

# C O R T E S

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FERNANDO ALVAREZ DE MIRANDA  
Y TORRES**

**Sesión Plenaria núm. 17**

**celebrada el miércoles, 19 de abril de 1978**

### S U M A R I O

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

*antes de entrar en el orden del día, el señor Presidente pronuncia palabras de saludo y felicitación a don Alfonso Soriano Benítez de Lugo, miembro de la Cámara, por haber sido elegido Presidente del Organismo Preautonómico de Canarias. — Estas palabras son subrayadas por aplausos por parte de los presentes.*

*Se entra en el orden del día, cuyo primer punto se refiere al debate y votación de diversos dictámenes de la Comisión de Presupuestos:*

*Crédito extraordinario de 1.072.605.395 pesetas, al Ministerio de Comercio, para subvencionar al sector de la pesca suministros de gas-oil y fuel-oil por el período de tiempo comprendido entre el 1 de julio y el 30 de septiembre de 1977.—Leído el dictamen por el señor Secretario, y efectuada la votación,*

*fue aprobado por 224 votos a favor.—Queda aprobado, pues, por unanimidad.*

*Varios suplementos de crédito, por un total de 511.267.952 pesetas, al Ministerio de Obras Públicas, con destino al personal laboral dependiente de dicho Ministerio. — Leído el dictamen por el señor Secretario, y efectuada la votación, fue aprobado por 243 votos a favor, con una abstención.*

*Crédito extraordinario de 1.537.669.544 pesetas, al Ministerio de Comercio, para abono a la «Compañía Transmediterránea, S. A.», de las diferencias en la explotación de los servicios de comunicaciones marítimas de soberanía, correspondientes al año 1976.— Leído por el señor Secretario el dictamen de la Comisión, y efectuada la votación, fue aprobado por 244 votos a favor. — Queda, pues, aprobado por unanimidad.*

*Dos créditos extraordinarios, por un total de 1.328.900.000 pesetas, para jubilación anticipada de los trabajadores de la flota pesquera del Norte y Noroeste, y subvencio-*

nes a los armadores de la misma.—Se lee por el señor Secretario el dictamen de la Comisión, y seguidamente es aprobado por 245 votos a favor y uno en contra.

Tres créditos extraordinarios, por un total de 3.190.000.000 de pesetas, para el Fondo Nacional de Cooperación Municipal y otras medidas de cooperación entre el Estado y las Corporaciones Locales.—Leído el dictamen de la Comisión por el señor Secretario, fue aprobado por 248 votos, y, por tanto, por unanimidad.

Crédito extraordinario de 255.545.620 pesetas, al Ministerio del Aire, para subvenciones al tráfico aéreo regular de pasajeros de las líneas regulares con las islas Canarias, correspondientes a los años 1975 y 1976.—Se lee por el señor Secretario el dictamen de la Comisión y es aprobado por 245 votos a favor y uno en contra, con una abstención.

Suplemento de crédito de 192.623.630 pesetas, al Ministerio del Aire (hoy Defensa), para aplicar al programa del avión prototipo C-101.—Leído el dictamen de la Comisión por el señor Secretario, fue aprobado por 248 votos a favor y uno en contra.

Crédito extraordinario de 8.008.468.911 pesetas, a la Presidencia del Gobierno, para financiar los servicios de la Administración Institucional de Servicios Socioprofesionales por los meses de noviembre y diciembre de 1977.—Leído por el señor Secretario el dictamen de la Comisión, fue aprobado por 247 votos a favor y uno en contra, con una abstención.

Debate y votación del acuerdo de la Comisión de Presupuestos, no aceptando entrar en el estudio del proyecto de ley de un suplemento de crédito de 14.602.000.000 de pesetas, al Ministerio de Obras Públicas, como subvención a la RENFE en el ejercicio de 1977, a los efectos de su ratificación o rechazo.—Explicación del señor Presidente. — Intervienen los señores Sapena Grannell, Tamames Gómez y Gamir Casares. — Efectuada la votación, fue rechazado el dictamen de la Comisión por 147 votos en contra y 113 a favor, con 15 abstenciones. — Por tanto, se devuelve el proyecto de ley a la Comisión.—El señor Fernández de la Mo-

ra y Mon explica el voto de Alianza Popular.

Designación de los Diputados que formarán parte de la Comisión Mixta, que prevé el artículo 4.º de la Ley para la Reforma Política en relación con el proyecto de ley de Despenalización del Adulterio y del Amancebamiento.—El señor Presidente pide al señor Secretario que dé lectura a la propuesta de la Comisión de Justicia.—Así lo hace el señor Secretario (Castellano Cardallia-guet). — Se aprueba por unanimidad esta propuesta, resultando designados los Diputados señores Estella Goytre, Ruiz-Navarro y Gimeno, Zapatero Gómez y Guerra Fontana. — Interviene el señor Fraga Iribarne para explicar el voto de Alianza Popular.—Contestación del señor Presidente.

Se pasa al cuarto punto del orden del día: Interpelaciones.

Bases y pensiones de la Seguridad Social. — El señor De Vicente Martín explana su interpelación. — Contestación del señor Ministro de Sanidad y Seguridad Social (Sánchez de León Pérez).—En turno de réplica interviene de nuevo el señor De Vicente Martín y Ministro de Sanidad y Seguridad Social.—El señor De Vicente Martín pide hacer uso de la palabra nuevamente, pero no le autoriza el señor Presidente por las razones que expone.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.—Control del tráfico aéreo.—El señor Guerra Fontana explana su interpelación.—Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Sánchez Terán Hernández).—En turno de réplica, intervienen de nuevo los señores Guerra Fontana y Ministro de Transportes y Comunicaciones.

Amnistía a Maestros depurados. — Antes de iniciarse esta interpelación, el señor Presidente anuncia que los debates de la Constitución en la Comisión de Asuntos Constitucionales y Libertades Públicas comenzarán el día 5 de mayo próximo.—Seguidamente, la señora Izquierdo Rojo explana esta interpelación.—A continuación, el señor Sánchez Ayuso interviene en esta interpelación, ya que es solicitante de otra sobre el mismo tema.—Contesta a los interpelantes el señor Ministro de Educación y Cien-

cia (Cavero Lataillade). — En turno de réplica, intervienen nuevamente los señores Sánchez Ayuso, Izquierdo Rojo (señora) y Ministro de Educación y Ciencia.  
*Se levanta la sesión a las nueve y cuarenta y cinco minutos de la noche.*

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

El señor PRESIDENTE: Señoras y señores Diputados, como es norma habitual impuesta por la cortesía parlamentaria, el Presidente de esta Cámara quiere dar cuenta a Sus Señorías de los acontecimientos que puedan tener relación con la misma.

En este caso se trata de saludar, de forma muy cordial, el nombramiento del Presidente del Organismo Preautonómico de Canarias, que ha recaído en un miembro de esta Cámara, don Alfonso Soriano Benítez de Lugo, a quien desde aquí, en nombre de todos, le dirijo un saludo y nuestra sincera felicitación. (Aplausos.)

A continuación entramos en el orden del día. El punto primero se refiere al debate y votación de diversos dictámenes elaborados por la Comisión de Presupuestos sobre distintos proyectos de ley.

**CREDITO EXTRAORDINARIO DE PESETAS 1.072.605.395, AL MINISTERIO DE COMERCIO, PARA SUBVENCIONAR AL SECTOR DE LA PESCA SUMINISTROS DE GAS-OIL Y FUEL-OIL, POR EL PERIODO DE TIEMPO COMPRENDIDO ENTRE EL 1 DE JULIO Y EL 30 DE SEPTIEMBRE DE 1977**

El señor PRESIDENTE: Ruego al señor Secretario de la Cámara dé lectura al dictamen correspondiente a este proyecto de ley.

*Así lo hace el señor Secretario (Ruiz-Navarro y Gimeno.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación de este crédito extraordinario, de cuyo dictamen acaba de dar lectura el señor Secretario. Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 224; a favor, 224.*

El señor PRESIDENTE: Así, pues, se aprueba por unanimidad.

Pasamos al segundo de los suplementos de crédito previstos en el orden del día de la presente sesión.

**VARIOS SUPLEMENTOS DE CREDITO AL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, POR UN IMPORTE DE 511.267.952 PESETAS, PARA EL PERSONAL LABORAL DEPENDIENTE DE DICHO MINISTERIO**

El señor PRESIDENTE: Por el señor Secretario se va a dar lectura al dictamen correspondiente.

*Así lo hace el señor Secretario (Castellano Cardalliaguet.)*

El señor PRESIDENTE: Se va a proceder a la votación del suplemento de crédito a que se acaba de dar lectura.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 244; favorables, 243; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: En consecuencia, queda aprobado el suplemento de crédito a que acaba de dar lectura el señor Secretario de la Cámara.

Nos corresponde ahora el examen y la votación del siguiente crédito extraordinario que figura en el orden del día.

**CREDITO EXTRAORDINARIO DE PESETAS 1.537.669.544 AL MINISTERIO DE COMERCIO, PARA ABONO A LA COMPANIA TRANSMEDITERRANEA, S. A., DE LAS DIFERENCIAS EN LA EXPLOTACION DE LOS SERVICIOS DE COMUNICACIONES MARITIMAS DE SOBERANIA EN 1976**

El señor PRESIDENTE: Dése lectura por el señor Secretario de la Cámara del dictamen correspondiente.

*Así lo hace el señor Secretario (Escuredo Rodríguez.)*

El señor PRESIDENTE: Se va a proceder a la votación del crédito extraordinario de que se acaba de dar lectura.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 244; a favor, 244.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado por unanimidad el crédito extraordinario al Ministerio de Comercio.

El señor PRESIDENTE: A continuación corresponde el examen y votación de los dos créditos extraordinarios que figuran en el siguiente punto del orden del día.

**DOS CREDITOS EXTRAORDINARIOS, POR UN IMPORTE TOTAL DE 1.328.900.000 PESETAS, PARA JUBILACION ANTICIPADA DE LOS TRABAJADORES DE LA FLOTA PESQUERA DEL NORTE Y NOROESTE Y SUBVENCIONES A LOS ARMADORES DE LA MISMA**

El señor PRESIDENTE: Dése lectura por el señor Secretario de la Cámara del dictamen correspondiente.

*Así lo hace el señor Secretario (Escuredo Rodríguez.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación de los dos créditos extraordinarios de que acaba de darse lectura.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 246; a favor, 245; en contra, uno.*

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobados los dos créditos extraordinarios a los que se acaba de dar lectura.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**CREDITOS EXTRAORDINARIOS POR UN IMPORTE TOTAL DE 3.190.000.000 DE PESETAS, PARA DAR CUMPLIMIENTO A LO**

**DISPUESTO EN EL REAL DECRETO-LEY 34/77, DE 2 DE JUNIO, SOBRE EL FONDO NACIONAL DE COOPERACION MUNICIPAL**

El señor PRESIDENTE: Dése lectura por el señor Secretario de la Cámara del dictamen correspondiente.

*Así lo hace el señor Secretario (Ruiz-Navarro y Gimeno.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación correspondiente.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 248; a favor, 248.*

El señor PRESIDENTE: Quedan aprobados los tres créditos extraordinarios por unanimidad.

A continuación pasamos al siguiente crédito extraordinario que figura en el orden del día.

**CREDITO EXTRAORDINARIO DE PESETAS 255.545.620, AL MINISTERIO DEL AIRE, PARA SUBVENCIONES AL TRAFICO AEREO REGULAR DE PASAJEROS**

El señor PRESIDENTE: Dése lectura por el señor Secretario de la Cámara del correspondiente dictamen.

*Así lo hace el señor Secretario (Castellano Cardalliaguet.)*

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación correspondiente.

Comienza la votación. (Pausa.)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 247; a favor, 245; en contra, uno; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda, en consecuencia, aprobado el crédito extraordinario al Ministerio del Aire.

Pasamos al siguiente punto del orden del día.

**SUPLEMENTO DE CREDITO DE 192.623.630 PESETAS, AL MINISTERIO DEL AIRE (HOY DEFENSA), PARA EL PROGRAMA DEL AVION PROTOTIPO C-101**

El señor PRESIDENTE: Dése lectura por el señor Secretario de la Cámara del dictamen correspondiente.

*Así lo hace el señor Secretario (Soler Valero.)*

El señor PRESIDENTE: Se va a proceder a la votación del crédito extraordinario de que se acaba de dar lectura.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 249; a favor, 248; en contra, uno.*

El señor PRESIDENTE: Queda, en consecuencia, aprobado el suplemento de crédito al Ministerio del Aire.

Pasamos al siguiente crédito extraordinario que figura en el orden del día.

**CREDITO EXTRAORDINARIO DE PESETAS 8.008.468.911, A PRESIDENCIA DEL GOBIERNO, PARA FINANCIAR LOS SERVICIOS DE LA AISS TRASFERIDOS AL ESTADO**

El señor PRESIDENTE: Dése lectura por el señor Secretario de la Cámara del dictamen correspondiente.

*Así lo hace el señor Secretario (Escuredo Rodríguez.)*

El señor PRESIDENTE: Se va a proceder a la votación del crédito extraordinario de que se acaba de dar lectura.

Comienza la votación. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 249; a favor, 247; en contra, uno; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: En consecuencia, queda aprobado el crédito extraordinario para

financiar los servicios de la Administración Institucional de Servicios Socioprofesionales.

A continuación, en el orden del día corresponde que el Pleno examine el acuerdo de la Comisión de Presupuestos, no aceptando entrar en el estudio del proyecto de ley sobre concesión al Presupuesto de un suplemento de crédito por importe de 14.602 millones de pesetas como subvención a RENFE durante el presente ejercicio.

En realidad, en relación con este suplemento de crédito se presentó un voto particular por el señor Rovira Tarazona, del Grupo de Unión de Centro Democrático, pero como en el artículo 95, 2, del Reglamento no se contempla la posibilidad de defensa de votos particulares y sí la intervención de los Grupos Parlamentarios que lo deseen, será, por tanto, en este turno de intervención de los Grupos Parlamentarios cuando pueda intervenir el señor Rovira Tarazona para defender la posición del Grupo que representa.

En consecuencia, tiene la palabra, por un tiempo no superior a quince minutos, el miembro de la Comisión, para defender el acuerdo de ésta.

El señor PECES-BARBA MARTINEZ (desde los escaños): Entendemos que para que hubiera un miembro de la Comisión que interviniera en defensa de este dictamen tendría que haberlo designado la Comisión; por consiguiente, consideramos que se debe entrar directamente en los turnos que prevé el mismo artículo a que ha hecho referencia el señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: ¿No ha sido designado ningún miembro? *(Denegaciones.)* Entonces, los Grupos Parlamentarios que lo deseen tienen la palabra para intervenir en la discusión del asunto. ¿Hay algún Grupo Parlamentario que quiera intervenir? *(Pausa.)*

Tiene la palabra el representante del Grupo Socialistas del Congreso.

El señor SAPENA GRANELL: Señorías, he nos aquí para tratar del suplemento de crédito por importe de 14.602 millones de pesetas en favor de RENFE, para cubrir excesos de déficit hasta el 30 de septiembre de 1977. El Grupo Socialistas del Congreso no

va a exponer aquí de nuevo lo que ya manifestó en el seno de la Comisión, como tampoco pienso torturar a Sus Señorías con una farragosa declaración de datos numéricos para cuestionar la gestión de RENFE. Pero sí aprovecharé el Pleno de esta Cámara para explicar algunos pormenores relativos a esta empresa pública y la necesidad de un control parlamentario.

El Grupo Socialista mantuvo la enmienda en la Comisión, no sólo por considerar insuficiente la documentación presentada, según explicita el artículo 64, apartado a) de la Ley General Presupuestaria, sino también por consecuencia política.

El suplemento de crédito de 14.602 millones de pesetas, que se presentó para su aprobación, corresponde a una responsabilidad contraída anteriormente al 15 de junio de 1977, y ya con ocasión del crédito extraordinario que cerró el ejercicio de 1976 manifestamos que todas aquellas situaciones anteriores a dicha fecha quedarían cuestionadas y entrarían en litigio con el talante socialista.

A pesar de lo manifestado en principio, voy a ilustrar a Sus Señorías con unos datos globales que informarán acerca de la manera tan poco racional en que se llevan las cuentas del Estado para el caso concreto de RENFE.

El día 11 de marzo de 1977 se aprobó por el Gobierno el presupuesto de RENFE para el ejercicio de 1977 por 22.868 millones de pesetas, presupuesto que, con cierta aproximación, se conocía en Hacienda a finales de 1976. Sin embargo, en el Presupuesto General del Estado y en el capítulo correspondiente a las transferencias para subvencionar el déficit de RENFE sólo se consignaron siete mil millones de pesetas, con lo que se arrancó ya desde esta fecha con una insuficiencia de 15.868 millones de pesetas. ¿Por qué esta minoración en la consignación?, nos preguntaremos. ¿Es que se teme asustar a alguien por ello? Si se examinan ejercicios anteriores se observará que siempre se sigue la misma pauta. El propio Presidente de RENFE informó en el seno de la Comisión que el proyecto de ley que estamos debatiendo recoge el déficit hasta el 30 de septiembre, lo que certifica un importe de 21.602 millones de pesetas, que son los siete mil consignados en las transferencias de las cuentas generales del Estado

más los 14.602 millones de este suplemento de crédito que aquí recogemos. Y, al mismo tiempo, avisa que en breve vendrá a esta Casa otro proyecto de ley, que complementará el ejercicio de 1977, por unos 8.600 millones de pesetas, con lo que el déficit total de RENFE ascenderá, según palabras de dicho Presidente, a unos 30.000 millones de pesetas.

Yo sé que a RENFE le preocupa de una manera extraordinaria el planteamiento continuado de leyes de créditos extraordinarios para la cobertura de sus déficit, y le preocupa por la mala imagen que ello supone ante la opinión pública y ante su propio personal. Asimismo le preocupa por las dificultades financieras y de tesorería que continuamente le causan las consignaciones insuficientes de créditos para la cobertura de dichos déficit.

He de hacer constar que al Grupo Socialista no nos consuela el saber que otras administraciones ferroviarias europeas tengan también déficit, ni que últimamente se han disparado las previsiones hechas por ellos. Lo que sí queremos, Señorías, es asegurarnos de algo muy importante: de que el control de la empresa pública y la planificación de previsiones y desviaciones estén justificados dentro de unos límites técnicamente razonables.

Por todo cuanto exponemos, el Grupo Socialista no puede justificar suplementos de crédito que exceden las previsiones realizadas fuera de los límites antes citados. Consideramos también que la solución presupuestaria vía suplementos de créditos es muy socorrida y da lugar a reticentes entendidos en la opinión pública o, a falta de previsiones, en la planificación de ingresos y gastos.

Somos conscientes también, por otra parte, de que el suplemento de crédito que aquí se debate cubre un gasto realizado ya, y que afecta a empresas tanto de servicios como auxiliares y de proveedores, por lo que el crédito debió aprobarse, pero hemos utilizado el mecanismo que nos ofrece el Reglamento del Congreso para interesar a todos los Grupos Parlamentarios de esta Cámara en la necesidad de que el Parlamento tenga el deber de intervenir en la empresa pública.

El régimen de control debe constituir el marco que ha de dar pie para ejercer las funciones de un adecuado control público. Y dis-

tinguimos dos clases de controles: el de la Administración y el Parlamento sobre la empresa pública y el de la dirección de la empresa y la representación sindical conjuntamente sobre el funcionamiento interno de la misma.

Una consideración a tener en cuenta para evitar en gran medida la reiterada solución del suplemento de crédito, para asegurar la cobertura del gasto excedente, sería prever la inclusión del déficit anual, en su totalidad, en los Presupuestos Generales del Estado, por lo menos hasta allí donde se conociera su alcance. De esta manera se obviaría la posibilidad de estar cuestionando los créditos vía suplementos a medida que se presenten. Creemos que así se agilizarían las operaciones de contratación de servicios y su liquidación, y no se daría lugar a demoras que afectan a la propia liquidez de las empresas.

Para terminar, el Grupo Socialistas del Congreso manifiesta que ha intentado, al traer este asunto al Pleno del Congreso, por una parte incitar a que se modifiquen los hábitos mantenidos durante tanto tiempo y, por otra, interesar a todos los Grupos Parlamentarios en una exigencia a la empresa pública, como es presentar una documentación suficiente, según expresa la ley, y llevar a cabo el control de la empresa pública para que queden defendidos asimismo los intereses generales del país en esta parcela económica que hemos cuestionado. En este sentido es en el que hemos mantenido la defensa de nuestra enmienda. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El representante del Grupo Parlamentario Comunista tiene la palabra.

