

C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CECILIO VALVERDE MAZUELAS

Sesión Plenaria núm. 26

celebrada el miércoles, 31 de octubre de 1979

ORDEN DEL DIA (Continuación)

- Cuarto.** Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:
- De la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones sobre el proyecto de Ley del Ferrocarril Metropolitano de Madrid («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, de 29 de octubre de 1979).
- Quinto.** Conocimiento directo del Pleno de proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:
- Proyecto de ley por el que se crea la Audiencia Territorial de Bilbao («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 36, de 9 de octubre de 1979).
 - Proyecto de ley de amortización de plazas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas, y creación del Cuerpo de Delineantes de Obras Públicas y Urbanismo («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 37, de 9 de octubre de 1979).
- Sexto.** Toma en consideración de proposiciones de ley del Senado:
- De la proposición de ley sobre Régimen Laboral y la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España, a la vista del dictamen emitido por la Comisión de Trabajo («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie III, número 4, de 11 de octubre de 1979).
-

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez y cincuenta minutos de la mañana.

Página

Cuarto. Dictámenes de Comisiones sobre proyectos de ley y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

— De la Comisión de Obras Públicas, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, sobre el proyecto de Ley del Ferrocarril Metropolitano de Madrid 1054

Intervienen los señores Matutes Juan (Grupo Mixto) y Bustelo García del Real (Grupo Parlamentario Socialista).—El señor Matutes Juan pide la palabra para alusiones, contestándole el señor Presidente.—Seguidamente interviene el señor De Benito Calleja (Grupo Parlamentario de Unión de Centro Democrático).

Sometido a votación, fue aprobado el proyecto de ley por 143 votos a favor, ninguno en contra y una abstención.

A continuación usa de la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Sánchez-Terán Hernández).

Página

Quinto. Conocimiento directo del Pleno de proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

— Proyecto de ley por el que se crea la Audiencia Territorial de Bilbao 1067

Intervienen los señores Zavala Alcibar, Laborada Martín y Marco Tabar.

Sometido a votación, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.

Página

— Proyecto de ley de amortización de plazas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas, y creación del Cuerpo de Delineantes de Obras Públicas y Urbanismo 1071

Interviene el señor Bencomo Mendoza (Grupo Unión de Centro Democrático).

Puesto a votación, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.

Página

Sexto. Toma en consideración de proposiciones de ley del Senado:

— De la proposición de ley sobre Régimen Laboral y la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España, a la vista del dictamen emitido por la Comisión de Trabajo 1072

En defensa del dictamen usa de la palabra el señor Monge Recalde.

A continuación interviene los señores Morán López y Herrero Arcas.

Sometida a votación, fue aprobada por unanimidad la toma en consideración de la proposición de ley.

Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

Se abre la sesión a las diez y cincuenta minutos de la mañana.

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

— DE LA COMISION DE OBRAS PUBLICAS, URBANISMO, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, SOBRE EL PROYECTO DE LEY DEL FERROCARRIL METROPOLITANO DE MADRID.

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión para continuar con el orden del día en el punto al que se llegó ayer: Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados. Comprende un sólo dictamen de Comisión, procedente de Obras Públicas, Urbanismo, Transportes y Comunicaciones, sobre

el proyecto de Ley del Ferrocarril Metropolitano de Madrid, publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» de fecha 29 de octubre actual.

No se han formulado votos particulares a este proyecto de ley, por lo que procede en primer lugar recabar del Presidente de la Comisión, Senador Martín Villa, si la Comisión designó algún miembro de la misma para defender el dictamen.

El señor MARTIN VILLA (desde los escaños): La Comisión, señor Presidente, no ha designado a nadie para defender el dictamen.

El señor PRESIDENTE: Gracias. En tal caso, y según la práctica habitual, se concederá la posibilidad de que intervenga un Senador por Grupo Parlamentario, a título de portavoz, por tiempo máximo de veinte minutos. ¿Señores portavoces de los distintos Grupos que deseen intervenir? (*Pausa.*)

Intervendrá, por el Grupo Mixto, el señor Matutes; por el Grupo de Socialistas el señor Bustelo, y por el Grupo de UCD el señor De Benito.

Tiene, pues, la palabra el señor Matutes, para cubrir su turno como portavoz del Grupo Mixto.

El señor MATUTES JUAN: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Senadores, lamento ciertamente no poder tener una intervención plenamente favorable hacia un proyecto de ley que pretende contribuir a solucionar un problema tan importante como es el del transporte urbano de Madrid. Pero en conciencia me veo obligado a ello, porque simple y sencillamente no es justo que un problema, por general que sea, por muchos que sean los afectados, se solucione a costa de las espaldas de unos pocos, aunque luego resulte que no sean tan pocos, ya que el número de accionistas del Metropolitano de Madrid es del orden de 24.000, en su mayoría pequeños ahorradores, que en su día quisieron conferir un mayor sentido social a sus ahorros invirtiéndolos en el transporte colectivo. Porque lo que se consagra en este proyecto de ley, realmente acertado en algunos

aspectos (que no me encargo de resaltar, porque me imagino que ya lo harán otros encargados de ello), es una pura y simple confiscación de bienes, con unas indeterminadas compensaciones, ya que no se pueden llamar propiamente indemnizaciones, diferidas hasta no sé cuándo, para sus legítimos propietarios.

Lo que ocurre, en definitiva, con este proyecto de ley es que le sobra el carácter de pretendida urgencia de la expropiación y le falta, en cambio, una entrega mínimamente representativa a los propietarios de las acciones a cuenta del justiprecio definitivo.

