propiedad municipal, premisa necesaria para responsabilizar a las corporaciones municipales de su conservación y sosteniendo, y se precisa la obligación legal de revisar cada cinco años o cuando se modifiquen legalmente los alquileres o el tipo de gastos que afecten a estas construcciones escolares. Y al hablar de las escuelas comarcales dice que en el caso de escuelas comarcales y escuelas con asistencia de niños de distintos Ayuntamientos, estas atenciones serán cu-

biertas en las condiciones establecidas en el párrafo anterior por la Diputación, que podrá concertar un sistema de colaboración con las corporaciones afectadas. Si nos remitimos al párrafo anterior, éste únicamente decía que en el caso de que la Hacienda de los municipios fuera deficitaria, éstos podrían llegar a establecer una colaboración o una concertación con las respectivas Diputaciones Provinciales, pero nunca se habla de si tienen que ser todos los municipios deficientes en sus Presupuestos, si bastaría que sólo fuera deficiente la Hacienda municipal del municipio en el cual está establecida esa escuela comarcal y tampoco hace referencia taxativa a que la Diputación estaría obligada en este caso a atender ella por sí sola estas atenciones escolares.

Es más, yo creo que habría que ir muchísimo más lejos, porque tendríamos que pensar que si esta obligación no es taxativa para todos los grupos escolares, había que contemplar que las Diputaciones entonces harían sus aportaciones a determinados colegios comarcales y, sin embargo, a otros colegios o escuelas graduadas no se haría esta aportación. Sin embargo, el problema es un problema de la realidad práctica que está ahí, y prodríamos aportar multitud de recortes de Prensa donde diferentes municipios se han manifestado por la problemática que esto les crea.

Lo que ocurre es que apoyamos muchas veces nuestra argumentación en los recortes de Prensa y yo creo que no es necesario, pero sí está en la mente de todos que ha habido huelgas de alumnos por carecer de calefacción en sus escuelas, que ha habido Ayuntamientos que han tomado el acuerdo taxativo de impedir que los alumnos de otros municipios que no han querido colaborar con el municipio en el cual se encuentra enclavada la concentración escolar entraran en las escuelas y, sin embargo, a pesar de todo ello, todavía estamos sin una normativa clara en este aspecto.

Por tanto, yo no dudo de la buena voluntad del Ministerio y quisiera oír de boca del señor Ministro cuál es la decisión que se va a tomar en este sentido, puesto que afecta a los organismos que de alguna forma se ven implicados en este problema. Quizá sin esperar a la Ley de Bases de Régimen Local, que tampoco sé en estos momentos si contemplaría de alguna forma este tema, el Ministerio tendría que promulgar de una manera clara una norma que obligue a las Diputaciones, a los municipios o que sea el propio Ministerio, puesto que en sus Presupuestos hay una serie de partidas para estos fines, a la conservación de los edificios escolares.

Nos consta, por multitud de situaciones, que a veces estas partidas para conservación de edificios escolares de alguna forma se utilizan para hacer obra nueva. ¿Cómo y de qué manera podemos garantizar que, cuando un municipio solicita que se repare el tejado de su agrupación comarcal, a este municipio se le conteste por la delegación respectiva de Educación —y esto es por el propio Ministerio— que eso no entraría en los gastos de conservación, sino que sería una reparación propia del municipio y, sin embargo, en otros municipios sí se llevaría adelante ese arreglo?

En fin, señor Ministro, como creo que tengo un turno de portavoces, usted me va a dispensar porque yo prefiero dejar alguna otra argumentación, y lo digo así, sin-cera y claramente, para encontrarle salida a lo que usted proponga, si es que no es lo que el Grupo Popular cree que necesitan multitud de Ayuntamientos de España que hoy se ven en esta situación. Además, hemos de tener en cuenta que es muy difícil para un Ayuntamiento, a pesar de su deficitaria economía, poder demostrar de una forma clara esta deficiencia, puesto que sabemos que, por una serie de razones, la mayor parte de los Ayuntamientos cancelan sus Presupuestos con superávit cuando, sin embargo, no hay un dinero efectivo para ello.

Y me queda un último punto más que quisiera tocar, y es que si de verdad la enseñanza es estatal y la enseñanza es gratuita, hasta qué punto nosotros podemos obligar a los Ayuntamientos a correr con una carga económica, ya que a veces casi parece que la enseñanza se ha convertido en municipal. Son muchos los gastos. Antes en una pequeña escuela los gastos de limpieza prácticamente se solucionaban de cualquier forma. Aunque sólo sea el sueldo base y la Seguridad Social, si un municipio tiene varias personas es una carga grande. Todos sabemos a lo que hoy nos llevan los gastos de gasoil, fuel o cualquier tipo de calefacción que tenga un grupo escolar, y no hablemos de la vigilancia o conserjería, que antes tampoco era necesaria en esas pequeñas escuelas de las aldeas.

Y ya no quiero entrar en el problema al que nos llevaría si de verdad las concentraciones escolares están sirviendo para el fin...

El señor VICEPRESIDENTE: Señorías, el murmullo empieza a interrumpir el libre uso de la palabra que yo tengo que proteger según el Reglamento. Así que les ruego que guarden silencio.

Puede usted continuar.

La señora LOVELLE ALEN: Muchas gracias, señor Presidente. Cuando alguna vez me cueste sujetarme al Reglamento, procuraré recordar que el Reglamento, a veces, también es positivo. De todas maneras quiero ya terminar y muchísimas gracias por su atención.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Muchas gracias, señora Senadora. El señor Ministro tiene la palabra, por tiempo de quince minutos, para contestar a la interpelación.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Maravall Herrero): Señor Presidente, señorías, voy a contestar a la señora Senadora que plantea una dimensión de un problema, sin duda importante, cual es el de la escolarización de niños y niñas en zonas rurales de población dispersa, y las consecuencias de la política de concentraciones escolares que se siguen de manera generalizada a partir de la Ley General de Educación de 1970.

Quiero hacer alusión, en primer lugar, a lo que es la

legalidad vigente en esta materia, más o menos adecuada, a juicio de S. S., para tratar después de indicar qué política se ha seguido y pretendo seguir respecto a este tema de las concentraciones escolares o de las escuelas comarcales.

Como saben SS. SS., y como ha dicho la señora Senadora, el texto refundido de la Ley de Enseñanza Primaria, no el texto del 65, el texto aprobado por Decreto 193/67, de 2 de febrero, regula las escuelas comarcales, definiéndolas, en efecto, como escuelas o grupos de escuelas cuyos alumnos proceden de diversas localidades. Señala, en segundo lugar, dicho texto, que los edificios públicos escolares, esto es, los que alberguen servicios docentes de enseñanza primaria nacional, serán de propiedad del municipio, y que correrán a su cargo la conservación, reparación, vigilancia, suministro de agua, electricidad y calefacción de los mismos. En tercer lugar, establece dicho texto de un modo genérico, es cierto, que en las escuelas comarcales tales atenciones serán cubiertas por las Diputaciones, que podrán concertar un sistema de colaboración con las Corporaciones afectadas.

Plantea S. S. que en la práctica sucede que los centros comarcales, que lógicamente se tienen que ubicar en una localidad concreta, generalmente la mejor situada, la mejor comunicada, la de mayor población, desde el momento en que el centro se ubica en dicha localidad, los Ayuntamientos de las restantes localidades afectadas en alguna ocasión se niegan a hacer aportación económica alguna, basándose en su carencia de recursos, basándose en que se ven obligados a llevar a sus niños y niñas al centro comarcal, basándose, en ocasiones, en que, al ser el edificio escolar propiedad del Ayuntamiento (como señala esta norma y otras normas) de la localidad en que está ubicado, le corresponde a dicho Ayuntamiento hacerse cargo de sus gastos.

En ocasiones, dice S. S. que también algunas Diputaciones Provinciales han adoptado (y quiero señalar que en un primer momento) la misma postura, amparándose en su escasez de recursos financieros, con lo que, en definitiva, se plantea el problema —que tiene que suceder— de que el Ayuntamiento sede de la concentración escolar es el que penosamente tiene que soportar los gastos derivados de la vigilancia, suministro de agua, electricidad, calefacción, etcétera.

Quiero decirle que, a tenor de la legislación vigente, la obligación de atender los gastos que he citado corresponde a la Diputación, si bien en la mayoría de los casos el problema se suele solventar a través del sistema de convenios que la propia Ley establece, sistema que, en la práctica, se suele matizar, lógicamente, dando un papel de cierto mayor protagonismo al Ayuntamiento sede de la escuela comarcal que, además, ostenta la propiedad municipal sobre el edificio escolar, pero sin que por ello se olvide la obligación, que es de la Diputación, de las aportaciones que consensuadamente suelen hacer los restantes Ayuntamientos beneficiarios de la escuela comarcal.

El resto de los gastos —y decía bien S. S.—, es decir, los

relativos a la conservación y reparación de los edificios escolares comarcales, son atendidos por el Ministerio de Educación con cargo a los créditos RAM y a través también, según la cuantía, de las juntas de construcciones, instalaciones y equipos escolares o de las Direcciones Provinciales del Ministerio de Educación. Esto es lo que dispone la normativa vigente.

Yo quería, además de señalar este problema de la normativa, indicar algún problema de fondo, porque, en definitiva, es lo que va a condicionar en mayor o menor medida la adecuación de esta normativa legal para regular la situación. Pienso que ha sido una política indiscriminada, probablemente abusiva, de las concentraciones escolares. Decía, en efecto, que la Ley General de Educación, al establecer la graduación de la Educación General Básica en ocho cursos, promocionó la construcción de centros con ocho unidades o con múltiplos de ocho, lo que ha supuesto, en gran cantidad de los casos, concentraciones escolares desmesuradas y no adaptadas, además, a las necesidades sociales de esas zonas rurales de población dispersa. Para evitar este tipo de concentraciones, lo cierto es que en los últimos años se ha ido flexibilizando esta política, llegándose a construir centros con menos de ocho unidades destinados fundamentalmente a escolarizar niños de Preescolar y de primero y segundo ciclo de EGB en sus propios lugares de residencia; y, a la vez, si la situación social y educativa lo requiere, se ha mantenido, e incluso se construyen centros con una o dos unidades. De esta forma, lo que se ha venido haciendo últimamente es reservar las concentraciones para los cursos superiores de la EGB, es decir, sexto, séptimo y octavo, evitando en la medida de lo posible el desplazamiento por el transporte escolar de los niños más pequeños. Los datos de que dispongo al respecto indican que mientras en los años posteriores a la Ley General de Educación no se construye ningún centro escolar con menos de ocho unidades, a lo largo de 1982 se han construido en esta modalidad 22.280 puestos escolares y en 1983 un total de 33.880.

Con esta nueva política de los últimos años, que yo he anunciado que iba a intensificar, se consigue, pienso yo, una serie de beneficios, entre ellos evitar desplazamientos, que son siempre penosos para los niños que los soportan y, además, entre otros, mantener un foco de animación sociocultural a través de los maestros y de la escuela, que es un elemento positivo de contribución a la vista de la localidad y también relevante, creo yo, desde la perspectiva de la educación de adultos.

La política de flexibilización, además, no se ha limitado a los centros menores de ocho unidades, sino también a los centros superiores a ocho unidades. En estos casos, en la medida de lo posible, la programación del Ministerio se ha intentado adaptar a las necesidades reales, no a través de una política de construcción, digamos, arbitraria, y ha intentado adaptarse también a las necesidades sentidas por las familias respecto a la escolarización de sus hijos y de sus hijas. De esa forma, partiendo de estos dos principios, se ha tendido a propiciar construcciones superiores a ocho unidades que no tengan que ser necesariamente múltiplos de ocho. Los resultados de esta política tienen

un impacto que se puede apreciar examinando las propias cifras; por ejemplo, si atendemos a la evolución de los nuevos puestos de transporte escolar, estos puestos netos de incremento de transporte escolar serán tanto mayores cuanto más aguda sea la política de concentraciones, y tanto menos cuanto más se vaya flexibilizando la política de construcción de centros.

Pues bien, en 1981, en que ya se había flexibilizado la política de concentraciones escolares, los puestos netos de transporte escolar anual eran de 9.340. En 1982 fueron de 1.741; es decir, se ha rebajado una octava parte el número de puestos netos derivados del transporte escolar.

Por otra parte, aludía S. S. al problema de financiación y a la distribución de los costes entre distintos poderes públicos, particularmente entre las Corporaciones locales y el Ministerio de Educación. Es muy difícil, con los datos de que se dispone, calcular de modo realista el coste de las unidades contratadas y el coste por puesto escolar en las escuelas comarcales, porque, como sabe S. S., los Presupuestos Generales del Estado no consignan partidas específicas, y todas estas partidas se financian con cargo a los créditos de EGB. De todas formas, se pueden hacer algunas estimaciones aproximativas.

Podemos así añadir a los costes normales de un centro de EGB ocho unidades, que son de 1.357.134 pesetas financiados por el Ministerio y 152.000 financiados por el Ayuntamiento, alrededor de una proporción de 90/10 por ciento, los costes correspondientes a comedor, transporte y remuneración de personal de cocina y comedor.

Repito que la distribución viene a ser 90 por ciento cubierto por el Ministerio de Educación y 10 por ciento cubierto por los Ayuntamientos.