El señor TAMAMES GOMEZ: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, muy brevemente para en este turno de intervenciones exponer nuestra postura en relación con el crédito extraordinario que se solicita para cubrir el déficit de RENFE en el ejercicio 1977 hasta el mes de septiembre.

El Grupo Parlamentario Comunista, en la sesión del 4 de abril, cuando se debatió este tema en la Comisión de Presupuestos, votó absteniéndose. Y vamos a aprovechar la ocasión para ratificar ese voto de abstención y

explicar las razones de nuestra postura, que obedecen, simplemente, a algunos criterios que nos parecen de estricta lógica.

El votar en contra de estos créditos extraordinarios cuando se refieren a gastos ya pagados utilizando recursos financieros, bien de adelanto del Banco de España, en forma un tanto heterodoxa, bien en créditos bancarios que algunas empresas públicas tienen que solicitar para ello, nos parece que no hace otra cosa, en el caso de que se rechazara el crédito, sino enrarecer todavía más el costo de esas operaciones financieras, demorar todavía más toda una serie de situaciones y desfigurar más aún la imagen de empresas públicas que, desde luego, tienen problemas de imagen; pero con esta actitud creo que se contribuye a deteriorar aún más esa imagen.

El déficit de RENFE para 1977 estaba previsto, según se dice en la intervención del señor Bayón Marín, que me parece que es bastante amplia (con esto no pretendo defender a la RENFE, porque tiene sus propios abogados), en cuya intervención se pone de relieve que en el mes de marzo de 1977, cuando se publica el presupuesto de RENFE, hay un déficit de 22.868 millones de pesetas.

Lo que hay que criticar a RENFE es que presente sus presupuestos para el año en curso en el mes de marzo. Eso es lo que hay que criticar y es una corruptela lógica del régimen anterior. Pero cuando se dice que hay 22.000 y pico de millones de déficit, el resultado es que esa previsión estaba hecha por la red ferroviaria. Luego ha habido aumentos por razones de disminución del canon de coincidencia, por razones de retrasos de las tarifas, pero no son estrictamente imputables a las previsiones económicas de RENFE.

A mí me parece que a quien hay que criticar es al Gobierno, pero no a este Gobierno, sino al Gobierno que estaba en marzo del año 1977 y en diciembre de 1976 ocupando esos poderes. Ya sé que hay algunos Ministros que coinciden, pero yo creo que este Gobierno tiene otro talante. Ha habido unas elecciones generales por medio, ha habido un planteamiento nuevo en los presupuestos y unas técnicas presupuestarias que se anuncian diferentes.

Lo cierto es que el Gobierno de 1976, al

elaborar su presupuesto general, previó un déficit para RENFE de 7.000 millones de pesetas, es decir, una cifra mucho menor de la que ya para entonces seguramente habría calculado RENFE y, desde luego, aproximadamente un tercio de la que después calculó RENFE. Esto es una típica corruptela del régimen anterior, que para presentar presupuestos equilibrados lo que hacía era disminuir los gastos, disminuir los déficit previsibles, etc.

Esto ya lo dijo el Grupo Parlamentario Comunista con ocasión de la presentación de los Presupuestos Generales del Estado en diciembre de 1977; que no se podía seguir incurriendo en estos mecanismos, que son un fraude para la opinión pública, y que después se ve impresionada por esos déficit magnificados por la realidad cuando, verdaderamente, lo que sucede es que el Ministerio de Hacienda de entonces los había infraestimado a propósito para presentar un presupuesto equilibrado. Es el señor Carriles el responsable de esta situación y no el actual Presidente de RENFE, ni la situación de RENFE, ni el actual Ministro de Hacienda.

Después, el mecanismo se hizo todavía más heterodoxo, por así decirlo; el Consejo de Estado es el que en su dictamen decidió que las diferencias entre ambas estimaciones, la de la red ferroviaria y la del Presupuesto General del Estado, se irían cubriendo con créditos extraordinarios a medida que esas diferencias se fueran produciendo en la práctica.

Es un mecanismo que nadie ha explicado por qué se produjo, probablemente por razones de liquidez del propio Tesoro Público, pero lo cierto es que la RENFE ha venido solicitando esos créditos bastante después de lo previsto por razones de cambio de Parlamento, etc.

Lo que yo quiero decir es que estos déficit se han ido produciendo, se han ido abonando con recursos financieros a los que me he referido antes. Se trata simplemente de cerrar un circuito financiero y si no se hace de la forma que aquí se plantea lo que va a haber es un aumento del coste financiero todavía mayor.

Entonces, ¿por qué nosotros vamos a abstenernos, por qué no votamos a favor des-

pués de estas observaciones? Nos abstendremos porque, comprendiendo algunas de las críticas que han hecho los compañeros del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, y agradeciendo su observación de que con esto quieren llamar la atención de otros Grupos Parlamentarios sobre temas como este de la RENFE, yo creo que en la intervención que me ha precedido del señor Sopena Granell ha habido una recapitulación de toda una serie de conceptos que se vertieron en la sesión del 4 de abril y nosotros no tenemos que modificar nuestro punto de vista; si hoy nos hubiera convencido, habríamos votado de otra forma, pero como más o menos el tema está en los mismos términos, mantenemos nuestra actitud de abstención.

¿Por qué nos abstendemos? Nos abstendemos por la falta de rigor, incluso de este Gobierno actual, en el tratamiento de los problemas de la red ferroviaria. Es intolerable que un Gobierno cambie por tres veces la presidencia de RENFE en cuatro meses. Así no se va a ninguna parte, aunque sea la RENFE.

La verdad es que una empresa pública que tiene más de 70.000 trabajadores, más de 17.000 kilómetros de vías férreas y una parte si no muy importante no desdeñable del transporte, que habría que tratar de incrementar para reequilibrar de alguna forma el sistema carril-carretera, una empresa de este tipo no se puede seguir gobernando en plan de prebenda pública, de cargos que se adjudican a un ex Ministro, a un ex alto cargo, etc., sino que debe tener una permanencia en el empleo, un seguimiento de las actividades de la empresa, etc.

Creo que lo interesante sería que el Gobierno nos explicara por qué don Plácido Álvarez cesó como Presidente de RENFE; cómo, después, su sucesor cesó también como Presidente de RENFE en los últimos tres o cuatro meses y por qué está ahora el señor Bayón Marín. No nos oponemos a que esté el señor Bayón, pero lo cierto es que nadie nos ha explicado los ceses anteriores y, sobre todo, el de don Plácido Álvarez.

A nosotros —con esto termino— lo que nos parece es que en la Comisión de Transportes y Comunicaciones debe empezar ya



a estudiarse el presupuesto de RENFE de 1979, para que no se nos vuelva a sorprender con presupuestos con déficit, con déficit que luego hay que explicar, cuando ya están los hechos consumados, cuando no se puede intervenir para impedir que esos déficit lleguen a sumas tan importantes. Entre paréntesis, recuerdo que el previsto para este año está en 31.500 millones de pesetas.

Por tanto, nos parece que si alguna lección hay que extraer de estas intervenciones (creo que para eso estamos, para aprender con nuestros errores y los errores de los demás, en este caso los errores y malas prácticas de los demás, de los Gobiernos anteriores, e incluso de este Gobierno en el sentido de su política oscilante en temas de RENFE), es que en la Comisión de Transportes y Comunicaciones se debería empezar a estudiar en serio el presupuesto de RENFE para 1979 y ver las posibilidades de reducir lo que si no se remedia va a ser un déficit —no es una exageración— verdaderamente astronómico.

Nos parece también —en esto coincidimos plenamente con el señor Sapena Granell en su intervención anterior— que el Gobierno tiene que considerar a la RENFE como una empresa pública. Muchas veces se ha dicho que RENFE es una empresa pública del tipo de la «Pan Corporation» británica, es decir, sin figura de sociedad anónima; por tanto, todo el patrimonio pertenece al Estado. Sus resultados se cubren directamente con aportaciones de los Presupuestos si son de signo negativo, como sucede desde hace mucho tiempo; por tanto, está dentro de la esfera de las empresas públicas y, además, de las empresas públicas de gran magnitud.

Por eso esperamos que en los próximos meses, con el Estatuto de la Empresa Pública, estas cuestiones empezarán a resolverse, y la RENFE tendrá que asistir a esta Cámara, a las sesiones de la Comisión de Transportes y Comunicaciones, para informar de su doble calidad de servicio público y de empresa pública.

Además, con una participación mucho más importante de los trabajadores, el Comité de RENFE ha sido elegido hace muy pocos días, a través de las elecciones sindicales, con los resultados de todos conocidos. Espe-

ramos que esto contribuya también más a mejorar las posibilidades de modernización, de inclusión de la Red en un verdadero proyecto de transportes, de planificación de los transportes, de establecimiento de coordinación del sistema carril-carretera, y no de mantener la RENFE como una especie de vetusto sistema de transportes del siglo XIX, al que no hay más remedio que sostener con toda una serie de fondos públicos año tras año.

No digo que la RENFE vaya a ser un sistema que se pueda autofinanciar en el inmediato futuro, pero sí se pueden hacer muchas mejoras, y desde luego esta Cámara, a través de los mecanismos a que me he referido, y el Gobierno, teniendo un poco más de atención a los problemas de RENFE y no tratando a los órganos directivos de la forma en que los está tratando, podrían contribuir mucho a la mejora de la red ferroviaria.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro Grupo Parlamentario quiere intervenir? (Pausa.) El representante de la Unión de Centro Democrático tiene la palabra.

El señor GAMIR CASARES: Señor Presidente, intervengo en nombre de UCD para solicitar de SS. SS. el rechazo de este informe de la Comisión de Presupuestos.

El Gobierno presentó a las Cortes un proyecto de ley de crédito extraordinario para la RENFE para estos nueve meses, que ha sido el ahora mencionado.

En la Comisión de Presupuestos, el Grupo Socialista del Congreso, de acuerdo con el artículo 64 b) de la Ley General Presupuestaria, presentó una enmienda a la totalidad, considerando que no hubo la información que requería este artículo. A petición precisamente de este Grupo Parlamentario acudió el presidente de RENFE a la Cámara y éste informó de manera amplia y extensa, cumpliendo ya los requisitos de este artículo 64 b), que habla de la necesidad del crédito de urgencia de la partida presupuestaria a la cual se va a añadir estos fondos y de la forma de obtención de esta financiación.

Aquí podría acabar la intervención, pero

estamos ante un problema formal y de una manera formal se ha solicitado por un Grupo Parlamentario que se cumpla el artículo 64 b) de la Ley General Presupuestaria. Ese artículo ha sido cumplido de acuerdo también con el artículo 35 del Reglamento de las Cortes. Se ha solicitado esa mayor información, que ha sido dada de manera amplia, y como tal, dado que se trataba de un tema importante, pero formal, se ha cumplido este requisito.

Podría, no obstante, quedar la duda de un punto, y es si en la intervención se mostró la necesidad de este crédito extraordinario, tal como exige este artículo 64 b). Por tanto, y de manera breve, en el resto de mi intervención a lo que me voy a limitar es a glosar algunas ideas, porque parece que con esta información se demuestra la necesidad de este crédito extraordinario, crédito extraordinario que llega a la cantidad de 14.602 millones de pesetas y que está compuesto de dos partes diferenciadas: de una parte, once mil millones de pesetas, que es la diferencia entre la cantidad consignada en el Presupuesto y la cantidad que solicitó RENFE, de acuerdo con el presupuesto de la propia entidad, y de otra, una cantidad de 3.602 millones de pesetas, que es la diferencia entre ingresos de menos o costes de más.

Pues bien, Señorías, por estas dos mismas razones esta Cámara aprobó un crédito extraordinario para 1976. Siendo coherentes con las razones por las que aprobó —y desde esta tribuna tuve que defenderlo— este crédito para 1976, por idénticas razones se está solicitando este crédito para enero-septiembre de 1977; crédito extraordinario para 1976 en el que no hubo un voto en contra de los Grupos Parlamentarios que hoy han parecido inclinarse por la no aceptación del mismo.

No quiero cansarles a ustedes con cifras que podrían ser algo más conflictivas que estos 3.602 millones de ingresos menores o de costos mayores, pero muy brevemente citaré las más importantes para intentar mostrar, además, que en gran parte provienen de hechos fuera de la empresa: un primer incremento de 1.014 millones de pesetas que proviene de incremento de las cuotas de

la Seguridad Social; un segundo de 625 millones de pesetas que proviene del hecho de haber recaudado menos porque hubo un desfase en la aprobación del incremento de tarifas; otra diferenciación de 565 millones de pesetas que viene del descenso del canon de coincidencia del importante incremento al respecto; otros 418 millones de pesetas provienen de los incrementos de intereses debido a la devaluación.

En resumen, estoy argumentando que una parte importante de esta diferenciación —en la parte que es diferenciación— proviene de datos que no se podían prever en el presupuesto y que fueron, en gran parte, ajenos a la empresa. Ahora bien, cuando existen estos déficit de esta importancia siempre podemos preguntarnos: ¿no será que la necesidad es de cambiar toda la empresa? ¿No será que hay un problema de deficiencias, más que un problema presupuestario? Esta sería otra parte que podría quedar incluida en la necesidad de este crédito y que de manera breve voy a intentar demostrar que no es ése el problema.

Desde esta misma tribuna, y estará en el «Diario de Sesiones», di los datos de 1975 y 1976 y sus comparaciones internacionales. De aquellos datos se desprendía que la RENFE ha ido teniendo un incremento de eficiencia importante y que, además, en comparación con países europeos occidentales su situación era positiva.

Para no cansar a SS. SS. me remito a lo contenido en el «Diario de Sesiones», donde están los datos detallados sobre aquella situación. Nos podríamos preguntar, incluso: ¿es que por alguna razón en 1977 esta eficiencia ha caído?

En la Comisión se trató este tema y se dieron dos indicadores al respecto; se decía que hay un indicador de calidad, como es la regularidad del servicio en los trayectos largos, que había disminuido algo, y también se dijo que habían disminuido los ingresos por pasajeros, entre otras razones y entre otros indicadores. Al respecto nos encontramos con que si utilizamos el indicador de regularidad no solamente para trayectos largos, sino para los cortos —y esto dada la importancia de estos últimos— ha

mejorado ligeramente su regularidad en el período, a lo que se refiere este crédito.

Es cierto que ha habido una disminución de ingresos por pasajero debido, fundamentalmente, al cambio de estructura del tráfico de pasajeros, que pasa a ser mucho más de corta distancia, de cercanías, y este tipo de trayectos siempre tiene unas tarifas especiales por la razón de que es un trayecto en gran parte laboral y en todos los países tienen unas tarifas diferentes que hace sin duda que cuando cambia su estructura normalmente cambian los ingresos. Esto, debido a esta regularización de tarifas, ha llevado a este dato.

También tenemos indicadores importantes que nos muestran, y se ha dicho aquí, que si en 1976 la situación comparativa con el exterior era buena, 1977 ha mejorado respecto a 1976: datos de productividad por agentes, datos de productividad por hora de trabajo; ambos han mejorado. Otro dato de productividad: uso de energía y uso de material. También ha habido mejora en la disminución de los accidentes y, sobre todo, un dato importante: España ha sido, en este período de 1977, el país en el que más se ha incrementado el tráfico de mercancías en ferrocarriles, el país europeo en que más se ha incrementado y el segundo en el que más se ha incrementado el transporte por pasajero.

Se trata de un dato positivo porque no solamente en comparación con el exterior, sino en nuestro propio país, la proporción del transporte que se realiza por ferrocarril se ha incrementado. Como se ha dicho muy bien, uno de los problemas que tiene el ferrocarril en España es la necesidad de incrementar su cuota relativa de transporte. Este fenómeno ha tenido lugar en 1977.

Aparte de estos indicadores de eficiencia, que algunos podrían prestarse a interpretación o discusión y que otros son más claros, también nos encontramos con que podríamos acabar diciendo en resumen: ¿Por qué la existencia de déficit? ¿Por qué no se paga todo con tarifas de las personas que utilizan los servicios y desaparece ese déficit con una fuerte subida de tarifas?

Sin entrar aquí en toda una teoría sobre el precio del servicio público, en una teoría

en la que estoy de acuerdo en que habría muchos puntos de coincidencia, ocurre que en todos los países se considera que el servicio de transporte ferroviario tiene unas fuertes externalidades, de un lado, y, por otro, hay razones sociales por las que no parece lógico que se pague por tarifas la totalidad de su coste, sino que una parte se paga por tarifas y otra por toda la sociedad a través del sistema fiscal.

Este sistema parece el más coherente en un sector claramente importante en sus externalidades y en el cual el beneficio social y el privado no necesariamente coinciden en el mismo.

Además, incluso si utilizamos los indicadores al respecto, nos encontramos con que en los índices de déficit por unidad de transporte la situación española es comparativamente positiva en relación a la media europea.

Como último dato se ha dicho aquí, con razón, que en otros presupuestos había habido diferencias entre la cantidad que figuraba en el mismo y la cantidad del déficit prevista de RENFE. En cierto grado hay una mejora indudable en ese terreno para el presupuesto de 1978 en el que la cantidad es mucho más realista.

Por todo esto, por todas estas razones, en primer lugar porque se trata de un problema formal existente del artículo 64 b), que conecta con el artículo 35 del Reglamento de las Cortes, que fue adecuadamente subsanado en la parte formal; y en segundo lugar, porque el problema era que podía quedar la duda sobre la necesidad (en cuanto al tema de la necesidad podemos argumentar; primero, que son las mismas causas de otros créditos aprobados en estas Cortes y que éstas deben tener una coherencia en sus decisiones. Segundo, que parece que los indicadores de eficiencia son positivos y que ésa no es la causa. Tercero, que es la mejora en la técnica presupuestaria en 1978 la forma de enfrentarse con este tema. Y, por último, que normalmente será siempre un servicio que, en parte, se cubrirá con impuestos y, en parte, por tarifas) es por lo que pido a SS. SS., en este caso muy especial, el rechazo del informe de la Comisión al respecto. Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Algún otro Grupo Parlamentario quiere intervenir en relación con el debate? (*Pausa.*) ¿No hay ninguna otra solicitud? Entonces vamos a proceder a la votación del mismo, bien entendido que lo que se pone a votación es la ratificación o el rechazo del acuerdo de la Comisión. Es decir, si se vota que sí, quiere decir que se vota a favor de la ratificación del acuerdo de la Comisión de Presupuestos; si se vota que no, quiere decir que se vota el rechazo a ese dictamen de la Comisión de Presupuestos.

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 275; a favor, 113; en contra, 147; abstenciones, 15.*

El señor PRESIDENTE: Queda, en consecuencia, rechazado el dictamen formulado por la Comisión. Será devuelto a la Comisión el proyecto.

Tiene la palabra el representante de Alianza Popular.

El señor FERNANDEZ DE LA MORA Y MON: Señoras y señores Diputados, muy brevemente para explicar el voto negativo de Alianza Popular.

Hemos votado negativamente porque los 14.600 millones que se nos piden están ya gastados en satisfacer salarios, en satisfacer costes de energía, y yo preguntaría a los que presentaban la propuesta: ¿qué solución y qué alternativa iba a darse a esta situación ya creada?

Ahora bien, el hecho de que Alianza Popular haya votado negativamente a esta propuesta, lo cual significa que volverá a la Comisión para su estudio la propuesta de crédito, no quiere decir que, en modo alguno, apoyemos el procedimiento y los hechos en los que esta situación se crea y se justifica. En primer lugar, entendemos que la política de los hechos consumados en materia de hacienda es, en principio, inaceptable, porque nos ha colocado en la situación en la que nos hemos encontrado hoy, que es que, de hecho, realmente no había otra alternativa. En segundo lugar, nos parece absolutamente inaceptable también que pueda procederse a manipulaciones presupuestarias, en virtud de las cuales presupuestos y

déficit que debían estar previstos no sean luego incluidos dentro de los presupuestos, confiando en que el hecho consumado obligará a la Cámara a aceptar la concesión del crédito extraordinario. Y, en tercer lugar, que no nos podemos resignar a pensar que la RENFE, los ferrocarriles españoles, hayan de enfrentarse ahora, el año que viene y en un futuro ilimitado, con una situación de déficit permanente. Creo conocer algo los problemas de RENFE y pienso que la verdad es que esta empresa no tiene solución más que dentro de un plan general de ordenación del transporte, y que aisladamente los problemas ferroviarios tienen muy mala o muy difícil solución.