Señoras y señores Senadores, muchos de ustedes recordarán que en la pasada legislatura, con motivo de los debates constitucionales, en la regulación de la expropiación, cuando pretendíamos sustituir la expresión «mediante indemnización» por «previa indemnización», se nos argumentó, quizá con razón, que había que dejar libres las manos de la Administración para que en determinadas circunstancias, por razón de urgencia, por ejemplo, pudiera ocupar inmediatamente los bienes objeto de expropiación. Pero mucho me temo —y la experiencia nos lo confirma cada día— que este cauce excepcional que se permitía por la vía constitucional se esté convirtiendo cada vez más en la vía ordinaria que utiliza el Gobierno. Y si esta práctica es injusta y, por tanto, lamentable con carácter general, entiendo honestamente que en este caso concreto carece de la más mínima justificación moral y de hecho, por cuanto la finalidad que pretende al invocar las razones de urgencia (a saber, la ocupación de los bienes de la Compañía), ya se ha producido con anterioridad, gracias al Decreto-ley 13 de 1978, que creó un Consejo de Intervención.

No dándose, en consecuencia, las circunstancias que podrían justificar, repito, sólo con carácter excepcional, la declaración de urgencia de la expropiación, por cuanto la ocupación de los bienes de la Compañía ya se había producido, la única explicación que de hecho encuentro a que se utilice esta vía es que no se quiere pagar a los accionistas en tiempo y forma, y ello me lo cofirma la segunda gran laguna o deficiencia de este proyecto de ley, que es la carencia de una entrega a cuenta mínimamente representativa del

justiprecio, como podría haber sido, por ejemplo, un mínimo de 500 pesetas por acción.

Tengan en cuenta Sus Señorías que distintas valoraciones efectuadas por empresas especializadas, verbigracia, Galtier Hispania y Espacontrol Servicio, a primeros de 1976, fijaron entre 2.500 y 3.750 pesetas el valor de la acción. Y si bien es cierto que la explotación era sumamente deficitaria, si simplemente computamos el valor real de los activos representados por esas acciones a razón de 1.000 millones de pesetas por kilómetro de recorrido —cifra reconocida oficialmente por el Ministerio de Transportes—, nos arroja un valor del activo superior a los 50.000 millones de pesetas, lo que representa un valor todavía mucho mayor para cada acción que los valores que hemos citado hasta ahora, deduciendo previamente, como es lógico, los 8.000 millones de pasivo de la empresa y las amortizaciones.

Quiero suponer que el señor Ministro comparte mi opinión, por cuanto, si no estoy mal informado, el 13 de febrero del presente año, en plena campaña electoral, presentó un proyecto de Decreto-ley que preveía una entrega, a cuenta del justiprecio, de 500 pesetas por acción, y aunque el Decreto-ley no mereció la aprobación del Consejo, el señor Ministro prometió la buena disposición del Gobierno en orden a efectuar dicha operación.

Honestamente, señoras y señores Senadores, entiendo que en este proyecto de ley esta buena disposición no sólo brilla por su ausencia, sino que se conculcan los más elementales derechos de los accionistas en cuanto tales. Por ello, en conciencia, no puedo prestar mi apoyo a esta ley, tan necesaria y positiva en otros aspectos, porque vulnera los derechos que nos obligamos en su día a defender y porque, señoras y señores Senadores, ya estamos en la democracia, y en la democracia cada cual debe jugar su papel, y que no haya pastel, que es como antes se llamaba al consenso.

En segundo lugar, quisiera llamar la atención de Sus Señorías acerca de la importancia que tienen nuestras primeras leyes posconstitucionales, no tanto por lo que hace referencia a su ámbito concreto cuanto por su carácter de precedente interpretativo de mu-

chas de las ambigüedades que contiene la Constitución.

Concretamente, el camino que vaya a seguirse en el futuro en el tema de las expropiaciones en general, es una de las cuestiones realmente importantes. Y tengo que lamentar que este precedente no resulte edificante precisamente, porque el derecho a disfrutar legítimamente de la propiedad privada también forma parte de los derechos del hombre y afecta, o puede afectar, a todos los españoles; y sus limitaciones, que son necesarias, deben ceñirse a esto, a lo estrictamente necesario, porque si las leyes perniciosas perecen por su propia naturaleza, las leyes buenas perecen por sus exageraciones.

En definitiva, y para terminar, señoras y señores Senadores, no puedo votar a favor de este proyecto de ley porque con su aprobación no sólo se va a cometer una injusticia, sino que también —lo que quizá es peor, dadas las circunstancias a las que me he referido— se va a cometer un error y, como dijo Chateaubriand, en este mundo los crímenes no siempre se pagan, pero los errores se pagan siempre. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Socialista del Senado tiene la palabra el señor Bustelo.

El señor BUSTELO GARCIA DEL REAL: Señor Presidente, señor Ministro, Señorías, los socialistas vamos a votar a favor de esta ley de desprivatización del Metropolitano de Madrid porque, aunque tenemos algunas reservas, pequeñas reservas que luego señalaré, nos parece que es una medida oportuna, que va a dar una sanción legal a una situación que ya existía desde junio de 1978.

La situación del Metropolitano de Madrid, anteriormente a esa fecha, era bastante mala; accidentes (dos graves en ese año), pérdidas (miles de millones casi en 1978), falta de inversiones, y por eso se procedió a esa intervención, con un Consejo que ha estado funcionando desde junio de ese año de 1978, y que ha hecho una labor muy encomiable.