Si se atiende, por el contrario, a los costes por alumno, con una relación media profesor-alumno de 32,75, que es con la que viene a trabajar usualmente el Ministerio de Educación, los gastos son de 41.439 pesetas correspondientes al Ministerio por puesto escolar y alumno y 4.641 correspondientes al Ayuntamiento, a los que habría que añadir una cantidad de 100 pesetas alumno-día en concepto de comedor y de 140 pesetas por media por alumno en concepto de autobús escolar. De nuevo la proporción Ministerio de Educación/Corporación local viene a ser de 90/10 por ciento.

Quiero recordar de paso que la obligación de la gratuidad obliga a todos los poderes públicos y la distribución de las contribuciones dependerá de la legislación que se establezca.

Las concentraciones escolares plantean dos problemas que están íntimamente vinculados. Por una parte, el de una legislación, que yo creo que está suficientemente clara y que atribuye la responsabilidad a las Diputaciones, con la posibilidad de convenios con las Corporaciones locales y, por otro, la racionalización de la política de concentraciones, que ya he anunciado hace tiempo que pretendo seguir llevando a cabo.

Quiero decir a S. S. que de hecho en la práctica no se plantean problemas recurrentes en la extensión en que parece haber sugerido. A través del repaso de todos los problemas surgidos en la gestión de las Direcciones pro-

vinciales en los últimos tiempos conozco el problema que se ha planteado con la Diputación de Palencia y se ha resuelto. Es decir, que se plantean problemas puntuales que se van resolviendo, bien por la instancia provincial del Ministerio de Educación o bien por las instancias centrales.

En segundo lugar querría también precisar —concluyendo— que pretendo seguir cambiando el signo de esta política de concentraciones escolares. Me remito no sólo a los datos que he señalado —bastante expresivos—, sino a las declaraciones que ya he expresado en mi comparecencia ante la Comisión de Educación del Congreso de 11 de febrero y que desde entonces he pretendido seguir desarrollando.

Creo que esto incide en otro problema, que no es solamente el gasto de las escuelas comarcales y quién lo sufraga, sino el problema más general de la escolarización de los niños y niñas en zonas rurales que plantean los problemas de transporte y de comedores.

Quiero recordar que, efectivamente, además del decremento de los puestos de transporte, se ha aprobado un Real Decreto en Consejo de Ministros, conjunto de los Ministerios de Transportes, Industria y Educación, que incrementa las garantías de seguridad en el transporte de los niños menores de catorce años.

En lo que se refiere a los problemas de comedores, que han sido extraordinariamente serios por esta política generalizada de concentraciones escolares y que han estado insuficientemente atendidos, la dotación por alumno-día ha pasado a 60 pesetas en el momento en que este Gobierno tomó posesión y a 140 pesetas en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado de este año que puede, sin duda, cubrir de manera digna el coste alumno-día del comedor escolar.

Quiero decirle a S. S. que estoy absolutamente decidido a mantener una política educativa que atienda las necesidades de estos niños y niñas en las zonas rurales de población dispersa. En caso de que esta dificultad —repito que es solamente una parte del problema— de quién cubre los costes del mantenimiento de las escuelas comarcales, empezara a generalizarse con problemas no puntuales que son perfectamente resolubles, sino con problemas no resolubles fácilmente que surgieron de forma sistemática, probablemente sería necesario dictar una nueva normativa.

Pienso yo que sobre el texto de la futura Ley de Bases de Régimen Local como disposición específica del Ministerio de la Presidencia del Gobierno, a propuesta de los Ministerios de Administración Territorial y de Educación y Ciencia conjuntamente, se puede llegar a delimitar mucho más efectivamente a quién corresponde cubrir estos gastos, de forma que las escuelas comarcales, cuya incidencia social va decreciendo, sin embargo no planteen los problemas puntuales que hoy plantean. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): ¿Señores portavoces que deseen intervenir? (Pausa.) Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Bernárdez, por un tiempo de cinco minutos.

El señor BERNARDEZ ALVAREZ: Señor Presidente, señorías, brevemente para apoyar algo que la señora Lovelle ha dicho en su intervención. Creo que ha traído aquí un problema que existe en muchos Ayuntamientos rurales. Creía que estaba claro que los Ayuntamientos eran los que tenían que repartirse los gastos. Por la intervención de la Senadora, que conoce muy bien el tema, veo que no está tan claro.

Me parece que, muchas veces, en los Ayuntamientos hay una cierta conflictividad, debida a que muchos de ellos han visto alejadas de sus zonas las concentraciones escolares; muchas veces muy alejadas cuando las concentraciones son grandes y los niños tienen que hacer largos desplazamientos; y otras veces, los Ayuntamientos se han sentido lesionados pensando que los que se han llevado las concentraciones no eran los más idóneos. Como los Ayuntamientos también están acostumbrados a una poca diligencia en los pagos —y eso últimamente se está viendo en las deudas a la Seguridad Social, hay una cifra astronómica del Ayuntamiento de Madrid—, no sé si entra dentro de este juego no pagar ciertas deudas. El hecho es que la Senadora Lovelle ha propuesto una idea que creo importante y es que, igual que los otros gastos de profesorado corren a cargo de la Administración, estos gastos generales debieran también, en próximas normativas que se den en la futura legislación que se haga, tender a ser absorbidos por la Administración o al menos, señor Ministro, propiciar que en las Comunidades Autónomas, donde convenga, estos gastos sean absorbidos por la Administración.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Gracias, Senador Bernárdez.

Por el Grupo Popular tiene la palabra la Senadora Lovelle.

La señora LOVELLE ALEN: Señor Presidente, señorías, tengo que dar las gracias tanto al señor Ministro como al Senador Bernárdez. El Senador ha venido a ratificar que yo tenía razón en que el problema no sólo no estaba claro, sino que estaba tan confuso que él ha dicho que creía que quienes tenían que resolver la situación eran los Ayuntamientos. Sin embargo, doy las gracias al señor Ministro porque ha dicho claramente que quienes tienen que resolverlo son las Diputaciones.

Indudablemente, el señor Ministro dice verdad y el señor Bernárdez, que es de mi provincia, defendía claramente una situación de la cual aquí no se habló. Se habló de la provincia de Palencia y se dijo que no ocurría en muchas. El señor Bernárdez es de Orense, conoce muy bien el tema y la problemática, me atrevo a decir, de todas las comarcas de la provincia orensana, y sabe que la Diputación de Orense se ha negado sistemáticamente a pagar ninguna cantidad. Según se me ha dicho, la cantidad que la Diputación de Palencia ha acordado destinar a estos fines es el 10 por ciento. Lo que está claro es que corresponde a las Diputaciones. Pido con toda la fuerza al señor Ministro que en su Ministerio y en el de Administración

Territorial se especifique claramente cuál es la cantidad que han de aportar las Diputaciones, porque muy pocos nos va a resolver que esas Diputaciones nos aporten un 5, un 10 o un 20 por ciento.

Estoy de acuerdo en la cantidad que el señor Ministro dijo que correspondería pagar a algunos municipios por alumno. Efectivamente, en el municipio del que fui Alcaldesa eran 4.000 pesetas por alumno, pero 4.000 pesetas de hace dos años. Si eso lo multiplicamos por los 1.100 alumnos que había en esta macroconcentración, que era de 50 unidades, nos daremos cuenta de la magnitud del problema.

Agradezco también que en esa política de flexibilidad, que ahora sigue el Ministerio de Educación, se vaya a corregir una serie de situaciones. Indudablemente, esta corrección es de cara al futuro, pero yo vengo aquí con las situaciones creadas y no a responsabilizar a nadie de esas situaciones creadas, porque no me gustaría que el señor Ministro, cuando me responda, me vuelva a decir lo que ya oí antes por ahí de si el problema es de la derecha o de la izquierda. Yo no quiero aquí hablar de quién ha originado el problema; el problema está ahí y nosotros estamos aquí para intentar solucionarlo. Por tanto, que quede claro que, si es de las Diputaciones, cuál es la cantidad que tienen que aportar porque, por otra parte, lo último que hay en la legislación sobre lo que tienen que aportar los Ayuntamientos se dice en una Orden de 15 de enero del 65 que por cada unidad escolar nacional, excluidas las de régimen de patronato, conservación, reparación y alumbrado, 1.500 pesetas; limpieza, 1.920, lo que da un total de 3.420, a las que añadiríamos 2.200. Desde luego, no dice «por alumno», y si no es por alumno, si es por cada colegio la cantidad que debe aportar el organismo que sea competente en ello, y aquí se ha dicho que ese organismo es la Diputación Provincial, seguiría estando en el aire.

Yo animo a los señores Senadores para que donde quiera que haya este problema, en los Ayuntamientos que sea —que son muchos—, que a través de los diferentes Concejales se lleven ya mociones muy claras y soliciten de las Diputaciones Provinciales que se hagan cargo de este problema, porque si es indudable que en democracia más que en ninguna otra forma de Gobierno el clamor popular es el que lleva a la resolución de situaciones, vamos a ver si cuando cientos de ayuntamientos soliciten a las diputaciones provinciales unas cantidades de dinero que son muy elevadas, se puede solventar esta situación. También ha quedado claro que esto origina tensiones entre Ayuntamientos limítrofes, y aquí el señor Ministro me ha hablado de racionalización y de que ahora se estaban construyendo grupos escolares menores incluso de ocho unidades. Yo le podría citar un caso de un grupo escolar que se ha constituido ahora con seis unidades, cuya localización no es acorde con la que en realidad debería estar situado, pero se ha hecho así precisamente para acallar el clamor de este municipio que no quería enviar a sus alumnos al municipio limítrofe, cuando la mayor parte de ellos estaban a menor distancia de la que ahora van a estar, pero de esta forma se han liberado de colaborar con

el otro Ayuntamiento con cantidades que no querían aportarle.

Muchas gracias y perdónenme si me he pasado del tiempo.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Gracias, Senadora Lovelle.

Por tiempo de cinco minutos tiene la palabra el Senador Celso Montero, por el Grupo Socialista.

El señor MONTERO RODRIGUEZ: Hace dos años este Senador planteó a la Cámara este mismo problema que en este momento nos ocupa, y hoy lo plantea la señora Senadora Lovelle Alen con gran conocimiento de causa, porque tanto por su profesión de profesora de EGB como por haber sido Alcaldesa de una comarca donde este problema ha sido polémica pública durante bastante tiempo, lo conoce muy bien. Esto demuestra también que hay problemas que no son típicamente de derechas ni de izquierdas, porque lo puede plantear un Senador de izquierdas o una Senadora de derechas, y de hecho se plantea: lo cual no quiere decir que no quepan también aquí matizaciones con connotaciones ideológicas, porque no es lo mismo plantear coherentemente una política educativa, una política de la enseñanza que llegue y haga llegar a todos los pueblos a los hijos de los agricultores y de los obreros la enseñanza preescolar, etcétera, y dar prioridad a eso, porque prioridad en política sí que tiene connotaciones ideológicas, ya que las tiene de justicia, cómo plantear eso mismo pero dando prioridad a que se deriven las subvenciones del Presupuesto del Estado hacia enseñanza privada u otro tipo de colegio, etcétera, que generalmente no están en estas zonas más necesitadas. Por tanto, también aquí caben matizaciones.

Me alegro que haya recordado que esto pertenece a la Diputación, que es responsabilidad en gran parte de las Diputaciones, y a este respecto también cabe cierta dosis de asombro porque hay que recordar que entonces este problema tenía que haber sido planteado en las Diputaciones de Galicia, tres de las cuales son controladas por mayoría absoluta por el mismo Partido al que pertenece la señora Senadora interpelante, y la otra, la cuarta Diputación, que es la de Orense, por el Partido al que pertenece el Senador don Senén Bernárdez.

Y la Diputación que la señora Senadora ha acusado de que se ha negado sistemáticamente a colaborar a la solución de este problema es la de Orense.

Bien, el señor Ministro ha afirmado que probablemente será necesario dictar una nueva normativa en algunos aspectos. Sí, yo creo que en algunos aspectos sería necesario. Así lo vi cuando hace dos años planteé este problema. En parte en Galicia sucede que cuando se trata de construir un grupo intermunicipal, un grupo comarcal, un grupo escolar que trata de cubrir la necesidad de varios municipios, los diversos municipios a veces se pelean por el lugar donde quede ubicado este grupo, es decir, todos quieren llevarlo para su centro municipal. Pero después, a la hora de cubrir los gastos, resulta que nadie tiene prisa por colaborar o muchos esquivan sus responsabilidades.

Por lo que he podido saber, hace dos años, cuando planteé aquí este problema, me pareció que la normativa no estaba demasiado clara en este punto porque, que yo sepa, no está especificado en qué medida o porcentaje debería colaborar cada municipio, de manera que no se haga depender de la buena voluntad o del consenso más o menos voluntario de los regidores municipales. En este aspecto creo que convendría que quedase clara la nueva normativa, cuando se actualice.

También espero que la Senadora y el Senador que le ha seguido, y que aparentemente coincidía en el planteamiento de este problema, encaucen la interpelación o interpelaciones similares sobre el mismo tema a las Diputaciones en que sus compañeros de Partido son mayoría y pueden tomar decisiones fáciles, dado que tienen mayorías absolutas.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): Señora Senadora, ¿quiere utilizar la réplica? (*Asentimiento.*)

Tiene dos minutos.

La señora LOVELLE ALEN: Agradezco a don Celso Montero el que haya dicho aquí que yo defendía el tema por dos razones: por razón del cargo que tuve y por razón de mi profesión. Indudablemente defendía el tema desde un plano absolutamente suprapartidista, y lo que defendía era la mejor racionalización de la educación del niño.