Y una consideración final: en algunos de los oradores que me han precedido en el uso de la palabra creo que ha habido un error de información, porque se ha aludido a la corruptela habitual en esta materia en RENFE y tengo que recordar que ha habido algún año, por ejemplo los años 72 y 73, que RENFE tuvo beneficios en su cuenta de explotación, que las previsiones de déficit fueron mayores que la realidad del déficit y que RENFE devolvió en aquellos años dinero a los Presupuestos Generales del Estado. De manera que los precedentes son en contra de la situación actual, y esta triste situación actual sí espero que no sea precedente para el futuro.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto tercero del orden del día que se refiere a la designación de los cuatro Diputados que han de pasar a integrar la Comisión Mixta prevista en el artículo 4.º de la Ley para la Reforma Política en relación, en este caso concreto, con el proyecto de ley de Despenalización del Adulterio y del Amancebamiento.

Para simplificar el trámite, la Mesa y Junta de Portavoces solicitaron de la Comisión de Justicia que eligiera cuatro nombres para proponerlos al Pleno. No obstante, si dos Grupos Parlamentarios o cincuenta Diputados solicitaran que esta elección se haga mediante papeletas, esta Presidencia, por aplicación analógica del artículo 102 del Reglamento, así lo ordenaría.

Ruego al señor Secretario que dé lectura a la propuesta de la Comisión de Justicia.

El señor SECRETARIO (Castellano Cardalliaquet): Dice así: «La Comisión de Justicia propone para formar parte de dicha Comisión a los siguientes Diputados: don Alberto Estella Goytre, don José Luis Ruiz-Navarro y Gimeno, don Virgilio Zapatero Gómez y don Rodolfo Guerra Fontana. Palacio de las Cortes, 14 de abril de 1978».

El señor PRESIDENTE: En consecuencia, corresponde ahora preguntar a la Cámara si da su conformidad a la propuesta formulada por la Comisión de Justicia. *(Asentimiento.)*

Se aprueba por unanimidad de la Cámara.

El señor FRAGA IRIBARNE: Pido la palabra para explicación de voto.

El señor PRESIDENTE: La tiene S. S.

El señor FRAGA IRIBARNE: Alianza Popular ha votado afirmativamente por solidaridad y por una postura de coherencia general con actitudes tomadas ante un hecho nuevo.

Pero desea dejar constancia, primero, que entiende que esta cuestión planteada ante una situación nueva por una invitación del Senado al nombrar esta Comisión Mixta no debe crear precedentes.

Segundo, que entiende que la cuestión debe ser definitivamente resuelta en una propuesta que haga la Comisión de Reglamento ante una de las muchas lagunas de nuestra Reglamento.

Y tercero, entiende que es una excepción a la regla general que debemos cumplir en adelante, y a la cual nos atendremos en lo sucesivo de modo inequívoco y sin excepción, de que todas las votaciones de personas, con arreglo a este Reglamento, deben hacerse por papeleta. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Se toma buena nota de las palabras de S. S. La Mesa ya tuvo en cuenta esta posición y se convocará a la Comisión de Reglamento para interpretar de forma suficientemente clara, y con anticipación a posibles nuevas situaciones, el problema de la elección que pueda afectar a nuevas situaciones conflictivas con el Senado, a efectos de crear la Comisión Mixta.

## INTERPELACIONES

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto 4.º del orden del día, que es, como SS. SS. conocen, Interpelaciones y Preguntas. Corresponde la primera interpelación a la formulada por el señor De Vicente, del Grupo Parlamentario Socialistas del Congreso, sobre

### BASES Y PENSIONES DE LA SEGURIDAD SOCIAL

El señor De Vicente tiene la palabra, a efectos de mantener su interpelación. *(Rumores. Algunos señores Diputados se ausentan del Salón.)*

Por favor, señores Diputados, seguimos en sesión. Ruego a SS. SS. tengan la amabilidad y la bondad de guardar silencio, y quienes tengan interés en continuar en la sesión, ocupen sus escaños, porque parece que hay un movimiento un poco agitado en la Cámara.

Tiene la palabra S. S.

El señor DE VICENTE MARTIN: Señor Presidente, señoras y señores Diputados. Antes de iniciar el tiempo de exposición de la interpelación, quiero hacer a SS. SS. la observación de que, posiblemente por un error de transcripción, la denominación de la interpelación hace referencia en el texto del orden del día a las bases y pensiones de la Seguridad Social. No es mi ánimo someter a SS. SS. a un ulterior estudio, análisis o reflexión sobre las pensiones, tema que quedó sobradamente resuelto en la sesión de la semana anterior. El tema se refiere a las bases de cotización de la Seguridad Social.

En este sentido, quiero señalar que son dos las finalidades fundamentales que pretende la interpelación que realizo al Gobierno. Por una parte, analizar las bases y tipos de la Seguridad Social para el año 1978, centrando especialmente la atención en la incidencia que estas bases y tipos determinan en algo que es fundamental para los trabajadores: la posesión de un empleo y, asimismo, la obtención a través de éste de un salario suficiente.

Diríamos que lo que pretende la interpelación, por vía de su primer punto, es analizar la política de financiación de la Seguridad

Social en relación con la política salarial y la política de empleo durante el año 1978.

La segunda finalidad de la interpelación es pedir información al Gobierno sobre la situación financiera de la Seguridad Social, habida cuenta de la ignorancia en que la Cámara, el país y, por supuesto, los principales financiadores de la misma, los trabajadores y empresarios, padecen.

Centrando mi intervención en el primer punto, esto es, en el relativo a la política de financiación de la Seguridad Social, SS. SS. conocen perfectamente que los Acuerdos de la Moncloa, en su capítulo relativo a la política de Rentas y Salarios, establecen un criterio de crecimiento de los salarios durante el año 1978 respecto de la masa bruta en cada empresa pública o privada, hasta un 20 por ciento, incluidas las cargas de la Seguridad Social y las fiscales que en su caso proceda. Asimismo, recordarán SS. SS. —pues se dio de ello puntual conocimiento a esta Cámara en una sesión del Congreso— que el Gobierno, por vía de un decreto, concretamente el 43/77, de 25 de noviembre, definió la masa salarial bruta integrada de una parte por la totalidad de percepciones o devengos del trabajador, con un segundo sumando por las cuotas patronales de la Seguridad Social, y como tercer sumando por la parte de las cuotas obreras a la Seguridad Social que, como consecuencia de la traslación hacia adelante, esto es, por vía de convenios colectivos y otras percepciones, son pagadas no por los trabajadores, sino por los empresarios, como consecuencia de la fuerte presión de esas cuotas. Por otra parte, recordarán SS. SS., asimismo, que en los Acuerdos de la Moncloa, en el capítulo correspondiente a los Presupuestos Generales del Estado y de la Seguridad Social, se establecía una moderación de los incrementos a costa del trabajo, mediante un menor incremento de las cuotas de la Seguridad Social para el año 1978, las cuales, se dice literalmente, «no podrán aumentar durante dicho año en más de un 18 por ciento».

Con estas dos referencias, he intentado definir en principio el marco con el que los trabajadores y empresarios contaban a principios del año para la definición de la política salarial y la política de financiación de la

Seguridad Social durante el presente año. Ese marco salarial generó una esperanza en los trabajadores: que al formar parte las cuotas de la Seguridad Social de la masa salarial bruta, y al crecer ésta como máximo un 20 por ciento o en su caso un 22 por ciento, y la parte de las cuotas de la Seguridad Social sólo un 18 por ciento, en alguna medida se liberaba una parte de la masa salarial bruta en favor de la parte de la misma destinada al pago directo de salarios. Esta fue una esperanza que, aparte de asumirla los trabajadores, estuvo reflejada en la mesa sectorial de negociación sobre este tema, que presidió en el Ministerio de Economía el entonces Vicepresidente señor Fuentes Quintana.

Esta esperanza quedó frustrada y los hechos vinieron a demostrar absolutamente lo contrario; que las cuotas de la Seguridad Social habían de crecer a lo largo de 1978 más del 18 por ciento, especialmente en las empresas puntas salariales y en los sectores punta salarialmente.

La consecuencia fue que parte de la masa salarial relativa a la Seguridad Social que iba a formar parte de la masa salarial disponible para salarios fue justamente lo contrario, esto es, que parte de la masa salarial disponible para pago directo de salarios tuvo que quedarse como parte de cuotas de la Seguridad Social, por haber aumentado ésta en algunos sectores o empresas (no evidentemente con carácter general), más del 18 por ciento.

Esta situación se generó como consecuencia de dos normas del Gobierno, que son las que de momento definen su política de financiación de la Seguridad Social para el año 1978, que son, de una parte, el Decreto-ley 4/78, de 24 de enero, sobre inspección y recaudación de la Seguridad Social, y de otra parte el Decreto 95/1978, de 25 de enero, por el que se dictan las normas de cotización a la Seguridad Social durante el año 1978. La interrelación entre estas dos normas produce un efecto concreto: de una parte establece las nuevas bases tarifadas de cotización a la Seguridad Social para el año 1978 por categorías o dotaciones según los casos, y de otra parte estableció el tope máximo del valor de la base complementaria individual que se señala en el 250 por ciento de la base tarifi-

fada respecto de cada trabajador. De otra parte, fijó en el 34,3 por ciento el tipo único de cotización de la Seguridad Social tanto para la base tarifada como para la complementaria individual en sustitución del sistema de la etapa anterior en que existían dos tipos, uno para la tarifa y otro menor para la complementaria. Esto produce una incidencia de regresividad en la financiación del sistema que evidentemente ha venido a producir la unificación de tipos para ambas bases.

El cuarto factor que se produjo (y esto es importante señalarlo) es la prórroga hasta el 31 de diciembre de 1978 del sistema de cotización de la Seguridad Social que estaba vigente el día primero de enero de este año.

Y llegado a este punto, definida de una parte la consecuencia y de otro el marco de financiación de la Seguridad Social y los efectos de interrelación de una y otro, hay que afirmar que el análisis de la política de financiación de la Seguridad Social y las consecuencias que la misma proyecta sobre la política salarial estuvo generada evidentemente por un hecho fundamental, al que posteriormente voy a hacer referencia, en relación con la base complementaria.

En todo caso, existió y se notó esa inmediata interdependencia entre la política de financiación de la Seguridad Social aproximadamente hacia finales del mes de enero en las mesas de negociación de los convenios colectivos y, fundamentalmente, en las mesas de negociación de aquellas empresas y sectores de niveles salariales más altos, que dieron lugar a este incremento de las cuotas de la Seguridad Social superior al 18 por ciento.

Para que SS. SS. tengan conocimiento de la incidencia, en principio —sin perjuicio de ulteriores correcciones—, disponemos de datos que permiten afirmar que en aquel entonces las cuotas de la Seguridad Social crecieron en Iberia el 38 por ciento; en ENASA, el 34 por ciento; en ENSIDESA, el 32,7 por ciento; en HUNOSA, el 32 por ciento; en Altos Hornos de Vizcaya, el 31,3 por ciento; crecieron el 31,3 por ciento en SEAT; en ENDASA, el 28,4 por ciento, y en ASTANO, entre otros incrementos de cotización para la Seguridad Social, aunque no deja de tener cierta sintonía irónica, a la vista de los porcentajes que acaban de oír, la referencia que se hace en el

Decreto-ley 4/78, en que se habla de que en las empresas con estructura salarial alta el crecimiento de las cuotas será algo superior al 18 por ciento, cuando como SS. SS. habrán observado era evidentemente más del 18 por ciento y en algunos casos más del doble.

Lo cierto es que se dispararon la cuotas de la Seguridad Social como consecuencia, insisto, del alto porcentaje que se había previsto para la base complementaria que era el 250 por ciento. Evidentemente, la consecuencia, en pocas palabras, podría ser dicha de la siguiente manera: la política salarial quedó subordinada a la política de la Seguridad Social, en cuanto que la masa salarial no podía crecer en unos porcentajes; uno de los sumandos creció más de lo previsto y hubo de quedar reducida la parte de la masa salarial relativa al abono directo de salarios. Esta subordinación vendría a quedar agravada por dos aspectos complementarios: de una parte, la afloración de salarios que de hecho eran pagados en las empresas, que también de hecho no eran declarados a efectos de la Seguridad Social, ni a efectos de pago ni a efectos fiscales; afloración que tiene lugar, o que puede tener lugar, en aquellas empresas que se acogen a la Ley de Reforma Fiscal que aprobamos en noviembre de 1977, en los aspectos de regularización voluntaria de la situación fiscal. Sería conveniente aclarar este punto, al menos para el Grupo Parlamentario Socialista; es decir, cuál es la posición del Gobierno sobre el cómputo o no, dentro de la masa salarial bruta, dentro de las cuotas de la Seguridad Social, de la parte imputable al incremento de las mismas derivado de esta afloración salarial.

La reacción de los trabajadores y empresarios contra este incremento fuerte de las cuotas de la Seguridad Social fue inmediata. Por una parte, los empresarios, en las jornadas de afirmación empresarial del 5 de febrero, protestaron contra el incremento de cuotas, pero me van a permitir SS. SS. que no entre en la posición empresarial, ya que hay personas más calificadas en la Cámara para poder hacerlo desde esa perspectiva. Sí quiero decir que también los trabajadores protestaron por la reducción de la masa salarial para salarios, y, sobre todo, por un aspecto fundamental, que sigue siendo ac-

tualidad, al igual que el texto de esta interpelación, a pesar de los dos meses transcurridos desde que se formuló en la Cámara, que es la falta de información de los trabajadores para conocer los datos relativos a la masa salarial.

La reacción del Gobierno antes estas iniciadas protestas de trabajadores y empresarios dio lugar, al menos visto desde la perspectiva ajena al Gobierno, a unas fuertes tensiones entre el entonces Ministro de Economía y el de Sanidad y Seguridad Social, que cristalizaron en una Orden de 7 de febrero por la cual el tope del 250 por ciento preexistente se rebajaba al 220 por ciento para la base complementaria individual. Por supuesto, con independencia de la valoración sobre las tensiones entre ambos Departamentos ministeriales, a mi Grupo le gustaría conocer que llevó al Gobierno a rebajar en tan pocos días el porcentaje. Tal vez hubo un error de cálculo, pero, en todo caso, nos gustaría que se conociera cuál es la circunstancia que fundamenta esta estimación del tope del 250 al 220.

Fue una reducción de las cuotas de la Seguridad Social, pero, a pesar de eso, aún subsisten casos en que esas cuotas han crecido del 25 a porcentajes superiores al 28 por ciento.

Podemos decir, para sintetizar el tema, que el problema en parte se ha remediado, pero en parte subsiste, y ocurre que, como consecuencia de la reducción de ese porcentaje, se ha aumentado la progresividad, aunque esto es algo a lo que posteriormente voy a hacer referencia.

Cuando digo que ha aumentado la progresividad del sistema de cotización, en el fondo a lo que estoy queriendo hacer referencia es a una posición, la mantenida por el Gobierno, que viene a entrañar la afirmación de que no se puede lograr simultáneamente que las cuotas crezcan uniformemente el 18 por ciento y que se logre, al mismo tiempo, una progresividad de las cotizaciones. El Gobierno dice que es imposible, lo dice en el preámbulo de algún Decreto-ley, y lo decía también en la comunicación que con ocasión del debate de los pasados días 5 y 6 del mes de abril envió a esta Cámara, aunque en la exposición que hizo ante la misma el

Vicepresidente señor Abril Martorell no dijo que era imposible, sino que solamente dijo que era difícil. No sé si fue un ajuste de palabras o un tirar el guante ante la imposibilidad de encontrar una fórmula, pero no ante la imposibilidad en sentido matemático.

El problema existe hoy; a pesar de los dos meses transcurridos, es un problema de presente. Anteayer, en la Comisión delegada para Asuntos económicos, había convenios pendientes de aprobación por este tema. No formamos parte de esa Comisión y no sabemos qué habrá pasado, pero sí sabemos que había trabajadores que el día antes de esa reunión tenían temas pendientes, y esta situación subsiste, a pesar de que en el mes de febrero hubo unas negociaciones con el Gobierno, con ocasión de las jornadas patronales, en las que se habló del tema, y que finalizaron con unas palabras del Vicepresidente señor Abril Martorell, de las que se hizo eco la prensa, señalando que el tema se reglamentaría satisfactoriamente a gusto de ambas partes por el Gobierno. Ante esto hubo una toma de posición de las Centrales Sindicales, concretamente de UGT y Comisiones Obreras, que hicieron un comunicado conjunto de tres puntos, que no ha recibido respuesta del Gobierno.

Por tanto, la reglamentación tiene que quedar claro que no ha llegado, que el problema sigue pendiente. Por ello pregunto al Gobierno qué piensa hacer, si es que todavía siguen pendientes esos convenios —y lo estaban hace breves días— y, caso de no estarlo, qué criterios ha seguido para aprobarlos y qué criterio de futuro tiene.

Lo único que ha hecho el Gobierno hasta el momento, y por el vergonzante camino de una Resolución de una Dirección General del Ministerio de Trabajo, de la Dirección General de Trabajo, de vergonzoso contenido, yo diría, no con ánimo de rima, sino con ánimo de análisis político, con la que quiere dar por cumplida la parte de los Acuerdos de la Moncloa relativos a la información periódica a los trabajadores, no sobre el tema de la masa salarial, sino sobre la situación económica de la Empresa.

Pues bien, el Ministerio del Trabajo lo ha resuelto a través de una resolución en la que dice, en su preámbulo, que cumple los



Acuerdos de la Moncloa y en que da una información circunscrita al supuesto de que en la negociación de convenios colectivos no hubo acuerdo sobre la masa salarial. Por lo tanto, no tiene carácter periódico, puesto que los convenios se negocian con periodicidad, pero con una periodicidad sin el ánimo informativo de los Acuerdos de la Moncloa. Ya había en la legislación los jurados de empresa que eliminaban la relación directa entre los trabajadores y los empresarios, puesto que se hace a través de la Administración y no se hace directamente. Por otra parte no se informa sobre los resultados de acuerdo con la resolución de la Dirección General de Trabajo, sino que se remite la información exclusivamente a la masa salarial bruta y, además, a través del trámite, insisto, en alguna manera vergonzante, de tener que acudir a la Administración para solicitar el trámite de vista del expediente para poderlo ver en ese momento, pero sólo en ese momento.

Nos gustaría conocer qué piensa hacer el Gobierno sobre este tema. Si esta interpretación del derecho a la información en los términos en que está previsto en los Acuerdos de la Moncloa es independiente de lo que diga la futura ley de Acción Sindical de próximo debate en esta Cámara.

Decía al principio que el segundo aspecto que quería analizar era el relativo a la incidencia de la política de financiación de la Seguridad Social en la política de empleo. Los datos del paro están ahí, son de todos conocidos. El carácter inhibitor del empleo del actual sistema de cotización de la Seguridad Social también es evidente que está ahí. El fracaso, reconocido por el Gobierno, de los estímulos al empleo del trabajo juvenil o de los que eran subsidiarios de las prestaciones de desempleo también está ahí.

Nos gustaría conocer cuál es el modelo que tiene previsto el Gobierno para lograr un sistema de financiación de la Seguridad Social que vaya dirigido al estímulo del empleo, del trabajo y no a un modelo de capital intensivo como es el actualmente existente.

Voy a finalizar mi interpelación haciendo referencia al tema que he anunciado inicialmente sobre la información en materia de Seguridad Social. El problema es viejo, el país

carece de información regular sobre la situación financiera de la Seguridad Social. Todo parece indicar que nos encontramos ante una difícil situación de tesorería. Ahí está la congelación de las pensiones en noviembre; el retraso, que se dice al menos en los medios de información, del pago a los farmacéuticos. También se habla en la prensa regularmente del retraso de pago a proveedores y ahí está el escalonamiento de pensiones del año 78 que, aunque remodelado por esta Cámara en la anterior sesión, tenía su fundamento, según se dijo por el representante del Gobierno, en un problema de tesorería.

Parece, por lo tanto, que hay un problema de tesorería y quisiéramos que se explicara esta opinión y que se nos dijera qué gravedad tiene, si es un problema transitorio, si estamos ante una recién suspensión de pagos o si esta suspensión de pagos o la eventual quiebra está a la vuelta de la esquina, aunque suponemos que nos tranquilizará el señor Ministro.