No es el momento, me parece, de hacer unas consideraciones sobre los transportes públicos y los privados. A todos se nos al-

canza la importancia que reviste el Metropolitano de Madrid, con sus 500 millones de usuarios al año. Si quisiera decir, sin embargo, que esa economía de mercado de que tanto gustan las Señorías de UCD —con el adjetivo de «social», claro es— ha hecho gala siempre de que el individualismo, el transporte privado en este caso, ha sido una conquista de ese sistema que nosotros preferimos llamar capitalismo; y, sin embargo, el tiempo está demostrando que tal cosa no es exactamente así.

Piensen ustedes que, a pesar de esa liberación que supuestamente da el automóvil particular, no deja de ser un medio de transporte para los menos; piensen ustedes también que si todos los madrileños, barceloneses, bilbaínos, sevillanos, valencianos, se trasladaran en coche, no se podría utilizar ese medio de transporte. Siempre son los menos los que lo utilizan. Es un medio de transporte contaminante, es un medio de transporte que utiliza un recurso no renovable, y, a pesar de que hay una famosa fotografía de los obreros de la fábrica Ford con sus aparcamientos, sus enormes coches allí, como prueba de las conquistas de ese sistema capitalista, yo confío en que nuestros nietos o bisnietos algún día pensarán que sus antepasados eran bastante salvajes por utilizar un medio de transporte tan poco eficaz. Basta reflexionar sobre este tema cuando cada uno vamos en nuestro coche malgastando esas plazas que no se utilizan para nada, para ver que la importancia del transporte colectivo es algo imprescindible en las grandes zonas, y que se está imponiendo cada día más.

El Metro requiere unas enormes inversiones, mil millones de pesetas por kilómetro, como se ha dicho aquí; algunas autopistas llegan a esa cifra, pero la rentabilidad social del Metro es mucho mayor. Por eso —y aquí está nuestra primera reserva— en el Congreso de los Diputados, nosotros, los socialistas, dijimos que por qué no se aprovechaba esta ocasión para empezar ya a hablar y a legislar sobre ese consorcio de los transportes del área urbana de Madrid o de otras zonas; consorcio que tiene que agrupar al Metro, claro está, también a la Empresa Municipal de Transportes, a los autobuses de la perife-

ria, que en Madrid son privados, y a los trenes de cercanías de RENFE, esto es obligado. Nos parece que se acabará llegando a ello también, inexcusablemente, por la racionalización, el abaratamiento, que también acarreará una mejor asignación de recursos. UCD se negó a esta enmienda nuestra en el Congreso por decir que era prematuro, que es un tema de mucho fuste que habrá que meditarlo y legislar con calma.

Por lo que hace a la operación concreta en sí, ya saben ustedes que se dispone que se hará un canje, para los accionistas que quieran, por títulos del sector público y, si no, se fijará un justiprecio. Nosotros, también en el Congreso y aquí en la Comisión, propusimos que ese anticipo, que se regula en el artículo 4.º, se hiciese de una forma quizá más progresiva, y que hasta 100 acciones se diese un anticipo que fuese del orden del 75 por ciento, y así paulatinamente.

UCD tampoco estaba de acuerdo, y en un texto que no es un modelo de claridad viene a decir que se hará un anticipo del 20 por ciento a partir de 500 acciones, y ese porcentaje se verá ampliado en un 30 por ciento para aquellos accionistas que tengan menos de 500 acciones. No es un texto muy afortunado. Ya dije en la Comisión que, además, se da el caso un tanto peregrino de que con este texto, hasta 499 acciones, los accionistas que así lo deseen tendrán un anticipo que será mucho mayor que para el accionista que tenga 500 acciones. Repito que este texto que estamos discutiendo no es un modelo de redacción.

Yo creo que, aparte de ese artículo 4.º, Sus Señorías podrían hacer un ejercicio lingüístico si tradujeran al castellano los artículos 1.º y 2.º Por ejemplo, la primera frase del artículo 1.º dice que se declara la necesidad de asunción por el sector público de la prestación del servicio, etc. Pienso que esto, en castellano, debería decirse de otra manera; por ejemplo, que, por considerarlo necesario, se dispone que la prestación del servicio del ferrocarril Metropolitano de Madrid pase a formar parte del sector público. Esa manía —que yo creo que viene del inglés— de poner los sustantivos en español uno detrás

de otro, me parece es mal castellano. (*Rumores.*)

Respecto del futuro del Metro de Madrid en el funcionamiento de estos órganos de gestión (el 75 por ciento para el Ayuntamiento, el 25 por ciento para la Diputación Provincial), a nosotros nos parece que también se debía haber aprovechado este texto legal para establecer la participación de los trabajadores en los órganos de dirección, pero UCD no lo ha estimado oportuno, pese a que en el Consejo de intervención —y yo creo que en parte sus buenos resultados pueden achacarse a este punto—, han participado los trabajadores. (*Rumores. El señor Presidente agita la campanilla.*) Los colegas de UCD nos han dicho que no es el momento, que se está tratando el Estatuto de los Trabajadores, que vendrá el Estatuto de la empresa pública. Nosotros no queremos ser mal pensados y creer que nuestros colegas no están dispuestos a aceptar esa participación de los trabajadores; nos han dicho que cada cosa a su tiempo, que cada día tiene su afán, y que todo eso ya se andará. Pensamos que tampoco hubiese sido ocioso que esa participación de los trabajadores, tan necesaria por muchas razones, entre ellas la de la eficacia, se hubiese podido incluir aquí.