Lo que ha quedado claro es que si un grupo funciona con deficiencias, si hay tensión en los Ayuntamientos y tensión en los vecinos, e incluso —y no se ha dicho aquí— muchos padres, a través de las asociaciones de padres de alumnos, han aportado dinero para resolver este tema, con lo cual la enseñanza de sus hijos no sería gratuita, no se soluciona este problema.

Yo no tenía conocimiento de la interpelación que el señor don Celso Montero había hecho en su día, pero él sí ha reconocido que yo ya lo hice en multitud de ocasiones a la Diputación Provincial. También puede tener la seguridad de que lo haré ante la Xunta de Galicia y, desde luego, procuraré hacerlo en todos los Ayuntamientos, no sólo en aquellos en los que seamos mayoría, sino en aquellos en los que seamos minoría, porque hay algo muy grave y es que si este problema no se soluciona, queda claro que hay discriminación hacia un determinado número de vecinos simplemente por su situación geográfica, puesto que si por vivir o nacer en un pueblo o en otro, sus municipios tienen que aportar para la educación muchísimo más dinero del que tendrían que aportar otros municipios, ese dinero sale de los Presupuestos municipales y, en definitiva, sale de todos los vecinos. Esa es la única razón que me ha movido a plantear este tema, como todos los temas, el conseguir el mejor bienestar para todos y, por lo menos, aquí ha quedado.

De todas maneras, muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Lizón Giner): El señor Ministro ha pedido la palabra.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Maravall Herrero)**: Señor Presidente, señorías, lo primero que querría hacer es un esfuerzo por aclarar también las competencias, ya que si no, se produce una cierta confusión. En el caso del señor Diputado de Orense, lo lamento, pero espero que la Consejería de Educación de la Comunidad Autónoma gallega tome medidas.

Las competencias en materia educativa en la Comunidad Autónoma gallega han sido transferidas en su integridad, aunque agradezco a S. S. que me informe de lo que sucede en esta Comunidad Autónoma, donde las competencias del Ministerio se concentran fundamentalmente en tareas de coordinación y de alta inspección.

Los datos sobre los costes unitarios de los centros de EGB en ocho unidades, y los añadidos que ha señalado sobre los costes por tratarse de concentraciones escolares, los pongo a disposición de S. S., por si los quiere tener y los quiere utilizar.

Quiero también señalar que los datos sobre programación, o las anécdotas que señala en el caso de los centros de seis unidades, esto, que en la lógica de la explicación científica muchas veces se llama «la falacia de la concreción mal situada», estos datos corresponden también a las competencias de la Comunidad Autónoma gallega.

Cuando se trate de casos como éste, o de aportaciones complementarias de dinero por parte de las asociaciones de padres para atender a la escolarización en los niveles obligatorios y gratuitos, le agradezco que me lo haga saber, para que a través de las unidades de inspección que corresponden al Ministerio se exija la responsabilidad adecuada a quien compete.

Finalmente, debo señalar que, efectivamente, estoy de acuerdo con lo que se ha dicho respecto a posibles conveniencias de una regulación que delimite muy claramente las responsabilidades de las Corporaciones locales, de las Diputaciones y de los Ayuntamientos.

Efectivamente, cabe pensar que a partir de la futura Ley de Bases de Régimen Local, y a propuesta conjunta de los dos Ministerios, el de Administración Territorial y el de Educación y Ciencia, como he señalado, se puedan establecer unas normas que traten nítidamente de tales obligaciones, representando los criterios para determinar en cada caso los porcentajes de la participación económica, por ejemplo, en los gastos para atender a la relación número de alumnos que aporta cada municipio a la concentración de que se trate a escala comarcal, y el número de alumnos del mismo nivel educativo del centro. Y se trataría también de actualizar algo de lo que no se ha hablado, que es la cantidad o módulos previstos en la Ley de Construcciones Escolares que ha señalado S. S. para hacer frente a tales gastos, porque no se han revisado desde el año 65, llevamos casi veinte años esperando, y lo vamos a hacer.

El señor **VICEPRESIDENTE (Lizón Giner)**: Muchas gracias, señor Ministro.

— **DE DON FEDERICO PADRON PADRON, DEL GRUPO MIXTO, SOBRE EL FUTURO DEL AEROPUERTO DE**

LOS RODEOS Y, EN GENERAL, DE LAS COMUNICACIONES AEREAS Y MARITIMAS DESDE LA PENINSULA CON LAS ISLAS CANARIAS Y ENTRE ELLAS

El señor **VICEPRESIDENTE (Lizón Giner)**: Entramos a continuación en la segunda interpelación, de don Federico Padrón Padrón, del Grupo Mixto, sobre el futuro del aeropuerto de Los Rodeos.

El señor Padrón tiene la palabra.

(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El señor **PADRON PADRON**: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, permítanme ustedes que traiga a esta tribuna un tema, o unos temas, en concreto tres, pero que se engloban en uno sólo, que es el de los transportes entre Canarias y con Canarias, desde la Península por vía aérea y por vía marítima.

La primera parte de mi interpelación se refiere al futuro del aeropuerto de Los Rodeos. Creo que ya es hora de saber qué va a pasar con el aeropuerto de Los Rodeos, ¿se cierra, no se cierra?, ¿se mantiene o no?, ¿se transfiere a la Comunidad Autónoma, o lo mantendrá el Estado?

En fin, actualmente el aeropuerto de Los Rodeos para sus trabajadores, para los que viven de él, es una espada de Damocles sobre sus cabezas en cuanto a su futuro.

Así me lo manifiestan constantemente todos los trabajadores de este aeropuerto, los de líneas aéreas, los de mantenimiento, los taxistas, los usuarios, etcétera. No se sabe lo que va a pasar con el aeropuerto de Los Rodeos.

Por ello traigo aquí esta interpelación para ver si el señor Ministro tiene a bien aclararnos el tema para siempre.

El aeropuerto de Los Rodeos tiene una triste historia. Si analizáramos los hechos pasados, habría que escrudiñar mucho y que exigir muchas responsabilidades. Y de esto sabemos mucho quienes estuvimos en legislaturas anteriores, así como los Ministros.

El aeropuerto de Los Rodeos es el aeropuerto doméstico de Canarias. No es un aeropuerto de Tenerife. Es el aeropuerto de todas las islas. Para los puertos de Santa Cruz y de La Laguna es de vital importancia su mantenimiento.

El aeropuerto de Los Rodeos es un aeropuerto rentable y las cifras pueden cantar y pueden barajarse. Desde el punto de vista de interés social es muy rentable, y desde el punto de vista económico también puede serlo.

Es evidente que habrá que hacer una reestructuración de las plantillas. Pero quiero decir que no es un aeropuerto de Tenerife, y quiero subrayarlo. Es un aeropuerto de las islas, sobre todo de las islas menores y también de la isla mayor de Gran Canaria, en cuyo tráfico con Tenerife le afecta enormemente.

Es un aeropuerto dotado de todos los medios técnicos posibles, aunque en épocas pasadas estuvo almacenado en un hangar del Ministerio del Aire un aparato de radar que, si se hubiera instalado, hubiera evitado los accidentes de los Jumbo, y que ahora se encuentra en el aeropuerto de Málaga.

Es un aeropuerto que, en la pista de la cabecera 30, dispone de un ILS que permite la aproximación en vuelo hasta bajas alturas, y que en la cabecera 1-2 dispone de un

ABF. Tiene también un BOR instalado en una de las colinas limítrofes de la capital, que permite una aproximación de los vuelos.

Tiene una terminal de pasajeros magnífica; una terminal de carga construida poco antes de su postergación de Iberia. Es magnífica, con centrales frigoríficas para el almacenamiento de mercancías y frutos de exportación, de flores, y demás. Por esta terminal de carga se están trayendo ahora las importaciones y allí se distribuyen las mercancías que vienen desde el aeropuerto del Sur, o desde el aeropuerto de Las Palmas, vía marítima, hasta Tenerife para ser distribuidos en la terminal de carga de Los Rodeos.

Tiene unas magníficas instalaciones de aeroclub.

En fin, señor Ministro, yo creo que el aeropuerto de Los Rodeos hay que mantenerlo. Independientemente del procedimiento que se adopte, sea transferido o sea mantenido dentro de los aeropuertos de interés nacional. Aunque sabemos que parece ser que, entre los aeropuertos canarios, los dos únicos que van a ser objeto de interés nacional, o de mantenimiento nacional, son el Reina Sofía y el de Las Palmas de Gran Canaria, con la enérgica protesta por parte del aeropuerto de Lanzarote, Arrecife, que considera que, asimismo, debe ser mantenido como aeropuerto de interés nacional.

Siempre y cuando se nos provea a la Comunidad Autónoma de los fondos suficientes para el mantenimiento del resto de los aeropuertos canarios, bienvenida sea la transferencia.

En el aeropuerto de Los Rodeos opera actualmente Iberia con algún DC-9 y otros reactores, que no son precisamente ni Jumbo ni DC-10, ya que las escaleras que se utilizan con estos modelos se han llevado para el aeropuerto de Reina Sofía, habiendo dejado desprovisto al aeropuerto de Los Rodeos de la posibilidad de que en una emergencia cualquiera puedan utilizarse estos dos aviones. Allí sólo pueden operar los reactores que tienen medios propios, que tienen escalerillas plegables.

Operan también los Fokker 27, que antes fueron de Iberia y que después se vendieron a Transeuropa y, una vez disuelta esta compañía, volvieron a Aviaco. Aviaco está cubriendo las líneas interinsulares de Iberia. Después me referiré un poco a lo de Aviaco.

También opera actualmente en el aeropuerto de Los Rodeos una compañía privada de reciente creación, que ha comprado los aviones de Transeuropa, los antiguos Caravelle, a la que en un principio (ahora ya no está pasando) se trató de poner todas las trabas posibles. Esta empresa privada la han constituido pilotos en paro; pretenden hacer un servicio a Canarias y en general a España, porque intentan ampliar sus líneas de base, sobre todo a Baleares.

Yo no quiero criticar la política de Iberia, pero he visto a lo largo de esta época democrática cómo se han sucedido los presidentes en Iberia. En siete años, Romeo Gorría, Pérez de Guzmán, Prado y Colón de Carvajal, Felipe Coms y el actual, Espinosa de los Monteros, que conlleva las dos presidencias de Iberia y Aviaco. Creo que esto ha sido una mala política de mi Partido, que gobernó anteriormente,

UCD, e insto al Gobierno actual para que no la siga practicando, pues trae muy malas consecuencias. Los hombres han de tener experiencia en los cargos, sobre todo en estos puestos en los que no deben imperar los criterios políticos, sino los criterios de gestión y tener personas con experiencia.

Sé que hay seis o siete directores, el director de Operaciones, el director de Material, el director económico financiero, el director comercial y demás, pero a éstos a veces se les oye poco y se trata de imponer políticamente otros postulados.

Dicen que Iberia ha perdido 20.000 millones, de los cuales 3.000 millones corresponden a Canarias, y que Aviaco ha perdido 4.000 millones; yo creo que esto es bastante elevado, porque anteriormente las cifras eran mucho menores. En lo que respecta a Canarias, de estos 3.000 millones que se le imputan creo que hay que analizar y escudriñar dónde están los gazapos, hablando en términos vulgares.

Vemos cómo a la línea de Canarias se le cargan todos los gastos de publicidad de Iberia a nivel internacional, los gastos de publicidad de Iberia en Nueva York, Nueva Delhi o en cualquier parte del mundo. También se le cargan los vuelos de enlace que se hacen para facilidad de las tripulaciones; concretamente lo estamos viendo, por ejemplo, en Tenerife, que tiene un vuelo a las diez de la noche, Tenerife-Reina Sofía-Las Palmas que va vacío y que obedece a necesidades o a conveniencias de las tripulaciones. Ello es debido precisamente (me lo comentaba el otro día un experto en aviación civil) al gran defecto de Iberia a nivel nacional, pues tiene una sola base centralizada en Madrid y cualquier contingencia puede colapsar todo el tráfico nacional.

Las empresas aéreas europeas —Lufthansa, Swissair y demás— tienen dos o tres bases en todo su territorio nacional. En España podrían establecerse estas tres bases de operatividad en Madrid, Barcelona y Canarias, pues serían los puntos ideales para su establecimiento. Entonces no se podría colapsar el movimiento aéreo nacional por cualquier contingencia.

Ahora, voy a referirme un poco a los transportes interinsulares, que en un pasado estuvieron servidos por los pequeños turbohélice llamados Fokker-27. Había siete Fokker en Canarias, uno en taller permanentemente y seis en servicio; ello permitía hacer 88 saltos diarios entre las islas. Servían perfectamente, casi como un puente aéreo, a todas las islas; en el «ranking» internacional de la constructora de Fokker, Iberia ocupaba el número uno.

Inexplicablemente en la época anterior se decidió, aunque no se dijo así —fuera por necesidad o por escasez de tripulaciones—, el sustituir los Fokker por los reactores. Gran disparate, enorme disparate, porque los reactores entre las islas no llegan a alcanzar jamás el techo óptimo de vuelo; vuelan a una altura de 12.000 pies y los Boeing, tanto el DC-9 como el 27, necesitan de 30.000 a 40.000 pies de altitud para alcanzar su techo de vuelo óptimo. Es más barato, cuesta menos por pasajero el transporte en Fokker que en reactor en distancias cortas; está demostrado y lo sabe muy bien el señor Ministro. En Canarias hay que

ir a la utilización de turbohélices. De nada le vale, por ejemplo, a La Palma disponer de tres reactores, dos desde el aeropuerto Reina Sofía-Sur, y uno en la vía Madrid, o enlace con Madrid, o continuación de Madrid hacia La Palma y otro desde Los Rodeos. El de Los Rodeos va a tope, el del Sur lleva muy poca gente porque hay que recorrer sesenta y tantos kilómetros para llegar al aeropuerto con el consiguiente encarecimiento para los pasajeros y usuarios.