Este problema de tesorería puede ser como consecuencia de la morosidad sobre la cual habitualmente se dan datos del año 1977 y se repite la cifra de 57.000 millones de pesetas. Esperamos que se repita, pero, asimismo, nos gustaría que se nos dieran datos sobre la morosidad acumulada. Se habla de cifras del orden de 300.000 millones de pesetas que, evidentemente, requeriría una alternativa no cifrada: cuánto de esta cifra hay en la Magistratura del Trabajo y cuánto en las entidades gestoras.

¿Se han logrado ya efectos con el nuevo sistema de recaudación de apremio? ¿Qué pasa con ese tema? ¿Cuáles son los programas de recaudación de la Seguridad Social, especialmente a la vista de su generoso reciente decreto sobre pago de cuotas atrasadas?

Muchas preguntas que, en definitiva, envolverían una serie de temas en cuya consideración creo innecesario extenderme por no hacer excesivamente larga esta interpelación, pero que en el fondo tienen un sustrato que es que el Gobierno nos diga qué modelo de información a la Cámara elige: si el regular envío de una información más o menos cotidiana y periódica o si el anual a través de la aprobación de los Presupuestos del Estado.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor representante del Gobierno.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL (Sánchez de León Pérez): Cuando el señor De Vicente interpelló por primera vez al Ministro de Sanidad y Seguridad Social señalé, después de su exposición, cierta perplejidad por el contenido de la misma. La perplejidad en estos momentos no existe, ha sido sustituida por una total incertidumbre. El señor De Vicente no hizo ninguna cuenta cuando los Pactos de la Moncloa, y esto es así porque el interpellante se maneja muy bien, porque es un gran profesional en todos los temas de enfoque político de la Seguridad Social y del Derecho del Trabajo; pero en el momento de llegar a las cuentas, las hace inevitablemente mal, y entonces se produce cierto grado de confusión que voy a intentar esbozar simplemente, porque como Sus Señorías comprenderán, mi intención sería en estos instantes explicarles, una vez más, el presupuesto de la Seguridad Social, sus cuentas y balances, pero recuerdo una sesión ininterrumpida de tres horas y cuarenta minutos en la Comisión de Sanidad y Seguridad Social que le fue ampliamente reprochada al Ministro de Sanidad y Seguridad Social, y no quisiera que Sus Señorías, con toda justicia, volviesen a imputarle una largueza en el tiempo, que sería inexcusable para contestar a todas las preguntas que el señor De Vicente ha formulado esta tarde.

El señor De Vicente ha leído una hoja, la hoja tercera de su Grupo Parlamentario, de la interpelación, y señala la repercusión de la política de cotización a la Seguridad Social para 1978 ejemplarizándola en distintas empresas, y ha señalado las correspondientes a unas cuantas con sus cifras exactas. A ustedes les habrá ocurrido en alguna ocasión el estar distraído marcando un número de teléfono, contestarle una persona extraña y preguntarle: «¿a qué número llama usted?», y decirle, pues a tal número, y decirle esa persona, «pues no ha acertado usted ni una». Pues éste es el caso que le ha ocurrido al señor De Vicente; ni en un sólo caso de las empresas que menciona la cifra es exacta.

Pero eso no quiere decir nada en absoluto, porque ésa fue la lista alarmista que se plan-

teó como consecuencia de la dificultad de encajar una política de Seguridad Social en los dos órdenes de cosas, en el capítulo que referido a financiación inclufan los Pactos de la Moncloa. Por una parte hablaba de un sistema de cotización con arreglo a criterios de progresividad, de financiación social y de redistribución; y por otra parte, la parte correspondiente al gasto público en general, hablaba de no incrementar ésta más allá de un 18 por ciento. Es evidente y se ha dicho desde esta misma tribuna, y matemáticamente es válido y se puede interpretar y ver claramente, cómo es imposible aumentar en una sola cantidad el tipo de cotización de la Seguridad Social y atender a los principios de progresividad, eficacia social y de redistribución; y el problema para expertos, y para no tan expertos, se lo voy a explicar muy brevemente a Sus Señorías.

Desde hace muchos años la Seguridad Social tiene la pretensión de que se coticen por salarios reales. Esto no es posible por una serie de circunstancias, desde la economía general del sistema, de tal manera que año tras año se ha venido perpetuando un sistema de cotización, en virtud del cual una parte del salario que se llama tarifado cotizaba por un porcentaje, y otra parte del salario llamado complementario cotizaba por otra cantidad. Naturalmente las empresas de menor estructura salarial, las empresas de «menor nivel», las empresas situadas en los medios económicos más necesitados, cotizaban por cantidades menores; es decir, cotizaban por los tipos de cotización más altos. Las empresas de mayor nivel salarial, aquellas situadas en el entorno e interland económico más suficiente, cotizaban por dos escalas, el promedio de las cuales era inferior a aquel por el cual cotizaban las empresas más pequeñas.

Eso es lo que ha intentado corregir, naturalmente, el Pacto de la Moncloa, y eso es lo que ha conseguido corregir, el tipo único. Es evidente que había que ir a un tipo único, o había que acercar mucho los tipos para esa progresividad, que el señor De Vicente considera que se ha corregido. Aunque no se haya llegado a un sistema progresivo (y en eso tiene toda la razón, y efectivamente habrá que pormenorizar en años posteriores

para que esa ponderación de cotización, respecto a los niveles reales, sea más eficaz y más posible), sí es evidente que se ha conseguido. Pero como las cuentas no se hicieron en los Pactos de la Moncloa, se llegó a la conclusión de que ese 18 por ciento sería homogéneo, y ese 18 por ciento podría haber sido homogéneo si no se hubiesen incluido esas cláusulas de progresividad a las cuales había que hacer referencia y se han conseguido.

Lo cierto y evidente es que si las cotizaciones en las empresas querían atenerse literalmente a los Pactos de la Moncloa tenía que producirse una diferenciación en las cotizaciones algo por encima del 18 por ciento, que es exactamente lo que dice el preámbulo del decreto, y algo por debajo del 18 por ciento. Yo les diría a SS. SS. que, para interpretar ese algo, midan la distancia de la empresa que matemáticamente más puede cotizar (luego me referiré, aunque sea de pasada, al tema de afloración de salarios que puede justificar de alguna manera el planteamiento político, nunca el técnico, del señor De Vicente) y midan la diferencia entre la empresa que menos paga, que es un 9,45 por ciento hasta el 18, y la empresa que en esos cálculos más puede pagar, que es un 27 sobre el 18, y verá como está compensada por arriba y por abajo.

De todas maneras es cierto y es evidente que el que el Decreto-ley hablase de un tope de cotización es una rémora más que el sistema de financiación está soportando en virtud de que el costo de la Seguridad Social, respecto a la presión fiscal en la empresa, no puede acrecentarse más y tiene que acrecentarse por el proveniente de otras exacciones fiscales. El hecho cierto es que por encima y por abajo del 18 por ciento se produjeron distorsiones; esas distorsiones nunca fueron, a nuestro modo de ver, lo suficientemente importantes y desde luego nunca desconocidas como para que, sensibilizados por la propia opinión y por los propios criterios de las centrales sindicales, no se estableciesen los oportunos contactos con ellas y se viese la forma de corregir y adecuar la digresión y dislocación que se podía producir como consecuencia de lo que el señor De Vicente ha tratado como una esperanza que fuese en favor de la

masa salarial, puesto que ésta podía crecer hasta el 22 por ciento y se suponía que en ningún caso el de la Seguridad Social superaría el 18 por ciento.

No fue problema de tensiones ni mucho menos, aunque es lógico que las haya entre los distintos Ministerios. Si no las hubiese, entonces la verdad es que no se necesitarían Ministerios distintos con políticas parciales, sino un solo Ministerio con distintos negociados, cosa que evidentemente no es posible en este país. Pero lo que es cierto es que el Decreto-ley hablaba de un tope hasta 350; hasta 350 quiere decir que puede ser 349, 348, y así sucesivamente. Y así quedó en 320, porque con 320 salen las cuentas, cuentas que naturalmente se pueden hacer.

Esto es así y, entonces, el problema estaba en ver de qué manera se compaginaba ese algo por encima del 18 por ciento y ese algo por debajo del 20 por ciento con la política de rentas que se establecía en el Pacto de la Moncloa. El tema fue claro y las centrales lo entendieron perfectamente. La Seguridad Social (y yo lo he dicho desde aquí en repetidas ocasiones) no está en el mejor de los momentos. Se le ha pedido un sacrificio de tal entidad que ni siquiera el que aporta el Estado es semejante, porque recordarán SS. SS. que el criterio de aminoración del costo público se refirió de tal manera a la Seguridad Social que la aportación de ésta a la economía general, y, por supuesto, a la economía de las empresas, es de tal calibre que con sólo citarles unas cifras pueden tener puntual información sobre ello.

El año 1972, la Seguridad Social crece un 25,71 por ciento; en 1973, el 26,52 por ciento; en 1974, el 25,12; en 1975, el 24,7; en 1976, el 27,53, y en 1977 el 31,75. Comprenderán Sus Señorías que, en un período de inflación como el que hemos vivido en 1977, pedirle a la Seguridad Social un presupuesto que solamente crece en un 18 por ciento global en los ingresos por el régimen general y los distintos sistemas de cotización es un sacrificio que, en todo caso, habrá que agradecerle a la Seguridad Social en honor de la economía nacional. En honor de la economía nacional quiere decir sin merma de los derechos que la Seguridad Social acoge, porque por muy bien que funcione econométrica, matemática

o financieramente la economía del país, si funciona bien a costa de la Seguridad Social, el hecho cierto es que muy poca sensibilidad podrá tener ese planteamiento y ninguno lo queremos.

El hecho evidente es que la presión que estaba ejercitando la Seguridad Social sobre las empresas había llegado a su límite máximo, por lo menos a uno de los topes de su límite máximo; pero es cierto que la financiación por otro orden de cosas tiene que llegar porque, como hemos visto en otros sectores de la Seguridad Social, ésta es cara y lo peor es que sigue siendo cara y va a seguir siendo cara inevitablemente.

Quiere decirse que era claro y terminante de qué manera se compaginan los aumentos progresivos de la cotización de la Seguridad Social, según el nivel salarial de cada empresa, con la política de rentas. Y es evidente que las Centrales Sindicales y el Gobierno tuvieron sus reuniones y se llegó a una conclusión en virtud de la cual los convenios colectivos estableciesen un límite que estaba en el 22 por ciento de la cotización con el fin de que si era superado no tuviese ninguna repercusión en la masa salarial y, por otra parte, no fuese causa de imputación de responsabilidades a la empresa que asumía un coste independiente de éste superior al 22 por ciento. Así está sucediendo, así hay un ejemplo en la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, y así tienen que tener referencia las Centrales Sindicales en la tramitación de sus convenios, y, por supuesto (tengo una nota del Ministerio de Trabajo facilitada esta mañana), son muy escasos aquellos que se encuentran en esta situación, porque, evidentemente, las situaciones de cotización por encima del 22 por ciento sólo pueden referirse a empresas de estructura salarial muy potente, muy capaz, en zonas muy determinadas, y no lo es hasta ahora el volumen global de los convenios que se han tramitado.

Esta es la contestación respecto a los temas que más o menos estaban insinuados en cuanto a lo inserto en la interpelación. Como el señor De Vicente ha hecho muchísimas preguntas, le rogaría que las tramitase normalmente y con mucho gusto se las responderé, pero por respeto a la Cámara y por no improvisar, porque aunque tengo buena memoria gráfica no

querría incurrir en ningún tipo de error. Repito que con gusto se las contestaré verbalmente o por escrito, como él quiera.

Pero hay un tema que plantea como cuestión de fondo, que es la información sobre la situación financiera, y el hecho de que de alguna forma se tranquilice a la Cámara sobre la situación de la Seguridad Social. Lo he repetido continuamente, pero si el señor De Vicente quiere una precisión sobre los 300.000 millones de pesetas, que no sé de dónde se sacan, aunque sí sé quien ha hecho la cuenta, se la daré, pero me tiene que decir a qué período de tiempo quiere que me refiera, porque lo que no me puede decir es: dígame la demora o la morosidad o el índice de falta de cotización en determinado tiempo si no me lo precisa exactamente. La cifra la he dado repetidamente en público y aquí también. La cuenta y balance de este presupuesto es de 1.285.000 millones. No se puede hacer así. Las cuentas y balances se presentarán en su momento ajustadas, como el año pasado, y daremos puntual información sobre la situación financiera. Pero conozco el prejuicio del señor De Vicente sobre los presupuestos de la Seguridad Social, que él conoce perfectamente, porque tiene conocimiento «per se» de esta situación, y si no ha tenido ocasión recientemente de escuchar información al respecto. Nosotros podemos hacer lo que queramos con el presupuesto de la Seguridad Social, pero que conste que la Seguridad Social es un sistema financiero privado, con ciertos ribetes oficiales, que permite indudablemente que su contorno macro-económico sea inserto dentro de la política general del sistema. Y siendo así, las políticas de los países democráticos impiden que el Parlamento controle las cuentas de la Seguridad Social en el grado y nivel en que nosotros hemos propuesto que se haga. Si nosotros trajésemos aquí cada semana las cuentas y balances de cualquier aspecto de la Seguridad Social, estaríamos dando un ejemplo verdaderamente increíble de intervencionismo, con lo cual el poder legislativo se convertiría en algo así como un negociado de intervención de las grandes cuentas de la Seguridad Social.

Yo supongo que no es eso lo que quiere el señor De Vicente. El sabe que toda información parcial sobre la misma estamos dispues-

tos a dársela de la manera más clara posible. Lo que es cierto y evidente es que la Seguridad Social se inserta dentro de los moldes de un sistema de economía social de mercado, como parece que apunta la Constitución. De alguna forma intentaremos saber por dónde circula en los doctrinarismos de política económica, pero en todo caso se inserta dentro del marco económico del país y sus coordenadas están delimitadas perfectamente. Por eso, evidentemente, la economía general del sistema impone trabas y límites a la Seguridad Social durante este año. De ahí a que pudiera interpretarse que el Parlamento controle las cuentas de la Seguridad Social, nos llevaría a la única y clara conclusión de que el Parlamento español se pronunciaría sobre este tema de forma insólita y diferente a como se hace en los sistemas democráticos.

En definitiva, querría decirles y sensibilizarles, señoras y señores Diputados, en el sentido de que este tema de la Seguridad Social, polémico a nivel mundial, corre el riesgo en estos instantes en España de no tener, quizá por connotaciones políticas o por situaciones que provienen de otros momentos distintos al actual, la suficiente sensibilidad sobre los bienes que protege, sobre su forma de financiación y sobre sus colectivos.

Querría instar a la Cámara a que esto no desaparezca de nuestra imaginación y de nuestro propósito en ningún momento. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor De Vicente para exponer en un tiempo máximo de diez minutos las razones de si está o no de acuerdo con la respuesta dada por el señor Ministro.

El señor DE VICENTE MARTIN: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, la perplejidad es algo que no es patrimonio del Gobierno. Podemos todos tener perplejidad, y la mía es debida a que la afirmación del señor Ministro de que las cuentas están mal hechas no ha sido acompañada de la pertinente demostración. Yo, por supuesto, estoy dispuesto por mi parte, en su momento y fuera de la Cámara, o en los pasillos, donde haga falta, a demostrarle estos datos que, en todo caso,

no han sido desmentidos seriamente por el Gobierno.

Las cifras que he dado han sido facilitadas por trabajadores que estaban negociando convenios, y que a ellos les han sido dadas a su vez por sus empresas, y ponen el dedo en la llaga en un tema fundamental. Si son ciertas, no tiene razón el señor Ministro; si no lo son, el derecho de información, mal reconocido por el Gobierno el pasado lunes en el «Boletín Oficial del Estado» y discutido en relación con el artículo 9.º de la Ley de Acción Sindical, va a hacer mucha falta.

El señor Ministro ha aludido posteriormente al incremento del 18 por ciento. Quiero simplemente decirle que entiendo que se ha producido un cambio semántico entre los Acuerdos de la Moncloa, que hablan de incremento de cuotas y posteriormente se habla de incrementos de dimensión global —quiero recordar que ésta es la expresión que se utiliza en la comunicación del Gobierno a la Cámara del pasado día 5—, que es lo que está debajo del tema. El tema del crecimiento de la base complementaria.

Cuando el señor Ministro ha puesto énfasis, como SS. SS. habrán comprobado, en la expresión «gasta el 250 por ciento» no puede ignorar que en la Orden de 7 de febrero se produce una filosofía análoga, y como la filosofía se mantiene, yo lo que pregunto es, dentro de un mismo sistema filosófico de tope, por qué se cambia de plazo, contestación que la sonrisa del señor Ministro evidencia no ha sido dada.

Simplemente, a efectos informativos, quiero decir al menos que a mí no me consta que haya existido ningún acuerdo entre las Centrales Sindicales y el Gobierno sobre el tema del 22 por ciento, y como no me consta, porque lo he preguntado previamente a la Central Sindical en la que milito, la UGT, y sigo este tema muy de cerca, yo agradecería al señor Ministro que aumente su grado de información al respecto, porque al menos en la UGT no se tiene conciencia de haber llegado a ningún acuerdo sobre el particular.

El señor Ministro, finalmente, ha practicado una hábil pirueta: la de elegir las preguntas que quiere contestar y aquellas otras que no quiere contestar, diciendo que es por no molestar a la Cámara, y que ya que he pre-

guntado tanto lo deja para que lo haga en otro lugar más adecuado. El lugar adecuado es esta Cámara. Al Gobierno no se le interpela en los pasillos; en los pasillos se interpela a los Ministros, si acaso, pero no al Gobierno. Lo que pasa es que esa interpelación es una interpelación que habría requerido que hablara tal vez el señor Ministro de Trabajo, ausente de la Cámara. Pero el tema queda oscuro. Me parece perfecto que cada Ministerio tenga sus competencias perfectamente definidas, pero el Gobierno es uno. Y el Gobierno, cuando contesta, tiene que hacerlo sobre todos los temas. Estaba claro en el texto de la interpelación, publicada en el «Boletín Oficial de la Cámara», que yo preguntaba sobre temas que eran de la específica competencia del Ministro de Trabajo y sobre temas que eran de la clarísima competencia del Ministro de Sanidad y Seguridad Social.

Yo le concreto al señor Ministro a qué periodo me estoy refiriendo al darle las cifras, y él, como funcionario público del mismo Cuerpo de funcionarios al que yo pertenezco, debe saber que sólo puede exigirse un determinado tiempo hacia atrás. Me estoy refiriendo, por tanto, sólo a lo que es exigible legalmente, porque se ha comprobado y está materializado en una Sección de la Inspección, porque se tiene conocimiento por otra vía, a través de los distintos Servicios existentes, del seguimiento de control de abonos de cuotas por parte de las empresas en los Servicios de Informática de la Seguridad Social.

Yo tengo la impresión, utilizando un símil del señor Ministro, que he llamado al teléfono del Gobierno, que no me he equivocado de número, que he llamado bien, pero que no me han contestado.

Finalmente, y como creo que queda clara la insatisfacción del Diputado interpelante, anuncio la presentación en tiempo hábil, de acuerdo con lo previsto en la interpretación del pertinente precepto del Reglamento de la Cámara, de una moción relativa a la solicitud de criterios del Gobierno sobre eso que dice que existe acuerdo, que yo creo que no existe, sobre la masa salarial bruta, sobre el 18 por ciento, sobre el tema de la afloración de salarios, y sobre información a la Cámara en materia de Seguridad Social, situación de tesorería, ingresos y gastos, en el

bien entendido que no es pretensión de este Grupo Parlamentario ni crear problemas administrativos al Gobierno de envío de documentación ni tan siquiera que los parlamentarios que trabajamos en la Comisión de Presupuestos o de Seguridad Social nos pasemos la vida, la noche, los domingos y todos los fines de semana en la Cámara estudiando multitud de montones de papeles relativos a la información. Todos sabemos que con un buen estadillo de información fidedigna la Cámara estaría perfectamente informada. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de Sanidad y Seguridad Social tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y SEGURIDAD SOCIAL (Sánchez de León Pérez): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, con eso de los teléfonos pasan muchas cosas. (Risas.) Uno recibe cierta llamada y le dice al contestante: «un momento, que quiero comprobar el dato». Lama al preguntante y comunica continuamente; no hay forma de contestar. Y es que cuando pregunta una cosa le importa muy poco la respuesta. Lo que le importa es la pregunta, y preguntas se pueden hacer todas, porque las preguntas y las dudas son un privilegio del intelectual.