Queda el tema de las tarifas, quizá la reserva más importante que tenemos que hacer. Porque el artículo 8.º del texto que nos ocupa dice en la primera frase, de forma muy tajante, que las tarifas a percibir como contraprestación del servicio deberán cubrir sus costes totales en el plazo más breve posible. Este es un buen deseo, pero nos parece que no deja de quedarse en sólo un deseo. No sólo la experiencia anterior; la experiencia de otras ciudades importantes con Metro revela que no es posible cubrir los costes de funcionamiento de este sistema de transporte con tarifas. Por lo que he podido leer de las tarifas de los Metropolitanos de otras ciudades, que yo recuerde, creo que en todas partes la tarifa del viaje laboral diario de ida y vuelta aproximadamente viene a ser del orden de la cuarta parte del salario mínimo horario; me parece que eso ocurre en Nueva York, donde cuesta medio dólar; en Madrid, donde vale 19 pesetas. He leído también, aun-

que no he podido enterarme demasiado del tema, que el Metro de Londres es el único que cubre sus costes. No sé, pero creo que no están incluidos ahí los costos de amortización.

Pienso que lo que se dice en este artículo 8.º no se va a poder conseguir nunca; no lo van a poder conseguir ni un ayuntamiento de izquierda, ni un Gobierno de UCD, ni siquiera aunque esté ciento siete años. Porque pensamos que por esas razones obvias de la importancia que tiene en el presupuesto del trabajador y del usuario no va a ser posible, que es lo que haría falta hacer ahora, duplicar esas tarifas para empezar a cubrir costos.

Este es el tema que se plantea y el que yo estimo que es el tema importante, no el que ha planteado el señor Senador Matutes. Además, no sólo se pone de manifiesto en Madrid, porque éste no es un problema localizado. Ya se dice en la Disposición transitoria segunda que los criterios que aquí estamos discutiendo van a servir luego para los Metros de otras ciudades: Barcelona, Bilbao, Sevilla. ¿Qué se hace cuando no se pueden cubrir costes con las tarifas que se pagan? Ya saben ustedes que en buena teoría económica hay una serie de posibilidades: impuestos generales, impuestos locales, tasas parafiscales, precio económico —el precio económico sería el que cubre los costes, donde se igualan costes e ingresos—, precio político, que es cuando el precio que se paga por ese servicio no alcanza a cubrir los costes, lo cual se enjuga con subvenciones o de otra manera.

Aunque no lo parezca, leyendo este artículo 8.º, como UCD tiene gente capaz, cabe recurrir a ese Libro Blanco del Transporte que se ha publicado este año que es una buena aproximación al tema, cuya lectura es muy recomendable. Allí, en la página 63, sobre el transporte de las grandes áreas urbanas, se viene a establecer, como criterio del Ministerio del Transporte, del Gobierno y se supone que de UCD, un concepto algo exactamente contrario a lo que se afirma en este proyecto de ley que hoy discutimos. Se dice que la importancia de las inversiones requeridas y el hecho de que los transportes urbanos constituyan un servicio público básico hacen imprescindible el estudio de fórmulas específicas de financiación, que eviten que los costes totales

recaigan exclusivamente sobre los usuarios, tratando, por el contrario, de repartir el coste entre todos los beneficiarios del sistema.

Los beneficiarios del sistema son, desde luego, los usuarios y también todas las personas que viven en esa ciudad. Lo que hay que discutir es si, por tanto, hay que cubrir esos costes con impuestos locales o con impuestos generales, porque, a veces, beneficios que tienen un cierto carácter local pueden tener también una importancia general. Cuando se traiga la Ley de Transportes de las áreas urbanas o la Ley de Grandes Poblaciones —entre las muchísimas disposiciones que están a la espera, y que algún día llegaremos a discutir—, ya tendremos ocasión de hablar sobre todos estos temas.

Con toda sinceridad, lo que no me parece importante es el tema de los accionistas. Cuando oigo decir que esos 24.000 accionistas del Metro de Madrid no vean desamparados sus legítimos derechos, pienso siempre que, al esgrimirse argumentos de esta naturaleza, en realidad se está queriendo defender al gran accionista; porque de esos 24.000 accionistas —una cantidad importante— hay unos 22.000 accionistas muy pequeños y unos pocos centenares de accionistas muy importantes que quieren sacar tajada de esta situación. Pues, aunque ha habido pérdidas importantes a partir del año 1975 ó 1976 —si no recuerdo mal—, no creo que aquellas personas que invirtieron grandes cantidades en el Metro no sacasen un buen provecho a esos dineros, no sólo por la explotación en sí del Metro, sino porque hubo una urbanizadora metropolitana, donde estaban metidas las mismas personas que tenían grandes intereses en el Metro, que compraba solares, hacían especulaciones y vendían, por muchos centenares de millones, solares donde iban a estar o estaban las estaciones del Metro.

Creo que aquí no se va a desamparar a nadie. El problema del justiprecio —problema legal y administrativo— se resolverá por sus pasos. Nosotros creíamos que a esos pequeños accionistas convenía darles un anticipo mayor, sin que se marcara un precedente sobre ese justiprecio, que no se puede fijar, claro está, en una ley, pero insisto en que no creo que haya ninguna persona con un paquete importante de acciones que se vaya a

ver en una situación muy apurada porque aprobemos esta disposición.

En definitiva, recomiendo a Sus Señorías que viajen en el Metro de Madrid, que tiene sus ventajas, aunque no es tan lujoso como el Metro moscovita, no es tan rápido como el londinense, no es tan extenso como el parisiense o el neoyorquino. En una situación como la de Madrid, donde hemos conseguido acabar con esa ciudad hospitalaria y amable para convertirla en una ciudad difícil de vivir y antipática, creo que con esos aumentos previstos, dentro de dos o tres años tendremos un centenar de kilómetros; labor que, por cierto, no se puede achacar específicamente a ningún partido ni al Gobierno, a pesar de que el Gobierno y el Ministerio de Transportes y Comunicaciones han hecho una buena labor en este tema.