En resumen creo, y tengo entendido, que en la nueva programación de vuelos interinsulares las compañías Iberia o Aviaco (no sé cuál de ellas, porque Iberia es la dueña de la línea) tratan de adquirir los nuevos turbohélices de fabricación nacional que ahora tiene en construcción la compañía CASA. Creo que se ha firmado algún contrato; no sé en concreto a cuánto asciende, pero tengo entendido que las unidades son unas veinte, con el fin de que primero estén en la Península, luego pasen a Canarias y llevar allí los Fokker-27 de que dispone Iberia en la Península. Este es un tema que ya el señor Ministro nos aclarará.

Creo que hay que mantener el aeropuerto de Los Rodeos, señor Ministro. Hay que establecer un puente aéreo Tenerife-Las Palmas a base de turbohélices y conectar todas las islas con el aeropuerto de Los Rodeos, independientemente de que hagan alguna escala en el aeropuerto Sur para los enlaces. Entonces ahorraremos mucho al contribuyente canario; no encarezcamos más la vida en Canarias. El aeropuerto de Los Rodeos es rentable. Hay que capitalizar, hay que ver lo que se ahorra el contribuyente canario en energía con los desplazamientos desde Santa Cruz de Tenerife al aeropuerto Sur. Eso hay que contabilizarlo en el momento de las decisiones.

Como el tiempo se acaba, señor Ministro, aunque después podré intervenir en el turno de portavoces, quiero referirme brevemente a los transportes marítimos.

Como usted sabe, con la avería del barco «Ciudad de Sevilla» en las islas Canarias se han reducido a dos los buques que quedan incluidos bajo la Ley de Régimen Económico-Fiscal, que son el «Agaete» y «Ciudad de La Laguna». Se han constreñido enormemente los itinerarios; esto ha afectado mucho a la isla de Hierro, pues los cuatro viajes semanales han quedado reducidos a dos.

Hemos hecho gestiones a nivel de la Presidencia de la Compañía Trasmediterránea, a nivel de la Dirección General de la Marina Mercante, para que la compañía Ferry-Gomera pueda hacerse cargo del trayecto Gomera-Hierro, etcétera.

Para terminar, señor Ministro, toda vez que está encendida la luz roja, me gustaría hacer unas consideraciones finales, que son las siguientes. En Canarias estamos a 2.000 kilómetros de distancia de la Península. Canarias somos España; Canarias no es «Jauja»: Canarias tiene el índice de vida más caro de España. Los transistores no se comen, señores. Necesitamos estar cerca de la Península y cerca entre las islas; no tenemos Renfe subvencionada por el Estado. Nuestra Constitución contempla el coste de la insularidad.

Necesitamos mantener el aeropuerto de Los Rodeos con vuelos interinsulares canarios, con los vuelos cargue-

ros y charter que se soliciten. También necesitamos hacerlo rentable con una escuela de Formación Profesional Aeronáutica, como ya en legislaturas anteriores expuse desde esta tribuna. Necesitamos comunicaciones aéreas con la Península y comunicaciones marítimas sin doble flete; es triste que cualquier mercancía que venga de una isla menor tenga que pagar, por ejemplo, entre Hierro, Gomera y Tenerife, tanto flete a Tenerife como la cuota después de Tenerife a Cádiz. Esto es triste. Hay que mantener una tarifa única entre cualquiera de las islas y desde cualquiera de las islas con la Península.

Así es la solidaridad, señores. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Padrón. Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, en la interpelación formulada por el Senador don Federico Padrón Padrón se plantea un problema importante que preocupa al Gobierno y a la Administración, que es la garantía y mejora de los servicios de transporte, tanto marítimos como aéreos, en el seno del archipiélago canario; también le preocupan las conexiones con la Península y en relación, por qué no, con el extranjero, dada la importancia de la actividad turística en Canarias, lo cual convierte sobre todo a los aeropuertos en elementos estratégicos, desde el punto de vista del transporte.

Tratando de ordenar mi contestación, en primer lugar decir, en relación con el aeropuerto de Los Rodeos, que la expresión «aeropuerto de Las Islas» tiene un cierto valor poético y político, pero no se puede afirmar sin menospreciar a otros aeropuertos importantes en Canarias. El papel del aeropuerto de Los Rodeos no se puede ensalzar absolutamente. Creo que también hay otros aeropuertos verdaderamente decisivos y el hecho insular configura de una manera muy clara el papel de cada aeropuerto.

Tengo que manifestar lo siguiente, dejando de lado alguna de las cuestiones que se han suscitado en la interpelación, como por ejemplo cuál va a ser el futuro de los aeropuertos desde el punto de vista de su organización, porque es una cuestión que no está decidida por el Gobierno. Por eso cuando se habla de las protestas de los ciudadanos de Lanzarote por lo que va a hacer el Gobierno, pido que se esperen un poco para que sepan lo que se va a hacer, porque si no la protesta adquiere valor de inutilidad.

Dejando aparte la cuestión de los rumores en torno a los cuales ha construido su intervención S. S., quiero decir que realmente no son rumores que se puedan confirmar. La actual Administración tiene interés y ha tomado medidas positivas en cuanto al aeropuerto de Los Rodeos; hay que tener en cuenta, eso sí, que es un aeropuerto que tiene una serie de condicionamientos que, en parte, se pueden resolver por medios técnicos, pero que también tiene una serie de limitaciones de tipo natural; además, está en una isla que tiene otro aeropuerto importante que tiene una dimensión básica en el tráfico de larga distancia, sobre todo de turismo y conexión con la Península.

En este sentido, para poder potenciar el aeropuerto de

Los Rodeos se han tomado medidas en relación con el levantamiento de las restricciones que existían para los vuelos regulares y no regulares. Además, al ser necesaria la restructuración de los vuelos domésticos interinsulares canarios, se está teniendo en cuenta el aeropuerto de Los Rodeos de cara a la potenciación y, sobre todo, a algo que ha aludido su señoría. Es cierto que desde el punto de vista del tráfico entre los ciudadanos canarios, y especialmente los de la provincia de Tenerife —es decir, los de las islas occidentales—, este aeropuerto tiene una importancia bastante grande a la hora de hacer gestiones o ir a resolver problemas en la capital de la provincia.

En relación con el desarrollo de las líneas de tercer nivel, comparto absolutamente el criterio de S. S., que es el del actual Gobierno. Es decir, que desde el punto de vista de los saltos cortos y tráficos interinsulares, e incluso vuelos a distancias medias, es mucho más económica y operativa la solución del turbohélice. Se están volviendo a introducir los aviones turbohélice.

En relación con el proyecto de adquisición del avión C-235, avión elegido como prototipo, quiero informales que ha sido presentado el 11 de septiembre en la factoría CASA de Getafe, y también en Yakarta, en Indonesia, porque es un proyecto hispano-indonesio. Es un avión que está en prototipo y se está estudiando su introducción desde el punto de vista comercial. No hay todavía, al menos en mi conocimiento, decisiones tomadas con precisión.

En relación con el futuro de la aviación civil en Canarias, tiene importancia destacar que, siempre sujeto a limitaciones presupuestarias, se están realizando las obras de mejora de instalaciones en el aeropuerto de Los Rodeos, y también se va a tratar de dotar al citado aeropuerto de un Centro de formación aeronáutica, que impartirá localmente algunas de las enseñanzas programadas con carácter general en la Escuela Nacional de Aeronáutica y en el Centro de Adiestramiento de Aviación Civil. Creo que esto es lo que se puede manifestar básicamente en relación con el aeropuerto de Los Rodeos.

He notado que S. S. es muy crítico con respecto a lo que ha ocurrido en el pasado en relación con el Partido al que pertenecía, pero entiendo que no forma parte de la pregunta. En lo que se refiere a la gestión de Iberia y Aviaco, este Ministerio tiene competencias sobre las cuestiones de tráfico, de organización aérea y portuaria y de navegación aérea. Iberia y Aviaco son dos empresas pertenecientes a un «holding», que es el Instituto Nacional de Industria, que depende del Ministerio de Industria. Entiendo que lo correcto es, si se quiere preguntar en relación con la gestión de Iberia y Aviaco, plantearla al Ministerio de Industria, porque creo que los diversos Departamentos del Gobierno debemos ser respetuosos con las competencias propias.

Lo que sí quiero manifestar, y es un hecho público y notorio, es que Iberia y Aviaco no han empezado a perder mucho más dinero desde que ha llegado este Gobierno. Lo que pasa es que este Gobierno se ha visto obligado a hacer una operación —que ya se ha realizado en otras empresas— y han aflorado pérdidas que ya existían. Esta po-

lítica, de verdad, tiene un coste porque las pérdidas son mayores, pero también permite explicar a los ciudadanos la situación heredada y los esfuerzos que hay que hacer.

En cuanto a los criterios políticos para la designación de la presidencia conjunta de Iberia y Aviaco, tengo que manifestar que en estos momentos el actual Presidente, que no es militante del Partido al que pertenezco, era anteriormente el Vicepresidente del INI. Es decir, que en este sentido no se puede hablar con criterios tan políticos como en la larga lista de nombres que ha mencionado antes su señoría.

Yendo al segundo aspecto de la cuestión, que es la organización de los vuelos, en estos momentos esta organización se ha presentado ya por las compañías aéreas. Está pendiente de aprobación la programación de la temporada de invierno 1983-1984 y en ella se refleja una oferta similar a la establecida en la temporada correspondiente al año pasado.

En cuanto a frecuencias y capacidades, con algunos ajustes que afectan fundamentalmente a los enlaces con Tenerife y Arrecife, la mayoría de los vuelos se trasladan a Tenerife-Sur. Esto viene dado porque la Compañía Iberia lo justifica en base a la mejora de conexiones y exigencias operativas. De todas maneras, estas circunstancias están siendo verificadas en este momento y sólo se procederá a su aprobación una vez estimada la oportunidad de los cambios introducidos. Esto básicamente, y a la espera de lo que manifestaré al final, es lo que hay en relación con el tráfico aéreo.

En cuanto a las comunicaciones marítimas, se han establecido y se ha procedido a una serie de modificaciones en frecuencias y en horarios, así como a la retirada provisional de un buque en el tráfico interinsular, el «Santa Cruz de la Palma». Ello ha sido motivado por las necesidades de ahorro y de racionalización que ha planteado al Ministerio (en cuanto responsable también de las líneas y del establecimiento de las líneas) la Compañía Trasmediterránea para poder ajustar su gestión a la dotación presupuestaria y para proceder a una política de mejor gestión de la empresa.

Por ejemplo, la Compañía Trasmediterránea en estos momentos tiene dos buques canguros fuera de servicio. No es fácil trabajar con dos sistemas, uno con el Régimen Económico-Fiscal de Canarias y otro con el general de la Península y Baleares. Además, ha sido preciso establecer coberturas en otras líneas que no son específicamente canarias.

Quiero señalar que concretamente se ha ponderado de una manera especial la retirada de este buque, que ha sido sustituido por dos buques de construcción finlandesa, el «Agaete» y el «Ciudad de La Laguna»; prestan el mismo servicio pero que no se llenan tampoco, porque el anterior tenía un nivel de utilización enormemente bajo.

Al mismo tiempo, la Compañía Trasmediterránea está gestionando y estudiando en este momento la adquisición de nueva flota y, también, está celebrando conversaciones con Ferry-Gomera, que es la empresa que cubre el servicio entre Puerto de los Cristianos y San Sebastián de la Gomera, de cara a una posible extensión del servicio a la

isla de Hierro. Esto lo menciono porque creo que es de destacar que es una empresa privada —no una línea de soberanía como es el caso de Trasmediterránea— que presta un servicio muy apreciado en la isla de Gomera. Creemos que puede ser una fórmula bastante conveniente proceder a la extensión del servicio a través de un acuerdo que está previsto con el contrato de Trasmediterránea y que la empresa lo puede hacer con flexibilidad.

Por otra parte, también se han aumentado las escalas de los buques con el «JJ Sister» y el «Manuel Soto» en relación con el puerto de Arrecife de Lanzarote en los viajes Canarias-Península, lo que está permitiendo desarrollar la modalidad de minicruceros en los buques de pasaje que actualmente tiene España.

Hay que hacer constar que las medidas de racionalización que se han adoptado, que tienen carácter urgente y que en algunos casos han suscitado protestas que no hay que ocultar o esconder, no suponen en absoluto olvido por parte del Gobierno de la situación promovida por la anterior política de transportes, que no reconocía correctamente el hecho insular y la igualdad de trato a todos los ciudadanos.

En relación con esto tengo que manifestarle que, después de la gestión que se ha hecho por el Ministerio con la Compañía Trasmediterránea y con las comunicaciones marítimas en torno a dichas comunicaciones con la isla de Hierro, hoy mismo, según me ha manifestado el presidente de la Compañía —y esto afecta también a la isla de La Palma—, se va a proceder a una modificación consistente en un aumento de navegación de las cincuenta y seis millas que hay desde Valverde (isla de Hierro) a Santa Cruz de la Palma, que permitiría mantener la conexión —y esto es importante, sobre todo para la carga de camiones rodados que pueden llegar el domingo a Tenerife— triangular Valverde-Santa Cruz de la Palma-Tenerife con un gasto suplementario de siete millones de pesetas. Esta es, quizá, una cuestión de tono local, pero tiene gran importancia, tanto de cara a la isla de Hierro como a la isla de La Palma.