Si no le consta ese acuerdo, que yo no sé qué formalidades tiene, le ruego que acuda a sus compañeros de la Unión General de Trabajadores y les diga si no fueron ellos y los de Comisiones Obreras quienes en una reunión en Castellana, 3, redactaron, a petición del Vicepresidente del Gobierno y de mí mismo, una nota en virtud de la cual se especificaba claramente cuál podía ser su posición. Le ruego que lo haga y que, públicamente, lo diga en esta tribuna, si es que efectivamente se hizo así o no.

Que tenga formalidad ese acuerdo, yo no lo sé, no es de mi competencia, porque yo allí lo único que defendí fue la cotización a la Seguridad Social, y dije que me parecía perfectamente válido el hecho de que, indudablemente, aquello se plasmase de tal manera que no hubiese perjuicio en la masa salarial.

En el tema de elegir las preguntas, yo no tengo ningún inconveniente, ni ninguna dificultad en contestarlas. Lo único que sí quiero es que no piensen SS. SS. que un Ministro de la Seguridad Social, con un presupuesto de tal dimensión, puede tener la cifra exacta, pero si ése es el reto del señor De Vicente, yo lo acepto gustosísimo, y le pido que también pueda improvisar las respuestas que yo pueda formularle, porque en cuestión de cifras, como les digo, el problema es ser exacto, para después no correr el riesgo de no dar ni una cifra exacta, y decir que quien tiene que demostrar que no es exacta es aquel a quien se pregunta.

Yo, si estuviese en este momento interpellando al Gobierno y quisiera exasperarle, le preguntaría infinidad de cosas que, desde luego, no son ciertas, y el Gobierno a demostrar que no lo son. No es eso, señor De Vicente, lo que hay que hacer. Lo que hay que hacer es ser, a mi modo de ver, riguroso, tener un poco de respeto a la Cámara, y no digo que no lo tenga S. S. Yo sí lo quiero tener y quiero ser exacto en las respuestas. Por eso no me atrevo a enumerar todas las respuestas a las preguntas que se han formulado, porque no me ha dado tiempo a tomar nota de ellas; pero con muchísimo gusto, en su momento, en cuanto formule la pregunta, la moción, o lo que sea, aclararé a la Cámara cualquier dato que no le haya proporcionado esta tarde, por lo que pido excusas. Muchas gracias.

El señor DE VICENTE MARTIN: Pido la palabra, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: No hay posibilidad en el debate de interpellaciones. El señor Ministro ha hecho uso del artículo que corresponde, de acuerdo con el Reglamento, que le permite intervenir en cualquier momento.

El señor DE VICENTE MARTIN: Es para alusiones.

El señor PRESIDENTE: No ha habido ninguna alusión personal.

El señor DE VICENTE MARTIN: Se ha referido a mí, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Lo siento, señor De Vicente, pero, a juicio de esta Presidencia, no ha habido alusión.

Se suspende la sesión durante media hora y continuaremos seguidamente.

---

*Se reanuda la sesión.*

## CONTROL DEL TRAFICO AEREO

El señor PRESIDENTE: corresponde ahora la interpelación formulada por el Grupo Parlamentario Socialistas de Cataluña, sobre el control del tráfico aéreo.

Tiene la palabra el representante del Grupo Parlamentario Socialistas de Cataluña.

El señor GUERRA FONTANA: Los trabajos parlamentarios han demorado un poco en exceso la presentación de esta interpelación, y quizá no negativamente, aunque por fortuna no se ha producido ningún incidente ni accidente irreparables, que es en el fondo lo que con esta interpelación se trata en cierta manera de evitar, con las medidas destinadas a paliar los defectos que enunciaremos y de los cuales adolece en la actualidad el sector del control del tráfico aéreo.

Me atrevo —y perdonen el atrevimiento— a pedir su atención, porque consideramos Socialistas de Cataluña que el asunto es grave. Esta afirmación no es gratuita ni tampoco exagerada. Debemos tener conciencia de la gravedad y de los peligros que pueden existir en determinados sectores del país, de la economía, en este caso de los transportes, toda vez que únicamente a través de esta conciencia podemos de alguna forma llegar a corregirlos y arbitrar las medidas que pueden paliar los defectos, defectos que en este caso pueden tener consecuencias catastróficas.

La situación crítica, la situación de deficiencia del sector del tráfico aéreo no implica en realidad crítica al Ministro de Transportes, aunque sí implica una imputación a las responsabilidades que el Gobierno tiene por no haber arbitrado en estos meses, desde el 15 de junio de 1977, medidas más directas y más claras con el fin de evitar el que esta

problemática continuara en estado parecido o igual al anterior. Si fuera otro tipo de problema podríamos estar aquí esperando más o menos pacientemente a que el Gobierno y el Ministerio nos dieran una solución, pero creemos que la importancia del sector a que afectan y las consecuencias que pueden tener estos defectos no nos permiten el estar pacientemente esperando esta solución, que hasta hoy creemos sinceramente que no se ha producido.

La afirmación de la importancia económica del sector ni es una afirmación gratuita, si tenemos en consideración que en el año 1977 ha sido el medio de mayor utilización por el turismo, después de la carretera, para venir a visitar España, y por lo tanto también ha sido una de las más importantes fuentes de entrada de divisas dentro de este sector del turismo con cargo a nuestro activo en la balanza de pagos.

El sector ha sido utilizado por 8.610.546 personas. El sector ha tenido un control de 350.000 vuelos registrados en el Centro de control aéreo de Barcelona, 350.000 en el de Madrid y 150.000 en el de Las Palmas.

Respecto al punto de la importancia financiera, recordemos que por cada turista el término medio, el promedio de ingresos en divisas es de 106 dólares por día. Importancia por lo tanto clara en cuanto que, además, el sector aéreo es un medio de transporte cada día más utilizado. Unicamente en el Aeropuerto de Barcelona se ha registrado un transporte de cuatro millones de pasajeros, aproximadamente, en el año 1977.

Pero aparte de las consideraciones económicas, que aunque expuestas así superficialmente ya merecerían una especial atención, también nos alarmamos sinceramente porque esta situación que denunciarnos ha sido denunciada antes por algunos sucesos y, por lo tanto, no es nueva. Desgraciadamente es así. Desgraciadamente fue puesta de relieve la deficiencia del sector, en el mundo de la noticia, en el año 1970, por un accidente acaecido en las montañas del Montseny, cerca de Barcelona. En él perecieron la totalidad de pasajeros y tripulantes.

Al problema, como hasta ahora —tal como ha sido costumbre en el país—, se le han ido dando ciertos parches, unas medi-

das pequeñas, pero las medidas de fondo, las reformas de fondo que hayan subsanado todos los defectos del control no han sido, creemos, aún arbitradas.

Socialistas de Cataluña, conocedores por los informadores técnicos de esta cuestión, estamos en conciencia obligados a evitar una dolorosa repetición de estos sucesos y planteamos esta interpelación, que es la primera que sobre el sector concreto del control del tráfico aéreo se presenta en estas Cortes.

De no procederse, señor Ministro, ya de forma inmediata a darse unas soluciones reales a este problema, la situación del sector va a ser aún más catastrófica, previendo los controladores que puede haber en este próximo verano un colapso dentro del control del tráfico aéreo, porque los controladores no puedan dar abasto al incremento de vuelos que se prevén, y se producirá la consiguiente congestión, y si dan abasto, creen que puede ser con una disminución peligrosa de las normas de seguridad en el tráfico aéreo.

Esto es lógico, si se considera, según informes facilitados por turismo a este Diputado, que de los 32.500.000 turistas recibidos en España el año pasado se va a pasar en este año a la cifra de 36.000.000; cifra que no es una suposición, ya que es el número de plazas contratadas en la actualidad. Esto supone un incremento del 20 por ciento en todos los medios de tráfico, en todos los medios de viaje del turismo hacia España.

Si se tratara de otra industria, de otro medio, podía pensarse que incrementando el esfuerzo del elemento humano y de las máquinas se podrían absorber fácilmente estas exigencias de la industria, pero esto, por desgracia, en un sector como el aéreo no es posible. No lo es porque incrementar el esfuerzo humano y de las máquinas sería aumentar también las posibilidades de error o fallos, tanto humanos como mecánicos, y estas posibilidades deben de eliminarse de todo cálculo, pues ello comportaría admitir fríamente la pérdida irreparable de vidas humanas.

Ya por desgracia en el año 1977 se han rebasado, a juicio de los técnicos informadores, los límites deseables de la seguridad del



tráfico aéreo. En él se da un fenómeno que se denomina «cuasi colisión», que son situaciones muy próximas al accidente; es decir, que éste ha estado a punto de producirse (colisiones, enganches de aviones, etc.), pero que, afortunadamente, por la destreza del personal, tanto de las torres de control como de los pilotos, se han podido evitar en el último momento.

En España, desafortunadamente, este número de incidentes registrados por los controladores en los aeropuertos, según los técnicos informadores, es el doble que en el resto de Europa. En el Aeropuerto de Barcelona, en el año 1977, han sido sesenta, veinte de ellos originados en el mes de agosto. A ello añadamos que en este sector, como en otros, hay lo que se denomina «cifras negras» de los hechos o «cuasi colisiones» que no han sido denunciados y, por tanto, son difíciles de precisar y conocer.

De las denuncias presentadas, dos de las más recientes podrían calificarse de alarmantes y espeluznantes. La anécdota creo que, por sus características gráficas y humanas, va a ayudar al señor Ministro y a los señores Diputados a apreciar cuán de cerca hemos estado rondando la desgracia y la catástrofe.

Hacia mediados de septiembre, un piloto de «Aviaco» decía en un escrito que en sus veintiún años de servicio nunca se había visto tan cerca del fin. Hablaba en su denuncia de un fallo del control aéreo por el cual estuvo a punto de colisionar en un vuelo nocturno, en la maniobra de aterrizaje en el aeropuerto de Barcelona.

Y aún más grave: el pasado 23 de febrero, hacia las 20,15 horas, dos aviones, uno de «Alitalia», procedente de Roma, y otro de «Iberia», del puente aéreo, estuvieron a punto de engancharse al iniciar la operación de aterrizaje en el aeropuerto de Muntadas, a la altura de la población de Castelldefels. Llegaron a estar a una distancia uno de otro de treinta metros, que si la trasladamos a las velocidades a que van los aviones, suponiendo las normas que nosotros tenemos para la conducción de coches, veremos que es una distancia verdaderamente insignificante, y que la catástrofe estuvo a punto de ser una realidad, y una realidad mucho más

importante, por desgracia, que la que puede suponer (y ya es de por sí lamentable) la pérdida de las vidas de los tripulantes y pasajeros de los aviones, puesto que al producirse el siniestro sobre una ciudad bastante poblada se hubieran tenido que sumar las cuantiosas víctimas que entre la población civil de Castelldefels hubieran producido la gasolina y los restos de los aviones, al proyectarse como cascotes de metralla sobre la población civil.

El hecho no se produjo, pero si se hubiera producido dejó a la imaginación de SS. SS. las consecuencias que hubiera tenido, no tan sólo para la población civil, sino para el prestigio del tráfico aéreo de España, e incluso las que podía haber tenido de cara al turismo en la temporada inmediata.

Y nos preguntamos: ello, ¿a qué es debido? ¿Es debido a que nuestros controladores quizá son peores que los demás? ¿Es que nuestro instrumental es deficiente? Precisaremos. Nuestros profesionales son más o menos eficientes que los del resto de Europa; tienen la misma eficiencia, aproximadamente, y yo me atrevería a decir que indudablemente tienen mucha más, a no ser que creamos que ha habido medios sobrenaturales que han estado impidiendo que hubiera accidentes sobre el espacio aéreo de España.

Y lo digo porque en España el primer problema con el que nos tenemos que enfrentar es con el del escaso número de controladores. Mientras que a un controlador de París le corresponden 1.562 vuelos anuales, 1.600 al controlador que presta sus servicios en Francfort, 1.900 al de Zurich y 1.830 al de Londres, al de Madrid le corresponden 3.800, al de Barcelona 3.500 y al de Las Palmas 5.000. Y mientras que las normas internacionales emanadas de la OACI señalan que el límite máximo a controlar en una pantalla de radar al mismo tiempo y para un controlador son doce vuelos y, como cifra aconsejable, siete, en España se ha alcanzado, concretamente en Barcelona, la cota de los veinticuatro vuelos en una pantalla de radar en los períodos estivales de mayor intensidad de tráfico aéreo.

Esta desproporción, que ha sido la existente hasta este año, a partir de este verano puede aún agravarse, no sólo por el aumen-

to del tráfico aéreo ya anunciado y previsible, sino por no haber correspondido a este incremento un aumento del personal en el servicio de control, que en estos momentos, de conformidad con las plazas que tiene la Escuela de Controladores, es únicamente de sesenta al año. Y digo que se va a empeorar no por esas circunstancias, sino porque, además, se ha publicado un nuevo Reglamento cuya aplicación comportaría el que los controladores capacitados legalmente para ejercer estas funciones podrían ser reducidos a la mitad o la tercera parte.

A los efectos de este problema el número de controladores de vuelo, ya en 1973, tras un estudio de las «cuasi colisiones» y accidentes que se habían producido a partir de 1970, se previó que la cifra de controladores pasaría a 1.500 en el espacio de cuatro o cinco años, y así se dispuso que en 1974 habría noventa controladores más, que esta cifra en 1975 ascendería a trescientos sesenta, y que habría trescientos sesenta controladores más en 1976 y doscientos setenta en el año 1977. En total se preveía un aumento de controladores titulados para el año 1977 de 1.080. Las previsiones se han reducido a 231 controladores, alcanzando en la actualidad la cifra total de 769 controladores, de la mínima que se había fijado en su día por el Ministerio de 1.595. Nos quedamos, señor Ministro, en la mitad de las previsiones hechas en su día.

Crítica es, pues, la situación en cuanto al número de este personal en servicio. Este personal puede tener sus deficiencias, a veces parece que las ha tenido, pero no disponemos de una autoridad real ni moral para increparles ni para imputarles estas deficiencias en el control de los vuelos, porque el número de vuelos y el trabajo que tienen que atender es verdaderamente exhaustivo, y aún lo es más si se tienen en cuenta las especiales condiciones de tensión nerviosa que comporta el control de los aviones en los aeropuertos españoles.

No es éste el único problema que incide en la situación del tráfico aéreo en nuestro país. Hay otro problema apuntado ya en el anuncio de mi interpelación, que es la situación del instrumental.

Al principio de la interpelación me he re-

ferido al accidente ocurrido en el Montseny en el año 1970. Dicha catástrofe se atribuyó, por los informadores técnicos y por los técnicos en general, a las deficiencias existentes en aquella época en el radio-faro de Sabadell, que hizo equivocarse al piloto por deficientes condiciones de visibilidad, según parece. El problema era que el radio-faro de Sabadell emitió unas señales y la desaparición de dichas señales en la pantalla registradora indujeron al piloto a unas conclusiones falsas, ya que pensaba que estaba en una zona propicia de aterrizaje; descendió y se encontró con la montaña del Montseny.

Tras el accidente y deducción de cuáles habían sido sus causas, las deficiencias del radio-faro de Sabadell se subsanaron. Este ha sido siempre un mal crónico en nuestro país, que deseamos que a partir de la época de la democracia no se siga produciendo: el solucionar los problemas cuando ha habido víctimas; arreglar los puntos críticos en las carreteras cuando ha habido un excesivo número de accidentes, y solucionar los problemas del control aéreo, como sucedió en el año 1970, cuando ha habido un accidente. Esperemos, en ello confío, que a partir de ahora se arbitrarán las medidas necesarias para evitar que tengamos que volver otra vez a solucionar los problemas tras la pérdida de vidas humanas, tras la existencia de catástrofes. El problema del funcionamiento del radio-faro de Sabadell se solucionó.

Existen en la zona de control de Barcelona otros dos puntos que están en deficiente estado: uno el de Villanueva y otro el de Lérida. El primero, según dicen los controladores y los pilotos, emite señales deficientes y en ocasiones falsas; el segundo, como se interfería con otro dispositivo semejante instalado en la plataforma petrolífera de Amposta, se optó por suprimirlo, dando prioridad a los intereses petrolíferos sobre los de la seguridad del tráfico aéreo.

Es verdad que también se ha procedido a la modernización de muchas de las instalaciones y que se pretende continuar por el mismo sendero, pero desgraciadamente ha sido un sendero equivocado, y lo ha sido porque en cuanto a las pantallas de radar que estaban en deficiente estado se ha optado por la instalación de pantallas de radar

de defensa, es decir, pantallas de radar militares.

Empecemos primero por decir que esta opción que se ha realizado lo ha sido únicamente en España, según informes de que dispongo, utilizando los radares de defensa para el control del tráfico aéreo, lo cual es una medida que juzgo económicamente desafortunada, y peligrosa en cuanto a la seguridad del tráfico aéreo. La razón es sencilla y obvia. Los sistemas de radar de detección de blancos que utilizan los mandos de la defensa aérea para fines militares son fundamentalmente diferentes a los que debe utilizar la aviación civil. Ello se fundamenta en que el avión que quiere detectar el radar de defensa es un avión enemigo que quiere infiltrarse en el país con intención de atacar y, por lo tanto, no viene a dar ninguna facilidad a las pantallas de detección de radar para que puedan eliminarlo o para que puedan interceptarlo.

En cambio, en la aviación civil la filosofía es completamente diferente. El aviador civil es un aviador que quiere que le detecten para, incluso en las condiciones más adversas de visibilidad, poder tomar tierra en los aeropuertos del país.

Esta diferencia de avión enemigo y civil, repito, cambia por completo los sistemas de detección. Por una parte el sistema militar debe basarse en aparatos más costosos, técnicamente denominados radares primarios, utilizando aparatos distintos a los de la aviación civil, según los sistemas de coordenadas de altura normal o gran altura.

El sistema militar requiere servicios de radio-ayuda completamente diferentes. Los criterios de asentamiento de los aparatos no son tampoco los mismos de la aviación civil, puesto que los radares militares están emplazados en la alta montaña, muy lejos de los centros de control, con lo que la transmisión de los datos a larga distancia en tiempo real no ofrece las garantías mínimas requeridas por los sistemas de control del tráfico civil.

Los tipos de cobertura también son completamente diferentes en la aviación militar y en la aviación civil. Mientras que a efectos de defensa es fundamental localizar al enemigo lo antes posible y a la mayor distancia

posible del territorio nacional, en cambio en la aviación civil es fundamental facilitarle su entrada y, por lo tanto, conque a una distancia prudencial, no excesivamente lejos, se detecte el avión, es suficiente. Por lo tanto, en la aviación militar, los radares de defensa están proyectados, principal y básicamente, del territorio nacional hacia fuera, mientras que los radares civiles, para la aviación civil, están básicamente proyectados del territorio nacional hacia dentro.

El señor PRESIDENTE: Le ruego a S. S. que tenga en cuenta el tiempo, ya que quedamos en la última Junta de portavoces en ser estrictos. No le he querido interrumpir porque el tema es interesante, pero le ruego que abrevie en lo posible.

El señor GUERRA FONTANA: Abreviaré. Perdón, señor Presidente.

Otro detalle muy importante, que no voy a aludir con pormenores, y que afecta a la seguridad de nuestra defensa militar, es que las lecturas y los fallos de los radares civiles (que en este caso son militares) españoles, son controlados y detectados por los radares de los países extranjeros que rodean a España. Porque cuando viene un avión del extranjero, tienen los servicios de contral que hay en España que avisar al otro sector de control del que procede en el momento en que entra en su pantalla de radar, y por lo tanto cualquier servicio de espionaje de información extranjera puede con gran facilidad conocer los puntos negros o fallos de nuestro sistema de radar militar, que es lo mismo que el civil.

Consideramos que esta situación actual puede aún ser agravada, porque parece que hay el proyecto de instalación de un supercentro o macrocentro de control de defensa para utilización también civil que costaría, únicamente en mantenimiento, la asombrosa cifra de mil millones de pesetas anuales. Es una técnica muy sofisticada que nos situaría además estratégicamente en dependencia completa de los servicios de mantenimiento y asistencia técnica del Estado extranjero que nos lo va a facilitar, y que serían los Estados Unidos.

Hay otra serie de datos que agravan la

situación del sector y que ya figuraban en el anuncio de mi interpelación, que voy a enumerarlos, aunque sin detalle, y que son las siguientes: deficiencias en la situación de higiene de los locales de descanso y de los locales donde el personas de control del tráfico aéreo presta su servicio; reivindicaciones salariales, sociales, etc.