Me parece que el Metro de Madrid, como el de Barcelona y otras ciudades, y en una visión más general el transporte público, del transporte de las grandes áreas urbanas, nos plantea un problema de racionalización. Es un desafío al Gobierno de la nación; es un desafío a las autonomías; es un desafío a los ayuntamientos; es un desafío al Parlamento. Nosotros tenemos que intentar conseguir dar solución racional a este tema, y entonces empezaremos a sentar el pequeño granito de arena para conseguir un mundo más agradable y dejar unas ciudades menos horribles a las generaciones que nos sucedan. Muchas gracias, señor Presidente. *(El señor Matutes pide la palabra.)*

El señor PRESIDENTE: Diga, señor Matutes.

El señor MATUTES JUAN (desde los escaños): Quizá sería más procedente efectuar la intervención después, pero, no obstante, quisiera reclamar un turno por alusiones, por cuanto se ha pretendido dar una interpretación entiendo que torcida a mis palabras en favor de los accionistas.

El señor PRESIDENTE: No ha habido alusiones.

El señor MATUTES JUAN: Perdón, señor Presidente, quizá se le haya pasado la alusión, pero, en definitiva, se ha dicho que

cuando yo estoy hablando de pequeños accionistas estoy defendiendo los intereses de los grandes accionistas y entiendo que esto es, evidentemente, una alusión.

El señor PRESIDENTE: Ya está dicho que no se refería el señor Senador a ese grupo colectivo; creo que la alusión con eso está contestada.

Por el Grupo Parlamentario de Unión de Centro Democrático tiene la palabra el Senador De Benito.

El señor DE BENITO CALLEJA: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, mi saludo más cordial y el ofrecimiento de mi amistad a todos los componentes de esta Cámara, que quiero hacer extensivo a todo el personal que trabaja en esta casa, con ocasión de ser ésta la primera vez que intervengo en la Cámara.

En esta hora de la mañana normalmente el Metro es bastante cómodo de utilizar y yo invito a Sus Señorías a que, haciendo un esfuerzo de imaginación, de alguna manera vengan con nosotros, con los que han intervenido hasta ahora y conmigo, a hacer un itinerario por el Metro; itinerario que, en este caso, yo voy a marcar con tres etapas y que, fundamentalmente, obedece a las tres razones por las cuales yo creo que esta ley es una ley verdaderamente importante.

Las tres razones son: en primer lugar, porque la ley aporta soluciones probablemente definitivas a la gran problemática económico-financiera del Metro de Madrid; en segundo término, porque el proyecto de ley instaura un modelo de gestión de transporte metropolitano que puede ser perfectamente válido para otras capitales de España, y, en tercer lugar, porque este proyecto de ley supone la aceptación de una nueva mentalidad o filosofía en la concepción del transporte público.

Muy brevemente y con alguna rapidez debo decir que el proceso conflictivo que desembocó en el Consejo de Intervención del Metro ha pasado por tres etapas: la primera etapa está marcada por la Ley de Ferrocarriles Secundarios y Estratégicos de 12 de febrero de 1912, en virtud de la cual se hacía la concesión en régimen de libertad de tarifas a la Compañía Metropolitana de Madrid. Esta eta-

pa cubre prácticamente hasta el año 1936. En esa primera etapa, en régimen de libertad de tarifas, se construyen las primeras líneas del Metropolitano de Madrid. La segunda etapa comprende desde 1939 a 1955, y hay que tener en cuenta, Señorías, que justamente en el año 1939 es cuando el Estado, por primera vez, interviene las tarifas del Metro. Esa intervención por parte del Estado de las tarifas del Metro obliga en el año 1955, por el Decreto de 2 de septiembre, a un régimen de financiación en virtud del cual el Estado aportaba la infraestructura y la Compañía la superestructura.

Es importante destacar en este momento, por lo que diremos después, que la Compañía se encuentra en una situación ambigua, ya que, a pesar de la intervención del Estado, sigue siendo una Compañía privada, pero se encuentra con que la política de precios la marca el Estado; ambigüedad que inicia el deterioro del servicio que padece, en definitiva, el usuario, porque el Metro no se concibe, ni se tiene el atrevimiento entonces todavía de concebirlo, como un servicio público, pero, sin embargo, como digo, los precios que se autorizan sucesivamente hasta 1974 son precios políticos que no cubren los costes de explotación.

La tercera etapa empieza a partir de 1975, cuando no se vuelven a autorizar nuevas subidas de tarifas, y se da el caso de que durante dos años y medio el Metro mantiene permanentemente la tarifa de seis pesetas. Con este motivo es lógico que la Compañía comience a presentar unos déficits que llegan a alcanzar los 1.700 millones en 1977 y los 1.200 millones en 1978.

Este proceso culmina cuando, en febrero de 1977, la Junta Sindical de la Bolsa de Madrid decide suspender la cotización en Bolsa de las acciones del Metro, porque ya la Administración y la Compañía estaban en negociaciones para la desprivatización del Metro. En ese momento la cotización en Bolsa de las acciones se encontraba a 84 enteros, es decir, por debajo de la par.

Como consecuencia de esta situación insostenible entre la realidad de una mayor demanda de transporte público en la ciudad de Madrid y la escasa rentabilidad que suponía la inversión en el Metro para el accionariado,

se produce la intervención por parte del Estado, con el Decreto de 8 de junio de 1978, por el que se crea el Consejo de Intervención.