Al terminar, S. S. ha hecho algunas reflexiones generales y yo creo que también debo exponer algunos principios de política general del Gobierno.

En estos momentos el Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones ha encargado al Instituto de Estudios de Transporte, que depende del Ministerio, la realización de un estudio, con la colaboración de las empresas prestatarias y en contacto con las autoridades autonómicas, tanto de Canarias como de Baleares; han pedido que antes del mes de febrero, es decir, para poder discutir la cuestión y **elaborarla de cara al próximo Presupuesto**, se realicen los **estudios necesarios para definir y valorar las diversas alternativas de servicios interinsulares** y con la Península, minimizando en cada una de estas alternativas los costos de transporte marítimo y aéreo, a fin de que el Gobierno pueda adoptar decisiones que sean coherentes sobre servicios y bonificaciones tarifarias homogéneas. Es decir, que se está procediendo a estudiar esto por primera vez de una manera sistemática y científica para garantizar lo que debe hacer la Administración central del Estado,

que es cubrir y responder al hecho insular con una cobertura de servicios mínimos.

Entendemos que la participación que deben tener las autoridades autonómicas, a las que se someterá el resultado de este estudio y con las que se está colaborando, es cuando se comience la definición de esos servicios mínimos que hay que cubrir. También se debe tener en cuenta, como pasa en la Península, por ejemplo —tanto en Renfe como en Iberia—, que hay que definir o considerar si quieren una mayor cobertura, riqueza y diversidad de servicios, pues eso también hay que pagarlo.

Aparte de ello, y para que no se me olvide, en relación con el transporte de mercancías de carga interinsular y para evitar el problema de doble flete, también está planteado el tema dentro de este estudio. Se está realizando un esfuerzo para repetir la experiencia que se ha hecho en Baleares, en la Conferencia de Cargas en Baleares (Balcón) que creemos que puede ser enormemente positiva para la definición y unificación con el mercado canario.

Luego hay un segundo aspecto que creo que también es importante que lo conozcan todas sus señorías. Normalmente —y es un argumento que se emplea por los parlamentarios, tanto Senadores como Diputados que representan a las islas— es una mención obligada el referirse a la Renfe. Yo tengo que hacer constar que en un cálculo provisional —y esto es, en cierto modo, un avance sobre las bases del estudio, pues no voy a hacer una lectura completa del cuadro; voy a hacerles gracia de una mención detallada, porque es realmente complejo— las subvenciones a la Compañía Trasmediterránea y concretamente en lo que es el tráfico Península-Canarias (es decir, Cádiz-Canarias, Cantábrico-Canarias, Cádiz-Canarias de carga, Valencia-Alicante-Canarias, Mediterráneo-Canarias) en 1981 fue de 2.151 millones de pesetas y de 2.389 millones en 1982; este año no se ha podido calcular, porque no se ha llegado al final del ejercicio.

En lo que respecta al tráfico interinsular Las Palmas-Tenerife, Tenerife-Gomera, Tenerife-Las Palmas, Puerto Rosario-La Palma, Tenerife-La Palma y el «jet-foil» también entre Las Palmas y Tenerife el gasto ha pasado de 3.356,9 a 4.463 millones, y en este año se va a llegar a 4.400 millones. Esta es la subvención que percibe la Compañía Trasmediterránea por el tráfico con las Islas Canarias. Luego está la subvención para inversiones en los puertos, la subvención a carga marítima y aérea, que se ha incluido en los Presupuestos del Estado, las subvenciones al carburante y la subvención a los residentes canarios en transporte marítimo; todo ello lleva a totalizar unas **subvenciones en transporte marítimo a 4.306 millones de 1981, de 6.081 millones en 1982 y se estima que para 1983 va a elevarse a 6.345 millones de pesetas.**

En cuanto al transporte aéreo, entre las subvenciones a residentes canarios, las pérdidas en aeropuertos, sin computar amortización ni imputar pérdidas del personal laboral o funcionarios, las pérdidas de Iberia interinsular, las de Iberia con la Península y la subvención al queroseno para aviación, se ha pasado de 8.367 millones de 1981 a

8.866 en 1982 y se estima que va a ser una cifra aproximada de unos 8.300 en este año.

Además, cuando se menciona a Renfe se olvida a menudo —aunque el Senador que me ha planteado la interpección me parece que es el representante de la isla de Hierro, pero es la misma provincia de Tenerife— que Renfe, no por su voluntad, está presente en la isla de Tenerife concretamente —y además tengo que manifestarlo aquí— pagando un negocio bastante dudoso, como fue el endoso de una comañía de autobuses insular. Dicho negocio, que se ha pagado muy generosamente desde el punto de vista de la indemnización, en cuanto a la valorización de sus activos, es absolutamente desastroso; es decir, que Renfe también está en Canarias, y concretamente en Tenerife, lo cual lleva a que haya unas subvenciones a la empresa TITSA de 500 millones en 1981, 750 millones en el 1982, en 1983 se ha mantenido en este Presupuesto de 750 millones y pasa a 810 millones en el próximo Presupuesto.

Por todo lo anterior, y sin querer cargar mucho las tintas, hemos pasado en estos últimos años de 13.173 millones en 1981 de subvención por el concepto de transporte a Canarias (porque no está calculado, es una cifra «a grosso modo») a 15.200 millones en 1983. Dado que la población de Canarias es de 1.367.000 habitantes, si calculamos lo que se paga por habitante canario, que son aproximadamente unos 14.000 y pico a 15.000 pesetas, y llevamos esto a la Península, nos encontraríamos con una asignación a Renfe paralela —por poner un índice de comparación que se emplea siempre— que tendrían que ser de 450.000 millones de pesetas. Hay algunos Ministros, entre ellos el que les habla, que podrían sufrir un infarto ante estas cifras. Realmente con esto quiero manifestar que, a la hora de plantear este tipo de cuestiones, hemos de tener en cuenta que no hay un olvido del hecho insular y que es voluntad del Gobierno mejorar las comunicaciones interinsulares. El Gobierno está adoptando las medidas racionales para que estas cuestiones las podamos discutir en los próximos Presupuestos con mucha más seriedad de cara a los representantes de todas las circunscripciones. Es decir, hay que acabar un poco con esa cláusula de estilo y hay que tener en cuenta a los archipiélagos —la insularidad es un hecho que se reconoce explícitamente en la Constitución— para que podamos discutirlo de una manera más seria.

Además, creo que en nuestro planteamiento también hay otro elemento: el Estado tiene que garantizar unos servicios mínimos. También entendemos, en relación con las Comunidades Autónomas y en relación con sus planteamientos, la necesidad de orientaciones políticas. Tenemos que discutir esto, y así como con las Comunidades Autónomas en la Península o con las Diputaciones, incluso con los Ayuntamientos, se llega a contratos de protección o se llega a subvenciones de determinadas líneas aéreas —está planteado también el tema en el ferrocarril— entendemos que esto debe dar lugar a una reflexión de la Comunidad Autónoma y no sólo de ésta, sino también de los Cabildos Insulares, que tienen gran importancia, para poder estructurar una política y mejorar los servicios a

los ciudadanos canarios que, al fin y al cabo, también son ciudadanos españoles.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Turno de portavoces? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Padrón por tiempo de cinco minutos.

El señor PADRON PADRON: Muchas gracias, señor Ministro, por sus palabras y por sus declaraciones. He oído con sumo deleite su información del mantenimiento del aeropuerto de Los Rodeos y su afirmación de apoyo a la Escuela de Formación Profesional Aeronáutica en algunas materias, aunque de momento no lleguemos a la de vuelo, pero sí a otras profesiones de aeronáutica, de las cuales está muy necesitada la juventud de las islas, y no digamos nada en cuanto a la formación que podemos hacer allí de otros profesionales del vecino continente africano.

Yo no he tratado de menoscar la importancia de los otros aeropuertos de las islas. Todos los aeropuertos de las islas son muy importantes, inclusive podría ser muy importante también que la isla de la Gomera dispusiera de él, ya que es la única que no lo tiene.

En cuanto a las líneas del tercer nivel es algo por lo que se viene clamando en Canarias desde hace mucho tiempo, pero estas líneas de tercer nivel tienen que ser ejecutadas o ejercidas por compañías de ámbito nacional, por Iberia o por Aviaco —antes era Transeuropa hasta su disolución— y tendrían que programarse con un determinado tipo de aparatos.

También me place su reconocimiento de que el turbohélice es el avión ideal para las distancias cortas interinsulares. Quiero decir que en Canarias, desde 1979 a 1980, hubo un movimiento de pasajeros vía aérea de un millón y medio.

En otro orden de cosas, ayer cuando llegué al aeropuerto Reina Sofía acudieron a mí varios empleados de Iberia con la incertidumbre y el rumor de si se iba a reestructurar o a reducir la plantilla de Iberia-Aviaco. Quisiera preguntarle al señor Ministro si él puede hacer algo al respecto.

También quisiera indicarle que me place enormemente la afirmación de que se va a comenzar un estudio por parte del Instituto de Estudios de Transporte, el Gobierno tiene programado para el 15 del próximo mes —el señor Ministro lo sabe— una «cumbre» del transporte en Canarias. Esta cumbre es a propuesta del Gobierno, señor Ministro, y los canarios —yo creo que los políticos tienen que ser conscientes de eso— y el Gobierno autónomo se han sentido postergados por la falta de consulta al Gobierno autónomo de Canarias, que es socialista, y que estas decisiones sean tomadas unilateralmente por la Administración central.

En lo que respecta a las líneas marítimas no se ha tenido en cuenta la opinión del Gobierno autónomo, no se ha consultado ni se ha tenido en cuenta la opinión de los Cabildos de las islas respectivas afectadas. Esto es triste, señor Ministro, y hay que decirlo. En primer lugar, hay que consultar con los Cabildos Insulares, que son los repre-

sentantes en las islas de ese Gobierno autónomo y a éste mismo también, máxime cuando está ejercido este Gobierno por el Partido del Gobierno central.

Me dice el señor Ministro que en la nueva programación de Trasmediterránea no van llenos los barcos. Yo he visto la nueva programación de Trasmediterránea que está publicada en una hoja de la Prensa local y no puede ser más desastrosa, sin que ello signifique crítica. En la programación de salidas de Tenerife a Las Palmas vemos lo siguiente: los lunes sale de Tenerife el barco a las 19 horas; el martes sale a las 17; el miércoles a las 17; el jueves a las 16,30; el viernes a las 10; el sábado a las 17 y el domingo a las 20 horas. Esto no es coherente y no puede generar tráfico. El usuario no sabe cuándo sale el barco cada día. Los barcos tienen que salir de Tenerife a Las Palmas y viceversa, así como entre las demás islas con una normativa y un horario diario para poder generar tráfico, para poder prestar comodidad y eficacia al usuario. Esto es así y lo mismo ocurre con el resto de las islas. Evidentemente debe programarse debidamente.

En lo que respecta a mi isla, la isla de Hierro, he de decir que se han puesto dos frecuencias, martes y sábados, de las cuatro que teníamos antes. Esto es un perjuicio enorme para los transportistas que tienen que estar en Tenerife desde el martes hasta el sábado cruzados de brazos. En esta línea podía hacerse un cambio con la línea de La Palma que tiene barcos tres días seguidos, se podría dar a la isla de La Palma el sábado y a la isla de Hierro el jueves, pero de jueves a martes no puede estar la isla de Hierro incomunicada, por eso es necesario que Trasmediterránea arriende o pague a Ferry-Gomera un viaje de Gomera a Hierro, cobrando, naturalmente, y haciendo la línea la compañía Trasmediterránea. Creo que la cantidad ofertada —no sé si el señor Ministro tendrá las cifras, porque ayer el «ferry» de Gomera daba las condiciones de ese viaje— es ínfima en relación con los costes que le suponían anteriormente a Trasmediterránea. Yo espero de la buena voluntad y el deseo de servicio al usuario por parte de la Trasmediterránea para que acepte esto.

Nosotros estamos abiertos para buscar soluciones y cooperar con la Trasmediterránea. El otro día, en una manifestación pacífica, modelo de civismo, que se celebró en la isla de Hierro...

El señor PRESIDENTE: Ha pasado ampliamente el tiempo, señor Padrón.

El señor PADRON PADRON: Perdón, señor Presidente. Nada más, para terminar, señor Ministro, decirle que los canarios somos españoles y queremos estar cerca del resto del territorio español y cerca entre nosotros también.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Guimerá.

El señor GUIMERA GIL: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, brevemente, mi intervención es para refrendar, en nombre del Grupo Popular, la inquietud demos-

trada a lo largo de su intervención por el Senador Padrón Padrón y que yo como Senador de Tenerife y hombre que, en definitiva, en materia de transportes está plenamente sensibilizado con la problemática que allí se vive y que es ciertamente grave, vengo aquí ahora a hacer unas pequeñas reflexiones acerca de si el aeropuerto de Los Rodeos —porque entiendo que es un punto fundamental— va a tener concretado y determinado su futuro o si, por el contrario, vamos a seguir en la permanente incertidumbre que desde hace años se mantiene con dicho aeropuerto.