Creemos que la consolidación de la democracia que estamos en estos momentos intentando y luchando por conseguir nos exige, para tener una autoridad sobre el pueblo y para tener una autoridad de tipo internacional, como decía el ilustre profesor Tierno Galván: «además del poder, el prestigio». Y este prestigio es el que nos está pidiendo, nos está exigiendo y el que nos está obligando en estos momentos a subsanar todas estas deficiencias apuntadas.

La normalidad y el prestigio no consisten sólo en mantener el orden público y en tratar de solucionar una serie de problemas económicos, sino en atender además a la seguridad de los ciudadanos y de las personas que nos visitan y del tráfico económico en todos sus planos.

Para terminar, después de estas palabras, quisiera decir que no me gustaría haberles asustado, señoras y señores Diputados, pero de todas formas al estudiar el tema de esta interpelación he recordado un lema que había antes y que cada vez me está resultando más sugestivo, que es aquel de: «papá, viaja en tren». Esperemos que la actuación del Gobierno, concretamente del señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, adopte soluciones y deje de sernos atractivo el lema que acabo de citar. Porque, además, a los Diputados nos es casi imposible utilizar el tren como medio de transporte.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el representante del Gobierno.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez-Terán Hernández): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, la intervención del Diputado señor Guerra Fontana es ciertamente importante y su interés dimana de la importancia creciente del tráfico aéreo de la aviación civil en España.

El ha dado algunos datos, concretamente de las aeronaves que circulan por los centros de control aéreo de Barcelona, Madrid y Las Palmas. Yo completo esta importancia con algunos datos más. Ciertamente, uno de cada cuatro visitantes extranjeros llega por vía aérea. Se han controlado el año pasado más de medio millón de aeronaves en el espacio nacional. Los aeropuertos han registrado más de 42 millones de viajeros. Tenemos una amplia red de aeropuertos, con 41 aeropuertos, de los cuales 24 están abiertos al tráfico internacional. El volumen del tráfico nacional asciende a 22 millones de viajeros, de los cuales 14 millones lo hicieron en vuelos «charter». En definitiva, ocupamos el quinto lugar en el tráfico internacional, detrás de Estados Unidos, Reino Unido, Alemania y Francia, y nuestra compañía de bandera, la Compañía «Iberia», es la décima en el mundo, pero la segunda en Europa.

Todos estos datos configuran la importancia ciertamente creciente del tráfico aéreo, de la aviación civil en nuestro sistema de transportes.

Antes de entrar en las consideraciones sobre la mayoría de los puntos que ha explicado en su interpretación y en su intervención oral el Diputado señor Guerra Fontana, que ciertamente son muchos, porque su intervención es documentada, quisiera hacer dos consideraciones generales sobre política de transportes.

La primera de ellas es que hay un principio universalmente admitido, y es que ningún sistema de transporte en su conjunto, ni ningún subsector del transporte, puede atender y estar planificado e instalado, tanto en su infraestructura como en sus servicios, para atender a las etapas o momentos punta del tráfico que se produzcan. Ninguna red de autopistas, ninguna red arterial de carreteras en torno a una gran ciudad, ningún aeropuerto, ni ningún sistema ferroviario están planificados para atender las puntas de las vacaciones estivales, de Semana Santa o navideñas, de los fines de semana, en el tráfico de carretera, o de las épocas altas turísticas en el tráfico aéreo.

Ningún país, aun los más desarrollados, puede tener cubiertas estas «puntas», y hay una razón evidente: porque no aguantarían

el costo de infraestructura en inversión de servicios, gastos de explotación y dimensionamiento de todos los sistemas de transporte para atender a la época punta, puesto que sería costoso para la economía de cualquier país o presupuesto estatal, ya que tendría una infrautilización en el resto de las épocas del año.

El segundo principio es que, partiendo de esta base, ningún sistema de transporte puede atender las «puntas» máximas de tráfico, puesto que el problema de quienes rigen los sistemas de transporte es optimizar la utilización de los recursos para minimizarlos los días o las horas de saturación en estas épocas punta.

Por tanto, todos los usuarios de cualquier medio de transporte en la época punta, en la hora punta o en el día punta deben saber que falla la calidad en el aspecto de regularidad, en aras a no perder la calidad en la seguridad del respectivo tráfico, ya sea aéreo —como planteaba el señor Diputado interpelante— o de cualquier otro sistema de transporte.

Partiendo de estos dos principios, quiero reconocer que es cierto que ha habido en años anteriores deficiencias, especialmente de regularidad en las horas punta en las zonas básicas y en los aeropuertos situados en zonas turísticas. Esto se palió en buena parte en el verano del año 1977, donde si hubo deficiencias fue, más que por nuestros centros de control, por las relaciones con los centros de control extranjeros, especialmente franceses e ingleses, que tuvieron sus problemas.

Quiero aclarar que el nuevo reglamento aprobado para los controladores, como se hace referencia en la interpelación escrita, no afecta o ampara las condiciones de seguridad, si bien se establecen unos plazos superiores a los anteriores y superiores a la normativa de la OACI (Organización de Aviación Civil Internacional); estos plazos, que están planificados para un correcto u óptimo desarrollo de la carrera de los controladores, pueden ser reducidos, situados a nivel de lo que es normal, y no afectan ni deben afectar a la reducción de esos plazos de los que ocupen los sucesivos puestos en que se planifique la carrera de un controlador aéreo

en las épocas en que se demanda una mayor ocupación de los mismos.

Tiene razón el señor Diputado en cuanto a los números de plantillas y existencias. La plantilla prevista o programada en el año 1974 era de 1.595 controladores y en la actualidad es de 756. Puede parecer que existe la mitad de los controladores necesarios; esto no es cierto. No existe la mitad, y la carencia no es agobiante, aunque hay una cierta escasez real, pero la carencia, repito, no es agobiante porque, en primer lugar, las plantillas se planificaron con un margen de holgura; en segundo término, porque se partió de unas previsiones de tráfico en años, como en 1973 y anteriores, de todo tipo de tráfico que se ha visto disminuido en la práctica como consecuencia de la recesión económica mundial y de la crisis del petróleo, y en tercer lugar, aunque haya crecido en menor medida de lo previsto, el tráfico medido en número de pasajeros no ha crecido; sin embargo, en algún año ha disminuido en número de aeronaves, pues, lo que realmente es objeto de control aéreo es el número de aeronaves y no el de pasajeros. Por tanto, reconozco que existe una cierta escasez en el número de controladores. Se ha pasado, en los tres últimos años, de 440 a 756, pero es propósito del Ministerio acelerar, por los medios de que hoy dispone el Centro de Adiestramiento, el número de controladores, como decía el señor Diputado.

En cuanto a lo que dice el señor Diputado en su interpelación escrita sobre los sistemas de designación, el Ministro que les habla no comprende este sistema de designación directa, ya que estos puestos sólo corresponden a los jefes de operaciones de los Centros de Control y anteriormente a jefes del Ejército del Aire. Con el nuevo reglamento, estos puestos estarán atendidos por los controladores más antiguos y selectos de cada Centro de Control.

En cuanto a las instalaciones técnicas, no voy a cansar a SS. SS. explicando el número de cada una de las complejas siglas que se utilizan en la tecnología de la aviación actual. Existen los VOR, los DME, los NDB, etcétera, todo un conjunto, en definitiva, de radio-faros, medidores de distancia y sistemas de aterrizaje que cubren la seguridad

de la navegación aérea. Diré, como idea básica, que el sistema actual de ayudas a la navegación y el solape de los mismos se ha establecido de acuerdo con las normas de la Organización de Aviación Civil Internacional, siendo normalmente contrastado por las dos organizaciones más prestigiosas en el mundo de la aviación civil, que son el EUROCONTROL, a nivel europeo, y la FAA, a nivel americano; que su fiabilidad es completa; que se revisa por los correspondientes programas de verificación todos los meses y que existe, como norma internacional, el equipo duplicado en cada una de estas instalaciones, de forma que cuando falla una de ellas automáticamente entra en servicio la otra. En definitiva, creo que el sistema de instalaciones técnicas, que es muy complejo, tiene los requerimientos técnicos de las normas internacionales, la correspondiente comprobación y verificación mensual y la garantía del doble sistema, con lo cual, cuando uno de ellos falla, entra en servicio automáticamente el otro.

En cuanto al tema de la reglamentación que el Diputado presenta en la interpelación escrita, es cierto que no se ha publicado tras la aprobación del reglamento del Cuerpo de Controladores de la Circulación en septiembre del 77, que se aprobó tras largas, casi interminables, discusiones; no se ha publicado el reglamento de servicio de los centros de control, lo cual no quiere decir que los centros de control aéreos no tengan su reglamentación y la norma de cómo funciona cada una de sus instalaciones y lo que debe hacer cada uno de sus hombres, puesto que esto está regulado por las normas de organización de régimen interior del año 74, es decir, de hace escasamente cuatro años, que aún no están obsoletas, si bien hay que adaptarlas al nuevo reglamento de controladores aéreos aprobado en el verano del año pasado.

Pregunta el señor interpelante qué planes inmediatos existen. En cuanto a personal, ya he dicho que se va a aumentar el número de controladores aéreos que se forman en nuestro centro de adiestramiento.

En cuanto a mejoras de las instalaciones, yo remitiría al señor Diputado, para no cansar a la Cámara, a la relación de inversiones

incluidas en el programa de inversiones públicas de la Subsecretaría de Aviación Civil, que incluye todas las relativas a mejoras de nuestro sistema de control de la navegación aérea. Pero como el señor Diputado se ha referido reiteradamente a datos del aeropuerto de Barcelona (que, ciertamente, por muchas razones, es uno de los aeropuertos con mayor crecimiento de tráfico de los nacionales), así como a los correspondientes al accidente del año 70, cuyas causas y circunstancias están superadas, y a otros más recientes, haré una referencia a su reiterado y lógico interés por este aeropuerto que él tanto utiliza y también el Ministro que les habla.

En primer lugar, quiero decirle que, según la FAA, la organización que ha hecho una verificación del número de controladores, la plantilla es suficiente en el funcionamiento normal del aeropuerto, pero va a ser insuficiente en la época punta de este verano, por lo cual está previsto el traslado en esta época punta de otros aeropuertos con menor tráfico, en la temporada de verano, al de Barcelona. Así se hizo en 1977 y se hará en el año 1978.

En cuanto a los locales y condiciones sanitarias, creo absolutamente infundada la afirmación escrita del interpelante de que los locales carecen de las condiciones higiénicas mínimas. No obstante, anuncio al señor Diputado que en este mismo año se ampliará la sala de control, con lo cual quedará garantizado y en condiciones óptimas el tráfico de los controladores aéreos.

Por lo que se refiere a las instalaciones, me atrevería a decir que el aeropuerto de Barcelona está en «punta» en cuanto a las mejoras realizadas en el año 77 y las que están previstas para el 78. Se ha establecido un sistema semiautomatizado de control de ruta al mismo nivel que el más moderno del centro de control de Karlsruhe, que es el mejor que hoy existe en Europa. Se ha revisado, y el control efectuado por la Organización Europea de Seguridad (Eurocontrol) dice que su situación, la de los equipos de comunicación tierra-aire, es superior a la media del resto de los centros europeos. Los radioayudas y los sensores-radars del aeropuerto de Barcelona son plenamente sufi-

cientes para las actuales necesidades. Con esta modernización y ampliación del centro de control de Barcelona se ha establecido un nuevo radar-primario para el servicio de este centro de control; van a entrar en servicio muy próximamente los nuevos equipos de radar UHF y de VHF para el control en ruta, que se han montado en Soler; se va a disponer de una segunda reserva de cobertura de radar secundario y de comunicaciones tierra-aire, de un nuevo sistema de control de aproximación y, como decía antes, de la ampliación de la nueva sala de control; es decir que, ante el tráfico creciente del aeropuerto de Barcelona, se están tomando todas las medidas que apuntaba como deficiencias de épocas pasadas el Diputado interpelante.

Y respecto a una consideración marginal que ha hecho sobre los radares militares, quiero decirle que es plenamente compatible la utilización de estos radares militares para el uso de la aviación civil. Lo que ocurre es que son más costosos, porque al tener que detectar un sistema de circulación aérea, como el militar, mucho más rápido y con unas características distintas que las de la aviación civil, son más costosos, repito, y tienen más sensibilidad, pero este exceso de sensibilidad no perjudica, sino que es un elemento favorable a su tratamiento en el campo de la aviación civil. No es que hayamos instalado radares militares para uso de la aviación civil, sino que, en tanto se produce un nuevo sistema de control, al que me referiré al término de mi intervención, es conveniente y es útil, para no duplicar las inversiones, utilizar el exceso de capacidad y de sensibilidad que tienen las instalaciones de radares militares, cuyo problema no es dónde están ubicados, sino si efectivamente cubren todo el territorio nacional, como así ocurre.

En definitiva, señores Diputados, quiero hacer dos conclusiones finales, a modo de síntesis, porque sobre lo que ha dicho el Diputado interpelante podría extenderme durante mucho tiempo, pero creo que no debo cansar demasiado la atención de SS. SS.

En primer lugar, no hay motivo de alarma, pues nuestra situación del sistema de

control de la navegación aérea funciona con normalidad. No hay nadie, en ninguna actividad de transportes ni humana, que pueda garantizar seguridades al cien por cien, pero nuestros sistemas de control tienen un óptimo grado de seguridad, contrastado por dos organizaciones de nivel mundial. Prueba de ello es que España ocupa el quinto lugar en el de tráfico aéreo internacional, cosa que no ocurriría si su seguridad ofreciera las más leves dudas o importantes dudas a estas organizaciones internacionales que controlan la aviación civil y su seguridad.

En segundo lugar, y a modo de síntesis, diré que existe un problema real en nuestro sistema de control aéreo. El problema real es que el sistema que tenemos actualmente establecido, con las mejoras introducidas y que están previstas en nuestro programa de inversión, nos lleva a la conclusión de que en el año 1982, aproximadamente, el sistema de control de la navegación aérea se quedará saturado, no obstante las mejoras progresivas que se están introduciendo en él. Por lo tanto, el problema básico que tenemos planteado en el transporte aéreo es que para el año 1982 tiene que establecerse un nuevo sistema de control aéreo, tema al que de pasada ha hecho referencia el Diputado interpelante y que es una de las alternativas que están en estudio. El Ministerio de Transportes y Comunicaciones tiene que proponer al Gobierno, en este año, la iniciación de un proceso de contratación de un nuevo sistema de control aéreo, que puede empezar a realizarse a comienzos del año 1979 para que entre en operación en 1982. Este es el problema real y básico, no angustioso por el tiempo, puesto que tenemos cuatro años de margen, sobre el cual tiene que hacer una propuesta y tomar una decisión el Ministerio de Transportes y Comunicaciones y elevarla al Gobierno. Este es el anuncio más importante de todos los que he dicho ante este Congreso de los Diputados. Esta decisión, como digo, se tiene que tomar en este año. Este nuevo sistema permitirá una mejor utilización de nuestros aerovías, una mayor seguridad y la previsión necesaria para el control del tráfico aéreo de nuestro sistema de transportes para, apro-

ximadamente, veinte años, es decir, hasta el año 2000.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Guerra Fontana para contestar en diez minutos, si está de acuerdo.

El señor GUERRA FONTANA: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el señor Ministro me ha devuelto una parte de tranquilidad para el próximo vuelo que tendré que hacer; lo que lamento es que los controladores con los que he hablado no compartan completamente las opiniones del señor Ministro. Temo que nos pase un poco como con un chiste que había oído yo en los años 60, en que iban dos personas en un tren de viajeros y una le decía a la otra que España era el país que producía más energía y más electricidad, que tenía la mejor red de comunicaciones, el mejor ejército y demás. «Pues mire —le contestó la otra persona—, yo me he recorrido todo el territorio nacional, he comprobado algunos datos y, la verdad, no son ciertos»; a lo que la primera replicó: «Si usted leyera los periódicos no tendría estas dudas».

Eso es lo que creo que pasa con los controladores aéreos; no conocen toda la política y la información del Ministerio, y entonces están intranquilos y nos intranquilizan a los Diputados, o por lo menos a este Diputado.

Quiero manifestar, muy brevemente, que en ningún momento las cifras que ha dado son cifras punta, sino que son cifras medias de toda la intensidad del tráfico aéreo; que no he visto tampoco una solución completamente clara por la que se pueda pasar, de los 60 títulos que emite cada año la Escuela de Controladores, a los 500 que harían falta para solucionar el problema de acuerdo con las predicciones del año 1973; que tampoco he visto, y quizá sea una mala interpretación de este Diputado, el que verdaderamente la aviación civil dependa principalmente del sistema de radares civiles y no dependa principalmente, subrayo, del sistema de radares militares, y querríamos tener conocimiento de algún plan para la sustitución, como se está haciendo en algún otro país, y creo que es el caso de Italia.

Ha dado el señor Ministro datos técnicos que este Diputado, que es letrado y abogado, no conoce porque no tiene conocimientos en Ingeniería Civil, pues, aunque tiene muchos «hobbis», no es el de la aviación uno de ellos, por lo que no puede contestar y tendrá que remitirse a sus informadores para ver si esto es cierto.

Ahora, lo que sí que dispone y puede transmitirlo, si no tiene conocimiento el señor Ministro, es de un informe oficial del Centro de Control de Navegación Aérea de Barcelona, de la Subsecretaría de Aviación Civil, apuntando los defectos que ha señalado en la interpelación del Reglamento en cuanto a consecuencias sobre el tráfico aéreo, hecho por los miembros del control de navegación aérea de Barcelona y que fue remitido el 30 de diciembre de 1977.

Se reserva este Diputado el derecho de presentar una moción tras haber consultado con sus informadores técnicos, y preferiría, por cuestiones de comodidad, no tener que hacerlo, señor Ministro; espero, de todas formas, que lleguemos a una solución positiva de este problema, que creo que es de trascendencia para todos nosotros.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez Terán Hernández): Señorías, muy brevemente para decirle que considero del máximo interés las observaciones o defectos que puedan señalar los controladores; no me he reunido todavía con ellos, pero sí lo he hecho con los pilotos civiles y con el personal de tierra, porque creo que la experiencia de quienes viven a diario los problemas es de la máxima utilidad y debe transferirse a los órganos que planifican y toman las decisiones.

En segundo lugar, que el chiste que ha contado el Diputado no es de aplicación en este caso, puesto que medio millón de aviones nacionales y extranjeros comprueban las condiciones de nuestro sistema de control.

En cuanto a que no ha visto claro, probablemente es porque el Ministro no ha dado la explicación clara de cómo se va a acelerar la formación del mayor número de controla-



dores. Lo que está previsto es que, de los tres cursos que hacen en el Centro de Adiestramiento, hagan dos en este Centro y otro en los propios centros de control, con lo cual, forzando el número de 60, que aproximadamente es el que tienen, podremos casi duplicar o aumentar en un 50 por ciento el número de controladores que se forman.

El tema del sistema de radares forma parte del estudio que se está haciendo sobre el nuevo sistema de control aéreo. Yo comprendo que éste es un tema muy complejo, con numerosos datos, y por cualquier modo, sea moción, sea pregunta o información directa, yo daré datos todo lo completos que deseen sobre el sistema de funcionamiento de nuestro sistema de control aéreo.

#### AMNISTIA A MAESTROS DEPURADOS

El señor PRESIDENTE: Corresponde a continuación el examen de la interpelación formulada por la Diputado del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso doña María Izquierdo Rojo. De manera casi simultánea, a efectos de la contestación del señor Ministro, será también examinada la interpelación presentada por don Manuel Sánchez Ayuso. Es decir, que serán las dos interpelaciones las que contestará de una forma única el Ministro de Educación.

De todas formas, antes de iniciar esta interpelación, queríamos dar conocimiento a la Cámara de la notificación recibida de la Mesa de la Comisión de Asuntos Constitucionales y Libertades Públicas, presidida por don Emilio Attard, y que, con la presencia de la totalidad de los miembros, ha acordado que el día de iniciación del debate general sobre el anteproyecto e informe de la Constitución sea el 5 de mayo, a las 10 horas. Queda, por tanto, convocada la Comisión Constitucional, y que sirva también para información de los señores Diputados.

Tiene la palabra doña María Izquierdo Rojo.