La Administración justificó y ha justificado esta intervención por cuatro motivos fundamentales. En primer lugar, hay que recordar los accidentes graves, con pérdidas de vidas humanas, que produjeron una creciente inseguridad en el transporte metropolitano. En segundo lugar, el desequilibrio de la cuenta de explotación, unos enormes gastos de personal y financieros y un estancamiento progresivo en el tráfico de viajeros. En tercer lugar, la pérdida de solvencia financiera, ya que en aquel momento, en el año 1978, la Compañía se encontraba en situación delicadísima, próxima o inmediata a la suspensión de pagos, con creciente tensión tanto en el accionariado como en el personal empleado en la Compañía. Y, en cuarto lugar, la falta de nuevas inversiones, lo que hacía paradójica la situación, porque el Estado había hecho un despliegue, una inversión grande e importante en la infraestructura del Metro, que no estaba suficientemente desarrollada y que suponía una enorme utilización de todas estas inversiones en infraestructura.

Estos son los motivos por los cuales el Estado justificó la intervención del Metro. Cabe en este momento, de cara a la perspectiva del traspaso de la propiedad y de la gestión al Municipio y a la Diputación de Madrid, preguntarse si esta medida del Consejo de Intervención del Metro ha sido eficaz y si, de alguna manera, ha facilitado en este momento que el traspaso de la propiedad y de la gestión pueda hacerse en condiciones óptimas. Yo, personalmente, debo unirme al elogio que se hizo en el Congreso y que incluso aquí ha hecho, en la anterior intervención, el Senador de la oposición, en cuanto a la actuación del Consejo de Intervención del Metro, por cuatro razones fundamentales: la primera, el saneamiento del patrimonio; la segunda, la puesta en servicio de nuevas líneas; la tercera, que el déficit de explotación no va a pasar al Ayuntamiento, y la cuarta razón de esa buena gestión del Consejo de Intervención, la seguridad ciudadana que se va a proteger a partir de estos días en el Metro.

Cuatro razones importantes, he dicho. La

primera, de saneamiento del patrimonio del Metro, porque se ha hecho una inversión desde la creación del Consejo de Intervención, en el año 1978, de 10.000 millones de pesetas, en superestructura y en infraestructura, que fundamentalmente han ido a asegurar los mecanismos tecnológicos de seguridad del transporte de viajeros. La segunda razón, decía, la puesta en servicio de nuevas líneas, de tal modo que el Ministro pudo decir en el Congreso, con razón, que en cuatro años el Gobierno va a poner en servicio más kilómetros o tantos kilómetros como la Compañía ha tenido en los cincuenta años de la historia del Metropolitano. Es decir, se van a poner en servicio, en cuatro años, 40 kilómetros de Metropolitano: 17 kilómetros en este año, 13 kilómetros en 1980 y 10 kilómetros en 1981. El Consejo de Intervención ha logrado inaugurar el tramo Alfonso XIII-Esperanza y la línea recientemente inaugurada Cuatro Caminos-Pacífico, y para fines de año el Ministerio prevé la inauguración importante de la línea de Pavones, trascendental y básica para una zona de Madrid de gran concentración popular, de grandes barriadas que están sufriendo una situación de incomunicación, de dificultades extraordinarias para desplazarse al centro de la ciudad.

Decía que la tercera razón de que la gestión del Consejo de Intervención haya sido eficaz se debe a que el déficit de explotación no será asumido por el Ayuntamiento, ya que en el Decreto del Consejo de Intervención se declaraba que sería absorbido por el Estado.

Y la última razón, el tema de la seguridad ciudadana dentro del Metro, que, como se recordaba antes aquí, Señorías, afecta a 400 millones de personas, de viajeros que utilizan el Metro a lo largo del año. Se ha puesto en servicio estos días un Cuerpo especial de Guardias Jurados que van a ser dirigidos por la Policía Nacional. Es una petición que en su día hicieron insistentemente los jefes de estación, las empleadas de las taquillas, los inspectores del propio Metro y los propios usuarios, y no se duda, en absoluto, que esto va a contribuir a que la gente se decida a viajar más en Metro y que, por consiguiente, va a suponer un aumento de su rentabilidad.

Estas son las razones que merecen el elo-

gio —como digo— al Consejo de Intervención y muy especialmente al Ministerio de Transportes y a la persona de su titular, que una vez más nos hace el honor de acompañarnos en esta Cámara.

Pero en esta etapa que ahora vamos a cerrar con la aprobación de esta ley lo que nos preocupa es el futuro de la Compañía Metropolitana.

La ley aporta tres soluciones de la máxima importancia para la futura gestión del Ayuntamiento y de la Diputación en el Metro de Madrid. Esas tres soluciones son: en primer lugar, la solución dada a los accionistas en el artículo 4.º; en segundo lugar, la política de tarifas y compensaciones, en su caso, que se establecen en el artículo 8.º, y, en tercer lugar, la autorización de emisión de obligaciones con el aval del Estado durante los años 1980, 1981 y 1982, por un importe que no exceda cada año de 3.000 millones de pesetas.

Como aquí ha habido una referencia al tema de los accionistas y de las tarifas, tengo que hacer algunas consideraciones pormenorizadas especiales en este tema.

Para nosotros, en contradicción con lo que ha dicho el Senador señor Bustelo, que me ha precedido en el uso de la palabra, el tema de los accionistas es un tema muy importante. Entendemos —y el Gobierno ha entendido— que un colectivo de 24.000 personas es un colectivo importante que merecía toda la consideración en esta ley, a la hora de hacer el traspaso de la propiedad privada del Metropolitano al Ayuntamiento y a la Diputación.