No es un secreto para nadie que el aeropuerto de Los Rodeos, en Tenerife, ha ido decreciendo en su actividad desde la inauguración del aeropuerto del Sur hasta prácticamente encontrarse en la actualidad sin servicio. Y digo sin servicio prácticamente, porque el aeropuerto de Los Rodeos mantiene una infraestructura mínima; no es o no tiene un valor poético y político. El aeropuerto es la expresión de las islas, es un valor real. El aeropuerto de Los Rodeos fue, es y era el nudo de conexión entre las islas orientales y las occidentales; es un aeropuerto equidistante entre las dos poblaciones más importantes, Tenerife, desde su capital, Santa Cruz, a nueve kilómetros, y próximo a La Laguna y el puerto de la Cruz.

El aeropuerto de Los Rodeos ha venido decreciendo en su actividad hasta extinguirse prácticamente. Como esto ha sucedido hace ya años, como la incertidumbre se sigue cerniendo sobre los funcionarios que allí se encuentran, sobre los trabajadores civiles que allí prestan su servicio, como no se sabe qué va a pasar con el aeropuerto de Los Rodeos, como los vuelos se van reduciendo cada vez más, es necesario que de una vez y por siempre, señor Ministro, se sepa —cosa que no se desprende de su contestación— qué es lo que va a pasar con el aeropuerto de Los Rodeos. Si se va a cerrar, que se diga; si va a continuar abierto, que se diga también, pero lo que no puede suceder es continuar con una indefinición permanente. Admito que se verifiquen todo tipo de estudios que, por otra parte, son estudios muy concretos, en cuanto a la reestructuración y a la periodicidad de los vuelos. Obviamente, estos estudios tienen que estar ya hechos en cuanto a si el aeropuerto de Los Rodeos va a continuar prestando sus servicios o, por el contrario, se va a transferir a la Comunidad Autónoma. Es necesario saber de qué forma se va a hacer esta transferencia o sencillamente si se va a tener que cerrar el aeropuerto.

Yo sé que el señor Ministro no es muy partidario de dar pábulo a los rumores porque en alguna contestación cuando se habló por parte de un Senador del proyecto de cierre de algunos paradores dijo que los rumores no eran serios, y que muchos menos podían ser serios para los parlamentarios que tienen posibilidad de acceder a una serie de fuentes y de conocimientos. Pero, desgraciadamente, los rumores —mañana me referiré a ellos cuando hable del parador de La Palma— muchas veces se confirman. Desgraciadamente no tendría nada de particular que al igual que se han paralizado las obras del parador, mañana se cerrara el aeropuerto de Los Rodeos y una vez más los rumores se convirtieran en realidad a pesar de no tener fundamento. Hay que saber de una vez por siempre

cuál es el futuro del aeropuerto de Los Rodeos: si, efectivamente, va a permanecer abierto o se va a cerrar. Para esto no hacen falta grandes estudios; hace falta decirlo y hace falta tener voluntad de manifestarlo.

Por otra parte, he de decir que abundo en todo lo expresado por Federico Padrón, pero he de señalar que el señor Ministro ha mezclado en su contestación una serie de conceptos: los costos que tiene la insularidad; que Renfe está presente como un transporte urbano; que esos transportes urbanos los compara con el déficit o con las pérdidas de Renfe, pero también podrían compararse con las pérdidas del Metropolitano, por ejemplo, las del Metropolitano de Madrid o de Barcelona, que, al fin y al cabo, las pagamos todos los españoles, o con otras múltiples pérdidas. Considero que el coste de la insularidad debe ser asumido por todos los españoles. Yo entiendo más que nadie lo que es la solidaridad cuando no sólo se proclama, sino que se ejercita.

En definitiva, señor Ministro, me congratulo de los estudios que se están iniciando que, lógicamente, deben ser profundos, pero como siempre que se habla de estudios, de comisiones, como siempre que se habla de propósitos y de reuniones, yo lo único que pido —y en eso apoyo también al Senador antes interviniente— es rapidez y concreción y que esos estudios salgan a la luz. Vuelvo a repetir que esos estudios no son necesarios para determinar si el aeropuerto de Los Rodeos va a continuar su servicio o no. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Guimerá. El señor De Armas tiene la palabra.

El señor DE ARMAS GARCIA: Señor Presidente, señores Ministros, señoras y señores Senadores, voy a entrar muy brevemente en el tema muy parcial, pero muy importante de las comunicaciones de las Islas Canarias y en el tema del aeropuerto de Los Rodeos.

Siento que, quizá, parte de la Cámara no entiende el problema que, evidentemente, es local y que afecta de una forma importante a las comunicaciones del archipiélago, pero yo creo que es muy importante que digamos qué es en realidad el aeropuerto de Los Rodeos. El aeropuerto de Los Rodeos ha sido un aeropuerto que se construyó en la isla de Tenerife que, como casi todos ustedes saben, es una isla pequeña que tiene cien kilómetros de longitud, a pesar de ser la mayor del archipiélago, y tiene 3.715 metros de altura. Es una isla enormemente difícil para un aeropuerto, como casi todas las Islas Canarias, salvo ciertas islas orientales. El problema está en que es un aeropuerto que se hizo en 1935, cuando la navegación aérea era aventura de unas cuantas personas, y se eligió una zona más próxima a las ciudades más habitadas de la isla de Tenerife, resultó que aquella zona era y es una zona que está en una falla de la cordillera que recorre la isla de un punto a otro, y esa falla, que era el único sitio llano donde se podía hacer un aeropuerto, tiene unas condiciones meteorológicas tremendamente adversas una gran parte del año, ya que hay niebla y hay perturbaciones de viento, etcétera.

El aeropuerto de Los Rodeos fue creciendo según la na-

vegación aérea fue mejorando, y entonces resultó ser la única conexión que tenía la isla de Tenerife con la Península e incluso con el extranjero. Pero todos los técnicos y los canarios sabemos que el aeropuerto de Los Rodeos tiene unas limitaciones muy precisas.

El aeropuerto de Los Rodeos comenzó a crear problemas cuando los aviones dejaron de ser de hélices —aunque alguno de ellos ya antes empezó a crear problemas—, y también cuando se empezó a maniobrar con reactores. El aeropuerto de Los Rodeos no es un aeropuerto bueno para maniobrar con reactores. Hubo una serie de constantes accidentes que produjeron más de mil muertos como consecuencia de las malas condiciones que tenía este aeropuerto para los vuelos de los grandes aviones.

Por eso, cuando el compañero Senador de El Hierro habla de que el aeropuerto de Los Rodeos no tiene escaleras para los DC-10, yo le digo que me alegro de que no las tenga, porque éste no es un avión que opera fácilmente en un aeropuerto como el de Los Rodeos.

Estoy de acuerdo —no lo digo por disciplina de Partido— con lo que ha dicho el señor Ministro de que ese aeropuerto tiene instalaciones costosas, de que está en un sitio práctico. Evidentemente hay oportunidad de sacarle partido, y me alegro que diga que el aeropuerto no se va a cerrar. Digo que se le puede sacar rentabilidad, pero justamente ahí, en los vuelos con aviones pequeños, con Aviocar o con los nuevos que se acaban de hacer de turbohélice y de esta manera se puede conectar más fácilmente con las islas. Para el aeropuerto de Los Rodeos hay que descartar los reactores, porque recuerdo perfectamente que cuando se estaba discutiendo el hecho de los vuelos «charter» gran parte de ellos iban hacia el aeropuerto de Los Rodeos porque era malo mandarlos a otros aeropuertos, pero todos sabemos —ustedes lo saben— que se ha hecho un magnífico aeropuerto en el sur de Tenerife, aeropuerto un tanto lejano de las zonas montañosas y de las zonas de niebla donde los aviones pueden aterrizar con seguridad. Tenemos un aeropuerto seguro y siempre creo que lo principal en un aeropuerto es precisamente la seguridad.

Yo por mi edad y por mi profesión de médico he tenido, por desgracia, que asistir demasiadas veces a hechos lamentables que no quiero que se vuelvan a repetir. Pido seguridad, pido que se aprovechen evidentemente las condiciones que tiene el aeropuerto de Los Rodeos de proximidad a los núcleos habitados y que se aprovechen las instalaciones que tiene, y sobre todo me parece magnífico que el Cabildo Insular de Tenerife haya aceptado la idea —que el Grupo Socialista propuso— de que se hiciera una escuela técnica para utilizar las magníficas instalaciones que hay, porque existen; pero no hagamos aventuras y no hagamos demagogia: el aeropuerto de Los Rodeos tiene que ser un auxiliar de la navegación aérea, como está programado, y hay que conseguir que de ninguna manera haya nuevas aventuras.

Con respecto a las líneas marítimas y aéreas se ha discutido bastante. El Ministro ha dado antes cifras, y yo estoy de acuerdo en que, en efecto, el costo de la insulari-

dad es un costo económico que no se puede discutir; ni el de la insularidad ni de ninguna otra región. Los hechos sociales, como la sanidad, están por encima; no se pueden cuantificar económicamente, aunque hay que cuantificarlo, pero hay un límite que es un hecho real y no queda más remedio que aceptarlo: las islas están lejos y hay que buscar buenas conexiones.

El Gobierno ha mostrado su deseo de que esas conexiones sean buenas. A la realidad de que la isla de El Hierro va a aumentar el costo de la vida un 10 o un 20 por ciento por la pérdida de un barco hay que darle una solución, y es que el «ferry» Gomera prolongue una línea desde Gomera hasta Hierro. Esto me parece perfecto. Hay que solucionar el problema, pero todo dentro de una coordinación y, sobre todo, de una planificación. Esos estudios que el señor Ministro ha anunciado me parecen perfectos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, señorías, muy brevemente para contestar a alguna de las cuestiones que se me han planteado en esta segunda vuelta, en esta intervención de turno de portavoces.

En primer lugar el problema que ha saltado del aeropuerto de La Gomera es un problema en el que yo he tomado un gran interés, incluso he pedido que se reconsideraran los estudios que se habían hecho. La isla de La Gomera, y los que la conocen lo saben perfectamente, tiene una configuración orográfica enormemente complicada. Hay una petición, hay un proyecto de helipuerto que permitiría atender casos de emergencia —hay que tener en cuenta que La Gomera está a hora y media de Tenerife—, pero lo que sí quiero hacer constar es que el planteamiento de un aeropuerto en La Gomera exigiría una gran cantidad de obra civil, incluso el aterrizar y el llenar barrancos y serviría solamente para los aviones que se llaman «stol» en términos técnicos, que son turbohélices de despegue y aterrizaje en pista corta, que tampoco resolvería grandemente los problemas. Es una cuestión que de todas maneras se está contemplando, porque para resolver cuestiones que requieren grandes inversiones y requieren también una obra civil importante es necesario estudiarlas, no son sólo problema de voluntad porque con la voluntad, y hay algunos ejemplos en las islas occidentales, se ha llegado a absolutas barbaridades a cuenta del Presupuesto del Estado, que tampoco han ayudado mucho a los isleños.

En segundo lugar, y creo que lo ha explicado quizá mucho mejor que yo, con la experiencia vivida, mi compañero de Partido y Senador don Alberto de Armas, el problema de fondo del aeropuerto de Los Rodeos es ése, y a mí me sorprende un poco que se pueda decir que hay una desviación de tráfico a Tenerife-Reina Sofía. En la isla de Tenerife hay una actividad económica muy importante que es el turismo. El turismo requiere y además las compañías aéreas y los «tour operators» prefieren el aeropuerto Reina Sofía. Entonces, es lógico que el tráfico se

desvíe cuando se habla de millones de pasajeros que lo que quieren es ir directamente a la zona del sur, que es donde hay sol, en el menor tiempo posible, incluso quieren ir allí prescindiendo de los trámites de aduana. Ese aeropuerto cumple perfectamente su función y no entiendo que se plantee que se vuelva a llevar todo el tráfico a Los Rodeos. No lo acabo de entender.

Me parece que ha quedado clara la voluntad de este Gobierno de que no se pare y no se cierre el aeropuerto de Los Rodeos, que se busquen soluciones que permitan responder básicamente al tráfico interior de las islas occidentales, y me parece que es ahí donde se plantea la cuestión.

Por lo demás, preguntan si los problemas no se van a resolver de una vez para siempre. Los problemas no se resuelven nunca de una vez para siempre y mucho menos los problemas de transporte y de tráfico que dependen muchísimo de la evolución de la economía, de los medios de transporte y demás. Esa es una cuestión que en este momento puede tener interés. Entiendo que tiene un interés limitado ese tipo de servicio y me parece peligroso de cara tanto al turismo como al tráfico de exportación de mercancías de carga que es muy importante empezar a cuestionar sistemáticamente el Reina Sofía, entre otras razones porque, por ejemplo, los exportadores de flores o los de primores lo que quieren es tener depósitos de cargas en el aeropuerto del sur. No hagamos realmente un problema o no lo planteemos donde no lo hay, y tengamos la idea de lo que es la solidaridad a nivel insular, como mínimo.

A este respecto creo que es pertinente la cuestión de TITSA porque se plantea mucho el problema de los transportes interinsulares y los transportes con la Península, y TITSA es una empresa que ha sido un desastre, un mal ejemplo de gestión privada, de tomadura de pelo a todos los ciudadanos. Sin embargo, yo se lo he planteado al Presidente del Cabildo de Tenerife y a la Consejera del Gobierno y entiendo que es una responsabilidad concreta que esa empresa debe ser transferida directamente, que esa empresa también pase a ser gobernada por canarios, porque es un poco escandaloso que en otras islas concretamente haya servicios hechos sobre la base de cooperativas o de empresas que funcionan bastante bien y esta empresa sea enormemente gravosa no sólo para Tenerife, sino para todos los ciudadanos de España, y esto se está pagando a costa del Presupuesto y le fue endosado a Renfe hace dos años. Es otro problema interesante de discutir. Les aconsejo que se ocupen de una empresa que entre campesinos y trabajadores transporta mucha gente en la isla de Tenerife.