La señora IZQUIERDO ROJO: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, es para mí un motivo de honor intervenir en esta

Cámara, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, para defender a los maestros de la República, a los del plan profesional del 31 y a los cursillistas del 36, maestros que tienen a gala pertenecer todavía a esas promociones que han sido ejemplo del Magisterio español. El Gobierno de la República supo ver que si urgente era la creación de escuelas, aún era más urgente la creación de maestros, y éstos son precisamente los hombres a los que se les había encomendado la tarea de hacer una nueva escuela. Una escuela que —como dice textualmente el Decreto de 31 de septiembre de 1931— debía de ser jardín y taller, convivencia de todas las clases sociales y de todas las confesiones. La República —proseguía el mencionado decreto— no pretende solamente levantar las paredes de una escuela; aspira a dar a la escuela un alma con esta reforma que es, a la vez, social, cultural y económica. La República tiene la convicción de formar, independizar, sostener y fortalecer el alma del maestro, con el fin de que sea el alma de la escuela.

Pues bien, lo que hoy pretendemos es que estos maestros, que en su día no pudieron acceder al Cuerpo por motivos políticos, exclusivamente políticos, se les aplique la Ley de Amnistía en toda su amplitud y con la misma generosidad que nosotros la aprobamos en esta Cámara.

Son maestros que pertenecen a dos planes diferentes: los del plan profesional del 31 son maestros que debían de opositar a un número limitado de plazas, y únicamente cuando estaba en posesión de esa plaza podían cursar tres años y un cuarto más, que era práctico, y lo realizaban ya en las escuelas cobrando un salario. Por el contrario, los cursillistas del 36 debían de pasar tres ejercicios. Son dos tipos diferentes que no debemos de confundir. Y por más que la legislación represiva los haya tratado de forma uniforme y por más que los haya tratado de una forma uniforme la Administración, a la hora de pensar en su integración, no viene a qué el confundirlos y mucho menos el llamar a los maestros del plan profesional del 31 «Cursillistas del 31», tal como hizo el señor Fernández-Galiano días atrás en el Senado, demostrando una evidente negligencia en el conocimiento del tema.

Los cursillistas del 36 realizaron dos ejercicios antes del 18 de julio, pero, inmediatamente después de terminado el segundo ejercicio, se inicia la guerra. Los tribunales se disuelven. Se notifica a éstos que deben enviar la documentación al Banco de España, en Madrid, o a las sucursales de la provincia. Y, como consecuencia de todo ello, lo que ocurre es que en la llamada zona nacional los cursillos se anulan y en la zona republicana sólo van a poder terminar los cursillos y las prácticas aquellos maestros que no son movilizados, porque en plena guerra civil el Gobierno de la República prevé que, para evitar perjuicios y para que estos cursillistas del 36 puedan acceder a las nuevas escuelas de creación, tomen posesión mediante una circular que envía a los Inspectores Jefes de Primera Enseñanza; toman posesión de forma interina de las escuelas, pero aquellos que pudieron hacer las prácticas de esta manera son exclusivamente algunas mujeres, algunos casos rarísimos que ya no eran jóvenes en aquel momento, o aquellos a los que se les declaró no aptos para las armas. Pero la mayoría de los cursillistas, la mayoría de los maestros del 36 estaban en el frente y, por tanto, no pudieron acogerse a estas declaraciones y disposiciones, y no pudieron hacer las prácticas.

Termina la guerra con la victoria del franquismo. Y aquí es donde empieza la odisea de los maestros antifranquistas. En noviembre de 1936, el Decreto número 58, firmado en Salamanca por el General Franco, declaraba nulas las disposiciones dadas por la República, suprimiendo así, de una forma unilateral, los derechos que habían contraído estos maestros. ¿Y los maestros afectos al Régimen? Los maestros afectos al Régimen ingresaron a través de las sucesivas oposiciones restringidas que se celebran en 1940, 1941 y 1960, e ingresan todos, absolutamente todos, porque en las oposiciones del 60 no hubo suspensos o, para ser más exactos, hubo un suspenso de un maestro al que se le sorprendió copiando, todos los demás aprobaron. Los maestros desafectos al Régimen no podían opositar a estas oposiciones de aprobado general porque no todos podían opositar a las oposiciones franquistas; se les exigían unos requisitos de «inquebrantable adhesión

al Movimiento», y estos maestros no podían concursar a las oposiciones, como no pudieron concursar tantos defensores de la democracia.

Muchas cosas tuvieron que cambiar, y dentro de esta política del cambio, de la reconciliación, el Real Decreto de 2 de junio de 1977 expresa el deseo de la Corona de superar las diferencias entre los españoles y dar el mismo trato a unos maestros y a otros. El Real Decreto es absolutamente claro, pero lo que no está tan claro es que la Orden ministerial de 10 de octubre de 1977, para la aplicación de dicho Real Decreto, permita tal tratamiento en condiciones de igualdad, como vamos a ver inmediatamente que no lo permite. En primer lugar, a los cursillistas del 36 se les exige que acrediten el haber aprobado todos los ejercicios eliminatorios. Y a nosotros no es que nos parezca mal ni bien este requisito; lo que pasa es que es absolutamente imposible para la mayoría de los cursillistas. El Ministerio, en vez de utilizar esa tercera persona muy cómoda, debía haber utilizado una primera persona que nosotros acreditemos, porque hoy día, ni en el Ministerio, ni en las Delegaciones provinciales ni en las escuelas de Magisterio existen las actas de esos tribunales calificadores; toda esta documentación la ha perdido la Administración; la ha perdido, o bien la ha destruido, en una conducta que ahora perjudica exclusivamente a los cursillistas del 36, pero a los cursillistas del 36 desafectos al Régimen, porque los demás ya pasaron en su día.

Además, y por si fuera poco, estos maestros tropiezan con una Administración que en nada facilita la labor de búsqueda de documentos. Respuestas dilatorias, abusivas, cuando no impertinentes; funcionarios muy señalados, concretos y conocidos que todavía guardan recelos y que están entorpeciendo y haciendo lo posible para que estos maestros no puedan integrarse. Se ha dado el caso de no admitir como válido el testimonio de dos miembros del Tribunal de entonces.

¿Es esto dar facilidades? ¿Es esto actuar con flexibilidad?

La Administración debería saber que todavía está en deuda con esos maestros que han pagado unos derechos de examen, que realizaron parcialmente este examen y que toda-

vía no han sido calificados; además, ha sido la Administración la que ha destruido la documentación que exige porque, si no, ¿cómo se explica que en 1958, en Santander, se extiende un certificado de que existen las listas calificadoras, certificado que obra en mis manos, y hoy en día no existan tales listas? El Ministerio pide unas certificaciones que no existen y que él no puede facilitar; pide que se le presenten los documentos que precisamente él ha destruido o ha perdido. ¡Difícil requisito es éste cuando lo que se pide se sabe de antemano inexistente!

Estos documentos que pide el Ministerio no existen, pero ¿quién sabe que no existen? Pues sí, el mismo Ministerio; en una conducta increíble (una conducta como la de Juan Palomo, «yo me lo guiso, yo me lo como»), les pide los certificados y resulta que certifica que no puede extender tales certificados. Aquí tenemos un documento del Jefe del Servicio de Profesorado de EGB en el que se dice: «Se hace constar a este respecto que en el Ministerio no obra dato oficial alguno sobre la aprobación de los referidos ejercicios eliminatorios, por lo que en ningún caso podrá facilitar certificado alguno a los interesados, únicos a quienes corresponde probar plenamente su derecho a la pretendida integración».

Así se sacude el Ministerio la responsabilidad que tiene, mejor dicho, así pretende descargarse de esta responsabilidad, porque sigue teniéndola.

Todos sabemos, señor Ministro, que para cualquier certificado o título, lo válido no es la papeleta que en ocasiones obra en poder del examinado; lo válido son las actas, los documentos que obran en poder del Ministerio.

Los cursillos tenían un carácter de oposiciones. La Administración fue la que se quedó con la constancia de esas actas y la Administración sí es responsable de esa documentación. Pero esto es sólo una faceta del problema.

El señor PRESIDENTE: Permítame Su Señoría le recuerde el transcurso del tiempo reglamentario.

La señora IZQUIERDO ROJO: La otra faceta del problema (*Risas*) es la de los maes-

tros del 31 que, efectivamente, ya han sido integrados el 20 de febrero de 1978, pero no se les ha considerado como funcionarios para esta integración; no se les ha considerado funcionarios para aplicarles la Ley de Amnistía y beneficiarse del artículo 7.º que prevé esta consideración de su antigüedad. Sin embargo, señor Ministro, sí han sido considerados funcionarios estos maestros del 31 para su depuración. La Orden de 29 de abril de 1937 es absolutamente explícita al respecto. A los maestros procedentes de la tercera, cuarta y quinta promoción del Plan profesional del 31 se les trata como maestros titulares para depurarles y, so pena de caer en agravio comparativo, si en ese tiempo de persecución política se les consideraba como funcionarios, ahora también tenemos que considerarles como funcionarios.

Quisiéramos saber si el señor Ministro es consciente de este hecho, si es consciente de que en un gran número de disposiciones se alude explícitamente a que todos los maestros del Plan profesional del 31 fueron depurados. Y si entre los representantes del señor Ministro no saben qué nombre darles a estos maestros, entonces sí sabían qué nombre darles; en los «Boletines Oficiales» y en los expedientes de depuración, a los maestros del 31 se les llama Maestros y Maestros.

No queremos que el señor Ministro gaste su tiempo en explicarnos en qué momento y cómo se adquiere la condición de funcionario, porque ese tema está absolutamente claro. Estos maestros no pudieron adquirir la condición de funcionarios porque se lo impidió la Administración que les hacía funcionarios. Lo que queremos que exprese el señor Ministro, y esperamos su respuesta, es si legalmente es admisible que la Administración pueda negar la condición de funcionarios a aquellos a los que depuró como funcionarios.

A aquellos a los que depuró como funcionarios, a aquellos a los que la Administración les impidió ejercer como maestros titulares (y a éstos me estoy refiriendo, porque en ningún momento comprende mi defensa el caso de quienes se fueron a otras profesiones porque les resultaban más gratificadoras crematísticamente; me refiero a aquellos a los que la Administración les im-

pidió ejercer), precisamente en el momento en que la Administración les separaba de la docencia venía a reconocerles que estaban dentro; o sea, se les estaba reconociendo su titularidad de maestros en el momento en que les negaba la posibilidad de ejercer como tales.

La postura justa ha de ser la de situar a los maestros de la República en el mismo lugar y en las mismas condiciones de los maestros que no han sido represaliados, de los maestros que no fueron desafectos al Régimen; e igual significa igual, igual para unos que para otros. Al menos eso es lo que nosotros pensábamos cuando, aquí, aprobamos la Ley de Amnistía; eso es lo que pensábamos cuando, aquí, hablábamos de reparar injusticias cometidas durante cuarenta años, de liquidar delitos por motivos políticos de que todos tendrían un sitio, de que se acababan las desconfianzas y los resentimientos. Nosotros, en esta misma Cámara, aplaudimos en pie, y algunos yo diría que aplaudimos a rabiar, y precisamente por ello, con la misma fuerza, debemos exigir que la Ley de Amnistía se cumpla. Y si la Ley de Amnistía era necesaria, lo era porque las leyes anteriores no eran suficientes, porque las leyes anteriores seguían todavía diferenciando entre vencedores y vencidos. Lo que no es justo es que, después de aprobada la Ley de Amnistía, nosotros vayamos a aplicar leyes anteriores que ya se ha demostrado son insuficientes.

En la carrera interminable de estos maestros, de integraciones y desintegraciones, figura un montón de perdones, figura un montón de indultos, figura un montón de amnistías: La Orden ministerial convalidando los estudios y títulos realizados durante la guerra en la zona republicana, de 1970, que se hace extensiva en 1977 al Magisterio; el decreto sobre indulto, de 1975; el Real Decreto sobre amnistía, de 1976; el Real Decreto sobre integración, de 1977. Y todas estas leyes fueron hechas para igualar a estos maestros a los maestros no represaliados, pero ninguna, en su aplicación, consiguió igualarlos.

Sinceramente, después de tantas disposiciones sin resultados positivos yo no puedo por menos de acordarme, nada más y nada menos, que de Fernando VII y su famoso in-

dulto, que a todos abarcaba y que a nadie alcanzaba.

Precedentes hay, porque en 1958, siendo Joaquín Ruiz-Giménez Ministro de Educación Nacional, integró a los cursillistas de Enseñanza Media del 36. Estamos seguros de que este Ministerio va a actuar también con generosidad y con cierta equidad y coherencia respecto a lo que ha hecho el Gobierno en otros campos, porque a los militares que tomaron parte en la guerra civil, según Real Decreto-ley de 6 de marzo de 1978, se les reconoce la antigüedad y la misma consideración que si hubieran estado en activo. A los Oficiales, a los Suboficiales y a los alumnos de Academia. Si reconocemos la antigüedad a los alumnos que estuvieron en Academias militares antes del 18 de Julio, ¿por qué no queremos reconocer la antigüedad a los maestros del plan profesional del 31, que tienen en su haber una oposición y tres años de preparación profesional? Nosotros pedimos que se les reconozca la antigüedad a estos maestros, pedimos que se les considere que son funcionarios, lo mismo que esa Administración los consideró para su depuración, y que se les aplique, por tanto, la Ley de Amnistía...

El señor PRESIDENTE: Perdóneme S. S., pero por segunda vez le invito a que concluya; ha transcurrido el tiempo reglamentario. No se trata de una apreciación de la Presidencia, sino que ha sido acuerdo de la Junta de Portavoces el que tuviéramos especial cuidado en cumplir el tiempo reglamentario. Por tanto, ruego a S. S. que concluya rápidamente.

La señora IZQUIERDO ROJO: De acuerdo.

No creo, por otro lado, que esto pueda suponer un gravamen para la Administración cuando la Administración actualmente está haciendo miles de funcionarios por el mero hecho de haber servido al régimen anterior, cuando la Administración está pensando en hacer treinta y tantos mil funcionarios de la antigua Organización Sindical sin oposiciones y cuando éstos fueron elegidos poco menos que a dedo. Creo que sería lamentable llegar a tener la certeza de que este Gobierno únicamente se preocupa

del presente y del futuro de la herencia del franquismo.

Señor Ministro, estos maestros son demócratas, pero demócratas de los de siempre; han luchado por la democracia durante toda su vida y ahora la democracia no les da más de lo que les dio el franquismo, porque reconocer los títulos, reconocer los estudios eso ya lo hizo el franquismo en 1973.

Usted sabe, señor Ministro, que estamos ante un grupo de hombres que no cejan ni son de fácil resignación ante la injusticia: seguirán adelante hasta el momento en que se les reconozcan sus derechos, y lo que esperamos es que ese día sea hoy. Los maestros de la República tienen ya muchas canas y están cansados de discursos esperanzadores, están cansados de acogidas, de sonrisas, para que después se les mande con la música a otra parte; están cansados de no tener profesión, de no tener Seguridad Social ni jubilación; están cansados, a sus setenta y tantos años, de seguir rodando de cola en cola y de ventanilla en ventanilla para pedir que se les reconozcan sus derechos. Y todo esto, simplemente, por haber sido soldados en 1936. Muchas gracias y perdón. (*Grandes aplausos.*)

El señor PRESIDENTE: Con el respeto debido a los asistentes a esta sesión en la tribuna pública, debo recordarles que las normas reglamentarias y de cortesía imponen que se abstengan de toda manifestación a favor o en contra de lo que oigan en esta Cámara. Son simples asistentes en la tribuna pública y no participantes de lo que aquí ocurre. Esta Presidencia, en numerosas ocasiones, ha tenido que repetirlo, quizá porque la ausencia de Cortes democráticas en otras épocas no fuera el caso para poder decirlo. Sin embargo, violentándose, porque no es cómodo el tener que advertir al público de sus obligaciones —también de sus derechos—, esta Presidencia debe decir que si el público asistente a estas sesiones continúa tomando parte, nos veremos en la obligación de desalojar la tribuna y celebrar estas reuniones de otra manera muy distinta.

Tiene la palabra el Diputado señor Sánchez Ayuso y así el señor Ministro con-

tará después a las dos interpelaciones conjuntamente.

El señor SANCHEZ AYUSO: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, como mi interpelación va en el mismo sentido que la de la señora Diputado que me ha precedido, quería empezar por decir que asumo todo lo que ha expuesto y que por razones de economía parlamentaria voy a ser brevísimo.

Como sabemos, el tema objeto de esta interpelación a que en concreto voy a referirme, el de los maestros del plan profesional de 1931, no es un tema de aquellos que afectan a un gran número de personas, pero representa un problema que en justicia debe resolverse, y debe resolverse afirmativamente, pues supone un caso más de discriminación contra sancionados como consecuencia de la guerra civil. Sabemos también que la Comisión de Cultura y Enseñanza de la Junta de Burgos, por un decreto al que antes se ha referido la señora Diputada y una orden inmediata, dispuso que todos los maestros en activo fueran sometidos a depuración por responsabilidades políticas, a cuyo efecto se crearon unas comisiones depuradoras. Asimismo la citada Comisión de Cultura y Enseñanza, mediante una orden posterior de 29 de abril de 1937, disponía que los alumnos de ambos sexos que ingresaran mediante examen u oposición, con arreglo al plan profesional de 1931, no podrían desempeñar por ningún concepto una escuela sin haber sido objeto del expediente de depuración que debería incoar la Comisión correspondiente. Vemos, pues, que en esta orden, en los artículos 1.º y 2.º, que no voy a leer, se ratifica una doctrina de asimilación a los maestros en ejercicio. Ratificación que luego viene haciéndose también por parte de la Orden ministerial del 14 de julio de 1939, en sus artículos 10 y 11.

Todo ello demuestra —y creo también que ha quedado perfectamente reflejado en las palabras de la señora Izquierdo— que los maestros que proceden de la tercera, cuarta y quinta promociones del citado plan profesional fueron tratados por la legislación represiva como maestros titulares. Y éste es el punto clave de las interpelaciones: fueron

tratados como maestros titulares por esa legislación, lo que, por otra parte, era lógico, habida cuenta de que con la aprobación de sus oposiciones habían ganado, de acuerdo con la ley, el derecho a una plaza en propiedad.

Si, como ha dicho la señora Izquierdo, fueron considerados como funcionarios en ejercicio entonces, siendo sancionados por los mismos organismos que sancionaron a los funcionarios, si se les aplicaron las mismas sentencias, las mismas penalizaciones, es justo y de razón que ahora, llegado el momento del olvido y de la reconciliación, se les aplique el mismo trato y se les restituyan, por lo tanto, en el mismo plano de igualdad, los derechos de que fueron privados.

Estos profesionales están ya integrados en el Cuerpo de Profesores de Educación General Básica. Se han admitido, por tanto, los derechos que han aducido, pero no de una forma completa, porque subsisten efectos de esas inhabilitaciones que se dictaron en su momento. Estos maestros, por ejemplo, no tienen reconocida su antigüedad, y esto es un efecto de la inhabilitación, de la depuración a que se les sometió; efecto que no ha sido corregido, que no ha sido enmendado.

Las razones expuestas abonan muy claramente la necesidad de que a todos estos maestros se les habiliten en toda su extensión los beneficios inherentes al Título VII de la Ley de Amnistía. En virtud de todos estos razonamientos, lo único que me resta decir, para acabar, es que desearía que el Ministerio de Educación respondiera a esta interpelación en un sentido positivo, reconociendo a estos maestros todos los beneficios que se incluyen en esa ley, porque es justo que es de total justicia y razón.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro de Educación tiene la palabra para responder a las dos interpelaciones.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Cavero Lataillade): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en cumplimiento de lo acordado por la Junta de Portavoces de esta Cámara, voy a contestar

conjuntamente a las interpelaciones formuladas por doña María Izquierdo Rojo, del Grupo Socialista del Congreso y Diputado por Granada, y don Manuel Sánchez Ayuso, del Grupo Parlamentario Mixto, Diputado del Congreso por Valencia. En realidad, voy a tratar de ser breve, porque quizá la afición deportiva de alguno de los miembros de la Cámara viene a determinar que haya huecos en los escaños y me temo que si me extiendo...