Conscientes de esa actitud de respeto hacia los accionistas, que suponen esa cifra tan considerable, hemos de decir, de una manera clara, que el objetivo fundamental de esta ley es la expropiación de las acciones a sus titulares, ya que esto es, en definitiva, lo que en su aspecto jurídico quiere decir desprivatizar el Metro de Madrid.

Se ha planteado el problema, por el Senador Matutes, del Grupo Mixto, de por qué hacer la expropiación por el procedimiento de urgencia, ya que con este procedimiento —decía él— lo primero que se hace es ocupar los bienes y, en este caso, las acciones del Metro, y después se siguen todos los recursos, todos los trámites del justiprecio hasta abo-

narlos definitivamente. ¿Por qué utilizar el procedimiento de urgencia en la expropiación?

En realidad, el procedimiento de expropiación es único; lo que pasa es que si es normal el procedimiento empieza no por la posesión de los bienes, sino por establecer el justiprecio, mientras que si se utiliza el procedimiento de expropiación urgente se alteran las fases y lo primero que se hace es ocupar los bienes. ¿Por qué el procedimiento de urgencia? Hay que tener en cuenta, Señorías, que el capital constituido en acciones de 24.000 accionistas es superior a 4.500 millones de pesetas, lo que quiere decir que en un procedimiento normal hubiera llevado años hasta calificar todas las implicaciones jurídicas en que se encuentra esa propiedad de las acciones, algunas de las cuales no se sabe todavía quién la tiene; el libro de acciones nominativas no está puesto al día y el dominio de las acciones está dividido: por un lado, está la propiedad, y, por otro, el usufructuario; es decir, supone una gran complejidad, una propiedad tan ampliamente distribuida. Por consiguiente, por el procedimiento normal tardarían años el Ayuntamiento y la Diputación de Madrid en entrar en la explotación del Metro de Madrid.

¿Ventajas del procedimiento de urgencia? Primera, cesa inmediatamente la intervención estatal, que es una intervención provisional, temporal y excepcional.

Segunda ventaja: se adelanta la fecha de la entrada del Ayuntamiento y la Diputación en la gestión del Metro de Madrid, porque todos los españoles estamos pagando el déficit que, como recordaba antes, ha sido de 1.700 millones de pesetas en el año 1977 y de 1.200 millones de pesetas en el año 1978.

Tercera ventaja: el Decreto de 8 de junio, como decía hace un momento, prevé que el pasivo de la Sociedad será asumido íntegramente por el Estado. Cuanto más se retrase la entrega al Ayuntamiento, más déficit probable y más tendremos que pagar todos.

La cuarta ventaja es que, por este procedimiento, los 24.000 accionistas cobrarán antes, ya que el artículo 4.º dice que se hará una oferta de canje a los accionistas consistente en ofrecerles títulos mobiliarios y otra clase de valores propiedad del Estado, y la Administración fijará el valor actual de las

acciones ofreciendo el canje a los accionistas inmediatamente después de la promulgación de esta ley.

Y la quinta ventaja es que el procedimiento de urgencia, Señorías, en contra de lo que ha dicho el señor Matutes, es absolutamente respetuoso con el expropiado y está perfectamente amparado por el artículo 33, 3, de la Constitución e incluso está amparado, como es lógico, por la misma Ley de Expropiación Forzosa de 14 de diciembre de 1956. Lo que ocurre, Señorías, es que con este procedimiento, como decía antes, lo primero que se hace es ocupar los bienes y después arbitrar unos procedimientos de pago, y este pago puede hacerse de muchas maneras, siendo una de ellas la oferta que prevé la propia ley en el artículo 4.º

Hay un tema que ha sido aquí especialmente considerado, y es el tema de los anticipos. Sobre esto, breve y rápidamente, no quiero decir más que tres cosas. Primera, que cuando se suspendió la cotización de las acciones en Bolsa las acciones estaban entonces a 84 enteros, es decir, por debajo de la par. Para muchos accionistas en aquel momento la intervención del Estado fue una tabla de salvación, porque probablemente a estas alturas no estarían a 84 enteros.

La segunda cosa que quiero decir es que de los 24.000 accionistas, 22.000 de ellos, es decir, prácticamente el 90 por ciento, tienen menos de 500 acciones. Por tanto se trata de un accionariado modestísimo, que ha estado en la preocupación del Ministerio de Trabajo a la hora de contemplar la solución que debía darse. Por eso se incluyó en el Pleno del Congreso, pues no estaba en el proyecto, ni en el dictamen de la Comisión, el párrafo 2 del artículo 4.º en el sentido de que se llegaría a ofrecer —como dice la ley que vamos a aprobar— el 50 por ciento del valor nominal como anticipo a cuenta para aquellos accionistas que tengan menos de 500 acciones y que no opten por el canje de acciones.

Ante un tema que afecta a 400 millones de usuarios, en este necesariamente escaso tiempo que nos dan las intervenciones en el Pleno no me parece que deban agotarse los minutos andándose preguntando si la Real Academia debería asistir a los Diputados o a los Senadores en la redacción de un proyecto de

ley que el pueblo de Madrid está esperando. Señores, hay que haber conocido el Metro, hay que haber conocido la realidad del transporte en esta ciudad, para ver lo angustioso, lo inhumano que todavía es el Metro de Madrid, como para andar perdiendo minutos en ver si la redacción es afortunada o desafortunada.

Y la tercera consideración que quería hacer respecto al anticipo —y que se hizo en el Congreso de los Diputados— es que en el tema de fijar unas escalas (yo sé que el partido de la oposición ha presentado unas escalas y se podrían presentar muchas en el tema de los anticipos; se podrían presentar muchas en la manera de concebir cómo dar el anticipo a cuenta), no podemos entrar detalladamente, porque no podemos prejuzgar lo que una junta de expropiación va a hacer; y porque no es función de esta Cámara sustituir a la junta de expropiación, ni entrar en la valoración de acciones. Sin embargo, entiendo que la preocupación del Gobierno hacia el colectivo de estos 24.000 accionistas queda patente y manifiesta en el párrafo 2 del artículo 4.º de la ley.