Por último, quiero manifestarles que el estudio que se está planteando es un estudio que se está haciendo por primera vez, que se está implicando a las compañías a la línea de soberanía y a las compañías de bandera por primera vez en la historia, que esto, además, no va a ser simplemente un estudio. Los Presidentes de las compañías tienen instrucciones concretas del Gobierno de proceder a convenios con las Comunidades Autónomas, con Canarias y con Baleares fundamentalmente, pero con todas las

Comunidades Autónomas, y hay ya bastantes precedentes. Entendemos que esto tiene que hacerse de esa manera, negociando, cumpliendo la responsabilidad de servicios mínimos y buscando las soluciones que también serán gravosas para aquellos Gobiernos y aquellas Comunidades que opten por un mejor servicio o por un servicio más elevado, porque el que quiera un mejor servicio o un servicio por encima del que se deba prestar a todos los ciudadanos entendemos que es de solidaridad también pagarlo.

Hay una cuestión en relación con esto que tengo que precisar. Hay decisiones que son impopulares porque se cambian las cosas. A veces se cambian para mejorar, pero es curioso que todo cambio en una ruta, todo cambio en un horario, dé lugar a protestas sistemáticas. Eso no es absolutamente correcto en muchos casos, pero lo que no es cierto es que no se haya consultado al Gobierno autónomo. Se le ha consultado; otra cosa es que no esté de acuerdo. Lo que pasa es que en la vida hay que distinguir lo que es tomar decisiones con el papel propio de un Gobierno o de un organismo, por ejemplo, como puede ser un Cabildo, que puede tener sus ciertos criterios, pero lo que es cierto es que los gestores concretos de las empresas públicas, que tienen que hacer frente al servicio, tienen que tomar ese tipo de decisiones de racionalización, en muchos casos sabiendo que eso puede dar lugar a protestas, pero también sabiendo que con eso contribuyen a un ahorro en los Presupuestos Generales del Estado, es decir, a que haya menos déficit, que es uno de los temas que discutiremos dentro de unos días y supongo que con bastante interés, y también a que los ciudadanos paguen menos impuestos, que yo creo que son dos objetivos también importantes en una democracia.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. *(El señor Padrón pide la palabra.)*

¿Qué desea el señor Padrón? El Reglamento, señor Padrón, no contempla réplica; lo que dice el artículo 87 es para los Senadores que hayan resultado discutidos en su argumentación, y no veo que el señor Ministro haya discutido las argumentaciones del señor Padrón. Iban por otro lado.

El señor PADRON PADRON: No me refiero solamente al señor Ministro, sino a los portavoces intervinientes.

El señor PRESIDENTE: Bueno. Tiene la palabra el señor Padrón por cinco minutos.

El señor PADRON PADRON: Muchas gracias, señor Presidente.

Agradezco las palabras de apoyo del señor Guimerá, y en cuanto a las de mi buen amigo Alberto de Armas, Senador, lagunero limítrofe con el aeropuerto de Los Rodeos en su jurisdicción, quiero decirle que es cierto que allí ha habido muertos. Tampoco dudo de que su actividad profesional se haya desplegado allí en los accidentes que ha habido, pero también quiero llamar la atención en cuanto

a cómo —y él lo sabe— y por qué se produjeron aquellos accidentes. Ese radar que estuvo ocho años almacenado en el hangar de enfrente, si hubiera estado instalado en el aeropuerto de Los Rodeos hubiera evitado el accidente de los Jumbos. Si el aeropuerto de Los Rodeos se hubiera utilizado convenientemente, se hubiera equipado convenientemente, se hubieran evitado los accidentes, y con la mitad del Presupuesto del aeropuerto Reina Sofía se hubiera equipado óptimamente el aeropuerto de Los Rodeos. Punto.

Independientemente de ello, yo me alegro de que Tenerife tenga dos aeropuertos, pero ello no es óbice para que el aeropuerto de Los Rodeos sea el aeropuerto doméstico de Canarias, que es por lo que propugnamos, pero un aeropuerto también que pueda ser utilizado en las horas diurnas, porque solamente está abierto de ocho y media a diez y media, por aquellas compañías charter que lo soliciten. La Cónдор y la Lufthansa creo que han solicitado la autorización para operar allí. Ellos traen muchos grupos de turistas para el municipio del Puerto de la Cruz, para la zona norte de Tenerife, porque no van todos al sur. Eso le supone a una empresa no sólo los ocho minutos de vuelo que necesita y un reactor para cubrir la distancia del aeropuerto norte al sur, que son muchos millones de pesetas al año lo que esto supone, sino también las distancias en autobús que tienen que pagar de un aeropuerto del sur a la zona norte de Tenerife. Esto es muy importante.

Sólo decir que el aeropuerto de Tenerife esté abierto para aquellas empresas y cargueros que lo soliciten, para poder ahorrar dinero al erario nacional. Esto es lo que se propugna. Cuando no se pueda utilizar, por razones meteorológicas, el aeropuerto de Los Rodeos —que en cuatro años, me decía un comandante de Fokker, solamente había tenido que ir tres veces al sur—, entonces está el aeropuerto del sur o el de Las Palmas de Gran Canaria, al que también se puede acudir.

También quiero decir que entre Tenerife y Las Palmas, los canarios estamos pagando una tarifa de transporte con el «jet-foil», de Trasmediterránea, sumamente cara: 210 kilómetros de distancia cuestan 7.000 pesetas; ese es el precio del transporte en el «jet-foil», ida y vuelta. Y esto es triste; comparémoslo con las tarifas de Renfe, a nivel nacional. En avión cuesta más barato, pero no hay los aviones que queremos, naturalmente.

Con respecto a la subvención de Renfe a la empresa TITSA, es estrictamente en Tenerife. Naturalmente que sería muy elocuente y muy positivo que la empresa fuera insular, porque podría funcionar de otra forma, pues ya sabemos cómo funcionan algunas empresas públicas o cómo han funcionado; lo cual no quiere significar una crítica, ni mucho menos. Pero actualmente se debate y ha sido motivo de polémica en la Prensa local la asignación que reclama la empresa TITSA al Ayuntamiento de Santa Cruz y al Cabildo Insular de Tenerife.

Con respecto a otro punto, como dijo un compañero, Alberto de Armas, sin ánimo de protagonismo, la Escuela de Formación Profesional Aeronáutica de Los Rodeos, creo que fue en esta Cámara donde se propuso por primera

vez la idea, y después, al mes siguiente, en un Pleno del Cabildo Insular de Tenerife también se propuso.

En cuanto al aeropuerto de La Gomera, me placen las palabras del señor Ministro, porque me siento un poco, digamos, tocado, toda vez que en la primera legislatura yo era también Senador de La Gomera, conjuntamente con El Hierro. Después, ustedes saben que en la Constitución se separaron las dos islas, y por ello, y sintiendo el sentir (valga la redundancia) de mi compañero Bencomo, La Gomera creo que debe tener un aeropuerto, y para él estaban adquiridos los terrenos por el Cabildo Insular y por la Mancomunidad Interinsular de Tenerife.

Se hicieron dos anteproyectos en la Dirección General de Aviación Civil, con una longitud de pista de 1.200 metros; en las Lomadas de Alajeró se adquirieron los terrenos. Se hizo un depósito en la Caja de Ahorros, de 150 millones de pesetas, de entonces, para iniciar las obras. Se proyectó una carretera desde San Sebastián hasta Santiago, con acceso a la zona de Alajeró, y esto es posible, y esta reivindicación de la única isla de Canarias que no tiene aeropuerto creo que es justa, y este es el sentir de mi compañero Bencomo.

El señor PRESIDENTE: Señor Padrón, ya ha transcurrido el tiempo.

El señor PADRON PADRON: Permítame, señor Presidente, para terminar, decir que la sensación del pueblo canario es que los transportes van muy mal, que son cada vez más restringidos, y hay que dar al canario —repito lo que dije en mis anteriores intervenciones— mayor facilidad para acercarnos entre nosotros y al resto del territorio español.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Barón Crespo): Señor Presidente, simplemente para una precisión, y es señalar que es un argumento absolutamente falaz el que las empresas públicas estén sistemáticamente peor gestionadas que las privadas y, sobre todo, que se diga esto en boca de un parlamentario que ha apoyado, como él mismo ha reconocido, al Gobierno que procedió a la nacionalización de TITSA, y tengo que decirle, señoría, que al llegar al Ministerio, y además porque ha sido una cuestión debatida por el Gobierno, hemos revisado cuidadosamente el expediente de indemnización, y, desde luego, este Gobierno no hubiera aprobado un expediente tan escandaloso, que es consecuencia de una gestión de intereses privados, desastrosa, y que es endosarle a los Presupuestos Generales del Estado una responsabilidad que no les correspondía. Nada más.

El señor PRESIDENTE: El señor De Armas tiene la palabra.

El señor DE ARMAS GARCIA: Muchas gracias, señor Presidente. Puntualmente, para contestar a mi compañero del Senado, el Senador Padrón, por la isla de El Hierro.

En primer lugar, cuando se habla en nombre de la población canaria, creo que todos somos representantes de la población canaria, y no exclusivamente el Senador Padrón, y diría que en cierto sentido —perdóneme que me lo atribuya—, yo, por lo menos, estoy aquí en nombre de más canarios que el señor Padrón, puesto que al fin y al cabo, yo soy representante de la isla de Tenerife, que tiene muchos más habitantes que la isla de El Hierro.

No voy a entrar en discusiones sobre el aeropuerto de Los Rodeos. Quiero simplemente decir que me alegro de que el aeropuerto de Los Rodeos funcione, y que quede claro que se resuelvan el problema de acuerdo con sus limitaciones. Dice usted, Senador Padrón, que yo he hablado de que si el radar, de que si los accidentes..., pero el hecho claro es que el radar debió haber estado ahí, y si estuvo siete o nueve años y ahora está en otro sitio; yo no lo sé. El hecho fundamental es que sólo en el aeropuerto de Los Rodeos se han producido más de mil muertos, y yo no quiero que haya más muertos en la isla de Tenerife por culpa del aeropuerto de Los Rodeos. Esos accidentes que provocaron más de mil muertos, evidentemente, pudieron haber sido producidos muchas veces por fallos humanos; es cierto. El accidente de los Jumbo, que ha sido el mayor accidente del mundo, el de más víctimas del mundo, se ha producido en el aeropuerto de Los Rodeos; ¿por un fallo humano? De acuerdo. Yo lo siento muchísimo, pero lo de los fallos humanos es exactamente igual que cuando se está en la cuerda floja; un fallo en la cuerda floja ocasiona la muerte a uno, y si ese fallo es en la calle, no le pasa nada; un traspie en la cuerda floja le hace caer a uno en el vacío, y, en cambio, un fallo en una calle o en un parque, lo más que ocasiona es una caída. El aeropuerto de Los Rodeos es un aeropuerto —todos los sabemos— en el que si se comete un fallo se encuentra uno con una montaña enfrente que tiene 2.000 metros, aparte de las condiciones meteorológicas existentes. ¡Y yo no quiero que haya más muertos, Senador Padrón! ¡No quiero que haya más muertos! Eso es lo que me induce a estar de acuerdo con medidas en el sentido de que el aeropuerto de Los Rodeos se utilice en las condiciones necesarias y en que pueda hacerse. Pero no hablemos ahora de hangares o de radares que tenían que haber estado puestos, porque, con radar y sin radar, el aeropuerto de Los Rodeos —lo sabe usted y lo sé yo perfectamente— no sirve para los grandes aviones, y tiene que estar limitado para lo que es.

No quiero seguir discutiendo, sino decirle esto claramente; me alegro sinceramente de que se utilice, pero, evidentemente, tiene unas limitaciones, por lo que ha de utilizarse dentro de las mismas; ahora bien, no juguemos con las vidas humanas.

Muchas gracias, señor Presidente.

DICTAMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— DE LA COMISION DE JUSTICIA EN RELACION CON EL PROYECTO DE LEY ORGANICA SOBRE MODIFICACION DE LAS COMPETENCIAS DE LA AUDIENCIA NACIONAL

El señor PRESIDENTE: Señores Senadores, entramos en el punto cuarto del orden del día.

En primer lugar, dictamen de la Comisión de Justicia en relación con el proyecto de Ley Orgánica sobre Modificación de las Competencias de la Audiencia Nacional. El señor Presidente de la Comisión, o la persona designada, tiene la palabra.

El señor PRESIDENTE DE LA COMISION DE JUSTICIA (García-Oliva Pérez): Ha sido designada la excelentísima señora doña Francisca Sauquillo Pérez del Arco.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. La señor Sauquillo tiene la palabra.

La señora SAUQUILLO PEREZ DEL ARCO: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Senadores; el texto refundido del proyecto de Ley Orgánica sobre Modificación de las Competencias de la Audiencia Nacional fue remitido a esta Cámara el 7 de julio de 1983, enviándose a la Comisión de Justicia.