El señor PRESIDENTE: Señor Ministro, no podemos suponer eso; debemos pensar que son otras ocupaciones. (*Risas y rumores.*) La dignidad parlamentaria no puede suponer que se hayan ausentado los señores Diputados para ver una competición deportiva. (*Risas.*)

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Cavero Lataillade): Le agradezco al señor Presidente la confianza que tiene en las diversas obligaciones de los señores parlamentarios, pero también le quiero decir que desde el punto de vista del Ministerio de Educación y Ciencia, aunque el sector deportivo no es de nuestra responsabilidad, me parece que es importante para el país que haya sensibilidad deportiva. (*Rumores y risas.*)

Quiero contestar a esta interpelación dentro de la tipificación que voy estableciendo, que llamo interpelación «tándem». Me toca, asimismo, inaugurar un sistema de contestar conjuntamente a dos interpelaciones, aunque se trata de un tema coincidente. No obstante, debo señalar que, a pesar de la gentil postuladora de los problemas de estos maestros, problemas humanos de gran importancia que merecen ser considerados con toda seriedad, no hace falta esa defensa, porque de lo que en realidad se trataba era de una interpelación dentro de la vía que nuestro Reglamento permite.

En todo caso, señalaré que el tema no es nuevo. Evidentemente, en esta Cámara es la primera vez que se plantea como interpelación, pero ya fue objeto de otra interpelación en la otra Cámara, en el Senado, y no me voy a referir demasiado a ella, porque la alusión que se ha hecho a la

intervención del Subsecretario del Ministerio, contestando al Senador Josep Antoni Baixeras Sastre, no ha sido precisamente muy favorable. Sí quiero señalar que la interpelación, según consta aquí en el texto, era al Gobierno. Luego, estando sentado en el banco, he visto que se interpelaba directamente a un Ministro del Gobierno. La interpelación es al Gobierno, aunque después sean los Ministros los que contesten a las interpelaciones. *(Rumores. Varios señores Diputados hacen signos indicando que no hay miembros del Gobierno.)*

Hay algún otro compañero, señores Diputados. Por lo menos, tengo la suerte de no estar solo.

Tanto la Diputada doña María Izquierdo Rojo como el Diputado señor Sánchez Ayuso piden la aplicación de los beneficios del artículo 7.º de la Ley 46/1977, de 15 de octubre, que aprobó esta Cámara, sobre Amnistía, y que ésta se aplique a los maestros procedentes del plan profesional de 1931 y, en este caso, también a los cursillistas del Magisterio Nacional de Enseñanza Primaria de 1936.

Ante todo, quiero señalar que la cuestión planteada, sin perjuicio de su hondo contenido humano, al que nadie puede ser insensible, tiene un carácter eminentemente técnico-jurídico, al cual es preciso referirse. El artículo 7.º de la ya varias veces mencionada Ley 46/1977 sobre Amnistía, que aprobó esta Cámara, dice textualmente que los derechos que el mismo menciona «son de aplicación a los funcionarios civiles» (eso dice textualmente) «sancionados o separados del servicio». Parece incontestable una correcta interpretación normativa, pero el Ministerio de Educación y Ciencia, aunque tiene que tutelar a una serie de funcionarios que para el servicio educativo del país están adscritos al Ministerio, no es responsable, sin embargo, de la función pública. En consecuencia, todo el funcionariado tiene una responsabilidad más directa respecto a la Presidencia del Gobierno, que es en última instancia quien interpreta las normas que afectan a funcionarios. En todo caso, quiero decir que, desde esta perspectiva, como es lógico sometida a una posible revisión en

cuanto a su alcance jurídico, no tienen la condición de funcionarios públicos aquellas personas a quienes les falta el requisito de la toma de posesión.

Hay una normativa que en este momento se aplica en cuanto la ley se refiere no a aquellas personas que prestaban servicios a la Administración, que quizá en una técnica jurídica más amplia debió decirse, sino específicamente a todos aquellos que eran funcionarios. Luego, desde una estricta aplicación de la ley, la condición de funcionario, por aplicación del ordenamiento jurídico vigente, puede interpretarse de forma más amplia, pero esto dice que la condición de funcionario se adquiere mediante una serie de requisitos, entre los cuales está el que consolida esta situación, que es la toma de posesión. Esta ha sido hasta el momento la práctica en todos los aspectos, no la que se refiere muy específicamente al que estamos considerando ahora, por parte del Ministerio de Educación y Ciencia. A todos los que ya en su día fueron funcionarios, pues, se puede decir de forma rotunda que se les han aplicado, como es de justicia, los beneficios que determina el artículo 7.º de la ley tantas veces mencionada, reintegrándoles al servicio activo y reconociéndoles, a petición de parte, todos los derechos.

Resulta indispensable para una respuesta más clara distinguir entre las distintas situaciones, tanto en relación con los maestros procedentes del plan profesional de 1931 como con relación a los identificados como cursillistas del Magisterio Nacional de 1936.

En primer lugar, los maestros procedentes del plan de estudios instituido el 29 de septiembre de 1931 por un decreto del entonces Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes y los llamados del Plan de Formación Profesional que cumplieron todas las fases de dicho plan de estudios y llegaron a adquirir la condición de funcionarios públicos han recibido en cada caso la plena aplicación de los beneficios de la amnistía y la absoluta restauración de sus derechos.

En segundo lugar, como segundo grupo están aquellos maestros procedentes del mismo plan de estudios, del mencionado plan profesional de 1931, que por diversas cir-

cunstancias (no sólo se debe a las circunstancias que se han señalado) no adquirieron la condición de funcionarios, pero que, sin embargo, realizaron completos los estudios correspondientes a dicho plan, los cuales han sido integrados en el Cuerpo de Profesores de Educación General Básica, adquiriendo, a partir del momento de la incorporación, la condición de funcionarios públicos.

No obstante, en cumplimiento de una disposición, que es el Real Decreto de 2 de junio de 1977, a los que se incorporaron por este procedimiento al Cuerpo de Profesores de EGB se les reconoce, por una especie de «fictio legis», una antigüedad de tres trienios, que es la exigencia mínima para que así puedan disfrutar de los derechos pasivos.

Asimismo se hace la misma aplicación y reconocimiento a aquellos maestros que hayan alcanzado la edad de jubilación, e incluso se ha extendido esta aplicación a los fallecidos para que sus familias puedan cobrar lo que les corresponde por Clases Pasivas.

Con ello entiende el Ministerio de Educación y Ciencia —e insisto en que el Ministerio de Educación y Ciencia no es el experto en problemas de funcionariado, aunque es uno de los Ministerios que tiene mayor número de funcionarios— que se ha apurado al máximo la interpretación extensiva del texto legal en los términos que esta Cámara aprobó y que resuelve, aunque no sea de manera plenamente satisfactoria, el problema de este segundo bloque o grupo de maestros. Pero hay algo que, por razones estrictamente jurídicas, no puede hacer el Ministerio de Educación. Evidentemente, si así lo estima el órgano de quien depende la función pública, podría darle otra interpretación, pero de momento, ateniéndonos a la normativa vigente y al conjunto de normas que se refieren a la función pública, el Ministerio determina que a aquellos maestros que provenían de los cursos de formación profesional del 31 no se les pueda, si no han tomado posesión o les falta la totalidad de los requisitos para asumir la condición de funcionarios, aplicar en su plenitud la condición de tales.

La Cámara debe recordar también que, sin

perjuicio de que el Ministerio de Educación tenga que tramitar estos expedientes, en el fondo la consolidación de sus derechos pasivos y de sus percepciones pasa a ser competencia del Ministerio de Hacienda, el cual examina estos expedientes también con cierto rigor jurídico.

Con respecto al tercer grupo, que son los cursillistas del Magisterio Nacional Primario, se plantean dos situaciones también diferentes, muy parecidas a las del plan profesional de 1931.

Hay cursillistas procedentes del plan de 1936 que adquirieron la condición de funcionarios públicos y a los que no se les plantea ningún problema. En el caso en que se produjo la separación del servicio o la depuración, estos funcionarios pueden acogerse perfectamente, y ésta es la práctica que ha seguido el Ministerio, a los beneficios del tantas veces citado artículo 7.º de la Ley 46 de 1977.

El problema que se plantea con mayor complejidad es el de los cursillistas de 1936 que, por no haber cumplido todas las pruebas que comprendían los mencionados cursillos debido a las circunstancias dolorosas que atravesaba el país, no llegaron a ser nombrados funcionarios públicos. Para ello es de aplicación el Real Decreto de 2 de junio de 1977, desarrollado posteriormente por una Orden ministerial de 10 de octubre de 1977. El problema que se ha planteado en algunos de estos casos es que en determinadas provincias, no en todas, pueden facilitar un certificado, porque se han conservado los archivos, mientras que en otras provincias, por razones muy diversas, han desaparecido los antecedentes. El problema, insisto, es que en algunas provincias se destruyeron todos los documentos que acreditaban la participación de estos cursillistas, convocados por Decreto de 14 de marzo de 1936.

Para la integración de estos cursillistas, el Ministerio sólo exige las oportunas pruebas que sean aceptables en Derecho —no exclusivamente pruebas documentales— que permitan comprobar que superaron las pruebas eliminatorias del mencionado cursillo de selección.

En contestación a la pregunta formulada



por la Diputada señora Izquierdo, me complace afirmar que el Ministerio de Educación está dando en este aspecto las máximas facilidades para la utilización de los archivos y, si existiera algún caso concreto de un funcionario que se niega a colaborar en esto, el Ministro agradecería que se le notificara, dando el nombre, y, una vez que se hayan podido comprobar los datos exactos, se hará extender el certificado de haber participado en los cursillos. A este respecto se han dictado las oportunas instrucciones a las Direcciones Generales competentes en la materia, para que los órganos, incluso periféricos, del Departamento den toda clase de facilidades para la investigación de los archivos, y si en alguna de las Delegaciones no se procede así, rogaría que se comunicara. Vuelvo a repetir que, efectivamente, hay pérdidas de documentos, lo cual dificulta extraordinariamente la comprobación de que las pruebas eliminatorias fueron superadas, que es el único requisito que se exige para la integración en el Cuerpo de Profesores de EGR.

Como probablemente conocerán SS. SS., el plazo termina el próximo día 24 para la presentación de documentos. Y hay ya cursillistas que han tenido la fortuna de encontrar toda la documentación y disponen de ella en regla, pudiendo, por tanto, acogerse sin cortapisas a lo dispuesto en el Real Decreto 1.555, de 2 de junio de 1977. Para los casos en que se carezca de documentos adecuados, el Ministerio de Educación está dispuesto a aceptar como suficientes cualquier otra prueba válida en Derecho, con la suficiente garantía que impida —aunque creo que esto no está en la intención de nadie— que se pueda cometer un fraude. En este sentido, el Ministerio de Educación y Ciencia está elaborando una Orden, que se publicará a ser posible el próximo sábado, con la máxima flexibilidad posible, para que, incluso después de haber finalizado el plazo, se permita a aquellos que les falte la prueba documental acudir a otros procedimientos que aparecen en nuestro Ordenamiento jurídico general, ya que son víctimas de que por razones muy diversas haya sido destruida la documentación que se les solicitaba. Es verdad que en este tema existe un halo de suerte para aquellas personas

que han podido encontrar la documentación frente a aquellas otras que, en unos casos sin mala intención y en otros puede que con ella, no lo han podido lograr.

Quiero señalar que yo asumo la tarea de administrar este Ministerio, pero hay que recordar que mi acceso al mismo se ha producido el 5 de julio del pasado año 1977, y hasta entonces, salvo una vez que fui a tramitar un documento como profesor numerario, no había entrado en él. Hasta mi toma de posesión ni siquiera conocía el despacho del Ministro ni del Subsecretario. Yo me responsabilizo a partir del 5 de julio, si bien haré todo lo posible para que el Ministerio en todo momento se observe una conducta correcta, que en ciertos momentos deberá ser compensada o de alguna manera reequilibrada.

Quiero, antes de terminar mi exposición, señalar mi punto de vista aclaratorio en el sentido de que el Ministerio de Educación está actuando y quiere actuar de la forma más flexible y razonable que le permite la legislación vigente, porque de nada sirve que el Ministerio de Educación dé facilidades en un expediente si ese expediente en su última tramitación tiene que llegar a otros órganos de la Administración que pueden observar, con un mayor rigor incluso que el Ministerio de Educación, si los interesados justifican el acceso a la condición de funcionarios o el disfrute de determinados derechos pasivos.

Para solucionar estos casos se ha dedicado tiempo. Quiero decir que se arbitrará un mayor número de medios para que, de acuerdo con las pruebas que el ordenamiento jurídico admita, se pueda compensar la falta de documentación. Pero pueden comprender SS. SS. que no sería justo, como en algún caso parece que se ha pretendido, que se acogieran a la integración en este Cuerpo todos los que figuraban en la lista de firmantes de la convocatoria de los cursillos del 36, porque, según testimonios de propios cursillistas, teniendo en cuenta que las pruebas se hacían con seriedad y con rigor, numerosos testigos han reconocido que el número de aquellos que aprobaron las pruebas eliminatorias fue notablemente inferior a uno de los firmantes de la convocatoria.

Alguna persona no me lo ha dicho a mí directamente. Me tengo que mover dentro de la transmisión de datos indirectos, pero me he asegurado que ese cálculo es del orden de 150, y parece ser que el número de firmantes aparecía multiplicado. Desgraciadamente muchos de ellos ya no están en el mundo, pero el tema que se puede plantear es si frente al problema testimonial de cursillistas, que dicen que el número de personas que accedieron tiene tal cualificación, nos encontramos con que las solicitudes para pruebas diversas desbordan el número que los propios cursillistas señalan con un sentido de responsabilidad, que fueron aquellas personas las que pudieron acogerse a este beneficio. En todo caso, invita a los señores Diputados que así lo deseen a que comprueben personalmente, y contarán con toda la colaboración del Ministro, el rigor y el cuidado con que se está intentando, por el Departamento, resolver y suplir estas deficiencias y los problemas que plantea la aplicación de la tantas veces mencionada normativa.

Lo hacemos así porque estimamos que la reconciliación de todos los españoles, como se ha dicho bien por alguno de los señores Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, ha de concretarse no solamente en declaraciones bellas y románticas, sino en hechos específicos, y por parte del Ministerio de Educación señalo este sentido de colaboración, aun precisando las dificultades, en algunos casos, de aplicar una normativa que no es lo suficientemente amplia como se ha señalado; pero en todo caso conviene recordar que esta ley fue aprobada por esta misma Cámara, y esta Cámara hablaba en el supuesto en que parece que pueden quedar calculados ciertos derechos, puesto que los derechos pasivos se les reconocen, pero no con la antigüedad que se ha señalado en el Decreto-ley que hace referencia a los militares, en el que se habla de funcionarios.

El Ministerio de Educación no es un órgano suficientemente autorizado, ni tampoco el Ministro de Educación, puesto que soy yo al que se ha aludido directamente, tiene la posibilidad de interpretar con absoluta precisión y autoridad nuestro ordenamiento jurídico, pero cuando se habla de funcionarios, la condición de funcionario, según las leyes vigentes,

se adquiere con el cumplimiento de unos requisitos. En todo caso, se ha tratado de forzar al máximo la interpretación para que ninguna de estas personas quedara carente de unos derechos pasivos, aunque desgraciadamente no tienen la amplitud y alcance que sería deseable. Nada más, señores Diputados, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Sánchez Ayuso.

El señor SANCHEZ AYUSO: Señoras y señores Diputados, el señor Ministro ha hecho una exposición detallada de diferentes situaciones que se pueden presentar en relación con el problema objeto de la interpellación. Pero concretamente hay una cuestión, que es la de los maestros de la tercera, cuarta y quinta promociones que no adquirieron la condición de funcionarios, a la cual se ha referido, porque se les ha dado unos determinados beneficios, se les ha reconocido una antigüedad, pero no toda la que les correspondía, a nuestro juicio. Nosotros pensamos que antes de las interpellaciones se ha hecho referencia a que, si fueron considerados como funcionarios por la legislación represiva, justo es que ahora se les reconozca también la condición de funcionarios a los efectos de todos los derechos de que puedan disponer.

Hay que tener en cuenta, además, que si no llegaron a ser funcionarios fue en muchos casos porque en el 39 fueron sometidos a expediente de depuración por las llamadas «comisiones depuradoras», a las que antes me he referido, y si no eran funcionarios ¿por qué se les sometió a una depuración política profesional en su condición de profesionales?

También hay otro argumento que es el siguiente: estos maestros ingresaron, y creo que ha quedado demostrado a través de las intervenciones, mediante un concurso-oposición en los años 1933, 1934 y 1935 con plazas limitadas y derecho a plaza en propiedad, según el plan profesional del 31. Esto puede decirse que presupone la condición de funcionarios; podría considerarse así.

Igualmente quería hacer alusión a que si el Decreto-ley que concedió amnistía a los militares profesionales de la zona republicana no solamente beneficia a los Oficiales, Sub-

oficiales y Clases de Tropa, sino también a los alumnos de las escuelas militares que hubieran ingresado antes del 18 de julio de 1936, entonces ¿por qué a los maestros del plan profesional no les puede alcanzar la ley de amnistía de esa misma extensión que se les aplica a los alumnos de las academias militares?

Está fuera de toda duda que sin la Guerra Civil y la posterior condición de represaliados políticos estos docentes no estarían en la situación actual que se puede calificar pese a todo de discriminada.

Por estas razones que he resumido estimo que la respuesta del señor Ministro, si bien es satisfactoria en algunos aspectos, en otros no lo es tanto, y en consecuencia presentaría una moción al respecto que puede ser conjunta con la de la señora Diputado que me ha precedido.

El señor PRESIDENTE: La señora Izquierdo tiene la palabra.

La señora IZQUIERDO ROJO: Nos complace que el señor Ministro haya aceptado como pruebas válidas los testimonios solventes para los cursillistas del 36.

Por nuestra parte con mucho gusto le notificaremos el nombre de aquellos funcionarios que han entorpecido y entorpecen la labor de entregar la documentación.

Siento mucho que el señor Ministro no haya contestado a la pregunta que expresamente le formulé de si era legalmente admisible que a maestros que se les había considerado como funcionarios para depurarlos no se les considerara funcionarios hoy. No estoy satisfecha por supuesto con la respuesta del señor Ministro y, en consecuencia, presentaré la correspondiente moción. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA (Cavero Lataillade): Brevísimamente, para hacer una puntualización respecto al turno de réplica del Diputado señor Sánchez Ayuso. En realidad aquí tenemos dos normas de rango legal que aprobó esta Cámara y a las que nos hemos referido varias

veces, una ley que hablaba exclusivamente de funcionarios y un Decreto-ley —que es una norma de igual rango con diferente tramitación— que se refería a funcionarios militares.

Respecto a los militares, la ley tenía la ventaja, en cuanto a su aplicación, que distinguía todos los supuestos concretos entre Oficiales, Suboficiales e incluso miembros de las academias militares. Si la redacción de la ley que aprobó esta Cámara en lugar de haber utilizado ese término ya acuñado y que el ordenamiento jurídico lo rodea de una serie de requisitos, que es el de la función pública, hubiera utilizado otro, la labor del Ministerio de Educación en este aspecto estaría muy facilitada.

En todo caso, quiero decir que presenten o no los dos señores Diputados, en el ejercicio de su derecho, la moción, el Ministerio de Educación y Ciencia, para quedarse más tranquilo en este aspecto, establecerá una consulta a la Función Pública para que la misma le pueda de alguna manera contestar si, efectivamente, el hecho de que se haya tramitado expediente, cuando se acredite la tramitación de estos expedientes en que se haya reconocido al expedientado o al depurado la condición de funcionario, le habilita por analogía a que se le pueda reconocer la condición de funcionario.

Yo insisto en lo que he dicho antes, señores Diputados. El Gobierno es uno, evidentemente, pero cada departamento ministerial tiene una tramitación y unas normas concretas y de nada sirve que le suscitemos determinadas expectativas, mediante una interpretación amplia del ordenamiento jurídico, si luego, una vez salvada la dificultad, el Ministerio de Educación y Ciencia fuera a tropezar con la Función Pública o con el Ministerio de Hacienda al querer hacer efectivos los derechos pasivos. Creo que es mucho más sencillo en este sentido que nosotros, evidentemente, evacuemos esa consulta y, en función de la interpretación que se dé, actuemos.

El señor PRESIDENTE: Se levanta la sesión hasta mañana, a las diez de la mañana.

*Eran las nueve y cuarenta y cinco minutos de la noche.*

Precio del ejemplar ..... 50 ptas.

Venta de ejemplares:

SUCESORES DE RIVADENEYRA, S. A.

Paseo de Onésimo Redondo, 36

Teléfono 247-23-00. Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.590 - 1961

RIVADENEYRA, S. A.—MADRID