El proyecto de Ley consta de dos artículos, una Disposición final, una Disposición transitoria y una Disposición derogatoria. Fueron presentadas ante la Comisión de Justicia cuatro enmiendas: una enmienda a la totalidad de devolución del proyecto, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, por el Senador Rafael Fernández-Piñar, y tres enmiendas de adición, por el Grupo Socialista. La Ponencia se reunió el 29 de septiembre de 1983 y por unanimidad de la misma fueron aceptadas las tres enmiendas presentadas por el Grupo Socialista. Las enmiendas consistían en la adición de algunos apartados al artículo 4.º de la Ley de 4 de enero de 1977, donde se planteaban mayores competencias, añadiendo dos apartados; en concreto, el apartado b), en el que se planteaban los procedimientos penales iniciados en el extranjero, la ejecución de sentencias dictadas por Tribunales extranjeros o el cumplimiento de penas de prisión impuestas por Tribunales extranjeros, cuando en virtud de un Tratado internacional a España le correspondiera la continuación de este procedimiento penal o bien la ejecución de esta sentencia o el cumplimiento de prisión. También se presentó la enmienda al apartado c), introduciendo un apartado nuevo sobre las cuestiones de jurisdicción en materia penal, derivadas del cumplimiento de los Tratados internacionales.

Por unanimidad, como he dicho, la Ponencia aprobó estas tres enmiendas del Grupo Socialista y pasó el texto a la Comisión, en donde, puesto que estaban ya aceptadas las tres enmiendas de adición del Grupo Socialista, se aprobó, también por unanimidad, el texto del proyecto, con las modificaciones introducidas por las enmiendas que habían sido presentadas por el Grupo Socialista.

No fue mantenida su enmienda por don Rafael Fernández-Piñar, que no asistió a la Comisión, si bien el Grupo

Mixto le representó, y hubo el voto de reserva particular; de todas formas, fue rechazada por unanimidad, excepto con una abstención, la enmienda a la totalidad, de devolución del proyecto.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor MINISTRO DE JUSTICIA (Ledesma Bartret): Señor Presidente, señoras y señores Senadores; han sido varias ya las medidas legislativas que han sido traídas a estas Cámaras, al Congreso y al Senado, con el propósito de conseguir un más correcto funcionamiento del orden jurisdiccional penal, con la finalidad de poner al alcance de todos los ciudadanos una justicia penal más rápida, más eficiente y más justa, que es lo importante.

En el tiempo, las primeras reformas, como ustedes saben porque ya están vigentes, fueron las del Código Penal, una reforma parcial, y luego una reforma también parcial de la Ley de Enjuiciamiento Criminal. Con posterioridad —ya fue aprobada por el Congreso y está en trámite parlamentario ante esta Cámara—, una reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal sobre una nueva regulación de la asistencia letrada al detenido y al preso.

Hoy, esta Cámara va a conocer de un dictamen de la Comisión de Justicia que trata de reordenar, de modificar las competencias de la Audiencia Nacional y de introducir algunas rectificaciones en el Real Decreto-ley que la creó y en un Real Decreto-ley que a su vez modificó el primero.

Tengo que decir que la preocupación por un más correcto funcionamiento de la Audiencia Nacional se ha traducido ya en la potenciación de sus Salas y Secciones, en la puesta a disposición de ese órgano jurisdiccional de unos medios materiales, que, yo creo, merecen una muy alta calificación, y en algo muy importante, como es la informatización parcial del funcionamiento de la Audiencia Nacional. Pero lo importante es hoy este dictamen de la Comisión de Justicia, que trata, como decía, de delimitar adecuadamente las competencias de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional y de los Juzgados centrales.

Saben SS. SS. que la Audiencia Nacional en sus dos Salas, la Sala de lo Penal y la Sala de lo Contencioso-administrativo, fue creada por un Real Decreto-ley de 4 de enero de 1977 y que —dejando ahora al margen las competencias en el orden contencioso-administrativo y hablando sólo de las competencias penales— fue una Audiencia o una Sala que se creó con el propósito de que tuviese competencias respecto de un conjunto de delitos que se caracterizaban —creo— por dos notas: eran delitos, cuyos efectos trascendían el territorio de una sola Audiencia Provincial, y luego también eran delitos que producían unos efectos extraordinarios, y era muy difícil encontrar respecto de ellos una competencia determinada en un partido judicial determinado.

Esa Audiencia Nacional, esa Sala de lo Penal, fue creada, por consiguiente —y me importa aprovechar esta oportunidad para decirlo—, para juzgar delitos comunes. Desde el primer momento funcionó con arreglo a unas

Leyes de enjuiciamiento comunes, Leyes procesales comunes, con alguna especialidad que justamente se elimina en esta reforma que estamos viendo hoy.

En sus aspectos orgánicos, la Audiencia Nacional cumple los requisitos del artículo 24.2 de la Constitución, en el que se reconoce el derecho al Juez ordinario predefinido por la Ley, puesto que estaba sometida a las mismas normas orgánicas que las restantes Audiencias Territoriales, no gozaba en absoluto de ninguna supremacía funcional respecto de ellas, y luego, por otra parte —y esto también es importante destacarlo—, el nombramiento de los Jueces y Magistrados, que cubrirían los Juzgados y las Salas, se produciría exactamente igual que en el resto de la Administración de Justicia, es decir, con arreglo a concursos regidos rigurosamente por un principio de antigüedad.

He dicho todo esto, porque, evidentemente, estas características establecen una diferencia absoluta entre esta Audiencia, entre este órgano jurisdiccional y el órgano al que vino a sustituir, el Tribunal de Orden Público, que juzgaba delitos políticos, delitos consistentes justamente en el ejercicio de derechos fundamentales y de libertades públicas que están hoy en la Constitución, y cuyos Magistrados se designaban discrecionalmente, y, a veces, incluso, ocurrió en contra de la voluntad de algunos. La Audiencia Nacional, por consiguiente, se rige, insisto, por unos criterios completamente diferentes.

Pero aparte de algún defecto inicial, como el que contenía el artículo 5.º del Real Decreto-ley del año 1977, que creó la Audiencia Nacional, sucedió que, posteriormente, mediante un Real Decreto-ley del año 1979, exactamente del 23 de noviembre, se vino a modificar la competencia material de los Juzgados centrales y de la Sala de lo Penal.

La reforma, por consiguiente —voy a ser muy breve—, tiende, primero, a corregir aquellos defectos iniciales; segundo, a deshacer las modificaciones indebidamente introducidas por este Real Decreto-ley del año 1979, y, finalmente, la reforma obedece también al propósito de corregir deficiencias terminológicas, fruto del cambio de denominación que alguna Ley, concretamente la Ley de Delitos Monetarios, experimentó después de la creación de la Audiencia Nacional.

En concreto, y más exactamente, la reforma que recoge el dictamen de la Comisión de Justicia que hoy se presenta ante SS. SS. tiende, por una parte, a devolver a los Juzgados de Instrucción y a las Audiencias Provinciales la competencia para el enjuiciamiento de dos grupos de delitos, que indebidamente han sido atribuidos a la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional. Exactamente son los delitos de desacato, insultos, injurias y amenazas a la autoridad, que correspondían a esta Sala de lo Penal cuando hubiesen sido cometidos por medios de comunicación social o cualquier otro que facilite la publicidad, y también los delitos de escándalo público cuando se realicen por medio de publicaciones, películas u objetos pornográficos.

Insisto, pues, en que la primera parte de la reforma consiste sencillamente en devolver a las Audiencias Provinciales la competencia para el enjuiciamiento de estos deli-

tos. Creo —y quisiera ser aquí rigurosamente objetivo— que esta reforma ha recogido un estado de opinión, algo que ha sido, me atrevo a decir, casi reclamado unánimemente.

En tercer lugar, la reforma también se hace para corregir un defecto técnico; creo que no tiene más trascendencia. En efecto, decía el Real Decreto-ley, en su artículo 4.º, apartados b) y c), que la competencia sería de los Juzgados centrales y de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional para determinados delitos, cuando produjeran efectos en lugares pertenecientes a más de una Audiencia Provincial. Se cambia esta referencia a la Audiencia Provincial, y, en lo sucesivo, la referencia será a las Audiencias Territoriales.

El detenido y acertadísimo trabajo realizado por la Comisión de Justicia ha incorporado una nueva competencia respecto de tres materias —las acaba de mencionar la Senadora Sauquillo y, por consiguiente, no voy a repetir sus propias palabras— que juzgo acertadísimo que en lo sucesivo pasen a corresponder a la competencia de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional.

Una cuarta modificación que este dictamen introduce es la que va a corregir ese defecto inicial que señalaba que tenía el Real Decreto-ley del año 1977. Como saben SS. SS., se introdujo en el artículo 5.º de aquel Real Decreto-ley una norma, en virtud de la cual se establecía que todas las cuestiones de competencia que pudieran surgir entre Juzgados de Instrucción y los Juzgados centrales o entre otras Audiencias y la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional serían resueltas inapelablemente por la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional. Se introducía así una excepción a las reglas generales contenidas en la Ley de Enjuiciamiento Criminal, que remite la resolución de esas cuestiones de competencia a la Sala de lo Penal del Tribunal Supremo. Pues bien, la reforma lo que hace es volver al régimen ordinario, al régimen general de la Ley de Enjuiciamiento Criminal.

En definitiva, como ven SS. SS., este dictamen de la Comisión de Justicia, esta Ley Orgánica, lo que viene a hacer es una anticipación de soluciones legislativas que, lógicamente, tendrá que incorporar la futura Ley Orgánica del Poder Judicial. Creo que ese será el momento en que se pueda debatir la conveniencia o la inconveniencia del mantenimiento de la Sala de lo Penal de la Audiencia Nacional o, incluso, de la Sala de lo Contencioso-administrativo. El debate yo creo que se plantea fundamentalmente respecto de la primera, no respecto de la segunda. Ese será el momento y, por consiguiente, más vale remitir a ese momento tales discusiones.

Explicada, pues, cuál es la razón de ser de la reforma y en qué consiste sustancialmente ésta, no me queda, señorías, más que agradecer la atención que me han prestado e insistir también en mi felicitación por el estupendo trabajo realizado por la Comisión de Justicia. Nada más.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro. Este proyecto de Ley tiene una propuesta de veto, formulada por el señor Fernández-Piñar.

El señor Fernández-Piñar tiene la palabra. (Pausa.)

No estando el señor Fernández-Piñar, e interpretando el artículo 121, que en el caso de existir propuestas de veto, el Senador o el portavoz del Grupo autor de las mismas podrá defenderlas —aquí no ha sido un Grupo, sino un Senador—, al no estar para defenderla, la Mesa da por decaída esta propuesta de veto.

Queda sustituida la propuesta de veto por debate a la totalidad, turno a favor, turno en contra y portavoces. ¿Turno a favor? *(Pausa.)* ¿Turno en contra? *(Pausa.)* ¿Turno de portavoces? *(Pausa.)*

Para un turno a favor, tiene la palabra la señora Sauquillo.

La señora SAUQUILLO PEREZ DEL ARCO: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Senadores, yo creo que tenemos que felicitarnos porque es quizá en este momento el único proyecto de Ley de reforma que no tiene ni siquiera un turno en contra, como no lo tuvo en la Comisión. Pero, es más, la felicitación yo la haría a esta Cámara porque creo que ha introducido, como ha dicho el señor Ministro, unas mejoras que no venían en el texto enviado por el Congreso y que son importantes, como son todo lo relativo a los Tratados internacionales y como son todas las cuestiones que se puedan derivar de ello, que son de competencia de la Audiencia Nacional.

La defensa del proyecto ya la ha hecho el señor Ministro; como Grupo, nosotros apoyamos este proyecto, y tendría que decir que, no ya solamente como Grupo, sino que la Comisión y la Ponencia lo han aprobado unánimemente y, prácticamente, al no haber un turno en contra, entendería que es por unanimidad la aprobación de este proyecto. Sin embargo, creo que es importante destacar, para que aquellas personas de fuera de esta Cámara lo puedan entender, que la Audiencia Nacional lo que vino a hacer es sustituir al antiguo Tribunal de Orden Público, sustituir en el tiempo, pero no así en las competencias. Se puede decir que es sustituir en el tiempo, porque el mismo día de crearse la Audiencia Nacional se produjo automáticamente la desaparición del antiguo Tribunal de Or-

den Público, que muchos de los juristas y casi todo el pueblo español habíamos reclamado. Pero la extinción del Tribunal de Orden Público no podemos decir que se sustituye por la Audiencia Nacional, porque las competencias no tienen nada que ver, como se ha expuesto, y como está previsto en la creación de la Audiencia Nacional, y posteriormente en esta reforma que planteamos.

Nada más, y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias. ¿Turno de portavoces? *(Pausa.)*

Vamos, entonces, a votar, señores Senadores, el texto del dictamen en su totalidad, si no hay ningún inconveniente. *(Pausa.)*

Efectuada la votación, fue aprobado por unanimidad.

El señor PRESIDENTE: Se entiende aprobado por la totalidad de la Cámara.

Voy a suspender unos minutos. Ruego que no abandonen la sala y ruego también a los señores portavoces que acudan a la Mesa de la Presidencia, ya que este Presidente tiene que hacer una consulta. *(Pausa.)*

Señores Senadores, continúa la sesión. Esta Presidencia tenía la intención de debatir esta tarde el dictamen de la Comisión de Constitución, en relación con la proposición de Ley sobre desarrollo del artículo 154 de la Constitución, pero habiéndole sido solicitado por los señores portavoces que se deje para mañana y no pudiendo continuar con el punto C), o sea, con el proyecto de Ley del Consejo de la Juventud, puesto que, como es natural, pensando que se iba a tratar mañana, algunos de los señores intervinientes se han ausentado de la Cámara. Suspendemos la sesión hasta mañana a las cuatro y media de la tarde, habida cuenta de que ha aumentado el material de mañana y se ha disminuido el de hoy.

Eran las ocho de la tarde.

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.580 - 1961