Hay un tema importante que se ha tratado aquí y es el de las tarifas. Dice el artículo 8.º que las tarifas deberán cubrir los costes totales, pero con una excepción en el segundo párrafo del artículo 8.º, al decir que cuando el Estado congele las tarifas se arbitrarán las compensaciones correspondientes.

En la página 73 del Libro Blanco del Transporte hay una distinción básica, que recordaba un señor Senador, entre usuario y beneficiario.

Si concebimos el transporte público como una ecuación rentabilidad igual a beneficio sobre capital invertido, no se contempla toda la rentabilidad, porque en el transporte, como servicio público, hay, evidentemente, una rentabilidad social, una rentabilidad invisible, que se llama beneficios sociales adicionales, de los que participan tanto los usuarios como los no usuarios y, concretamente, determinadas industrias y comerciantes.

Eso es cierto, pero la solución no puede ser que la ley sancione como válida la incongruencia de que en una administración normal de cualquier empresa exista un permanente desfase entre precios y costos, arbitrando

para ello un sistema permanente de subvenciones, ya que, primero, con la subvención del Estado estaríamos sosteniendo todos los españoles el Metro de una sola provincia. En segundo lugar, la dinámica que requiere una gestión exigente y cada vez más eficaz estaría frenada de antemano por el Estado-providencia y sería posible pensar en una acumulación de déficits que, además, estarían tolerados por la ley y que se producirían en proporción geométrica.

La solución, pues, no está en un régimen de subvenciones permanentes, sino en un sistema impositivo, como dice el Libro Blanco del Ministerio, un sistema impositivo, bien de carácter local, o bien general, pero limitado a la comunidad que participa directamente en el beneficio social del Metropolitano. Este régimen impositivo formará un capítulo importante en esa otra ley que el Ministerio va a presentar próximamente al Congreso, sobre el transporte público en las grandes áreas.

Se ha hablado aquí de la participación de los trabajadores en la sociedad gestora que lleve la explotación del Metro con el Ayuntamiento. No nos parece que éste sea el marco adecuado, aun estando de acuerdo con el fondo de la cuestión. Y no es el marco adecuado, porque el Decreto del Consejo de Intervención del Metro no sirve, porque es un decreto excepcional y es un decreto transitorio. Al acabar esta ley con esa situación excepcional y transitoria, lo lógico es que esta cuestión sea regulada de una manera normal, por la que es norma básica de participación de los trabajadores en la empresa, según el Estatuto del Trabajador.

Finalmente, yo decía que éste es un modelo de explotación del Metro que puede ser utilizado por otras capitales de España, concretamente Bilbao, Sevilla y Barcelona. El concepto de superestructura está muy claro y el Ministerio ha manifestado ya su intención de que, si este concepto de superestructura es aceptado por los Municipios de Barcelona, Bilbao y Sevilla, sea un procedimiento para racionalizar la explotación del Metro en esas ciudades. Lo que ocurre es que la realidad es distinta. No es la misma la realidad de Barcelona que la de Sevilla; Sevilla es más parecida a Madrid, porque la de Barcelona, con las transferencias en curso a la Generalitat,

supone un planteamiento diferente en algunos aspectos.

Finalmente —y ruego al señor Vicepresidente me conceda unos minutos más— yo decía que esta ley supone la aceptación de una nueva filosofía en la concepción del transporte público. Es una concepción nueva que consiste en concebir el transporte público como un servicio público, cuya gestión se confía al Ayuntamiento y a la Diputación de Madrid.

Este cambio sugiere cuatro consideraciones fundamentales: primera, el transporte público es un bien social, cuyas prestaciones e intereses en juego no han sido satisfactoriamente atendidos por la iniciativa privada, como hemos visto en la primera parte de mi intervención.

La segunda, el transporte público es un bien social que condiciona las posibilidades de comunicación social de las personas, de las familias, de los trabajadores, en suma, de toda la sociedad que lo puede hacer, según como se conciba el transporte público, una convivencia más humana o una convivencia más aislada y selvática. La tercera, que el transporte público, como cualquier otro servicio público, debe plantearse en términos no de inferioridad en cuanto a su gestión y administración, empleándose exclusivamente el concepto de rentabilidad social, sino que ha de responsabilizar a la sociedad entera para financiar los servicios públicos. Y la cuarta, íntimamente ligada con la anterior, que el transporte público que hoy municipalizamos debe iniciar una pedagogía de prestigio al servicio público, ya que en este país hablar de servicio público muchas veces ha sido sinónimo de indigencia, de beneficencia, de pobreza, de exigencias sociales marginadas; y ahí están para demostrarlo los servicios públicos en la sanidad, los servicios públicos en las escuelas, etc.

En definitiva, la alternativa que se planteaba en la ley era que hubiera un modelo de administración privatista o de administración social del transporte público, un modelo que anteponga los intereses comunitarios a los intereses particulares. Parece que no sería exagerado decir aquí que los hombres de mi generación hemos heredado unos servicios públicos mendicantes, donde los intereses de la

comunidad estaban en conflicto con los intereses privados, llevándose aquéllos la peor parte.

En definitiva, que una concepción del transporte público adecuada a nuestra nueva mentalidad, a los nuevos tiempos y a la situación democrática, requiere conquistar mayores cotas de igualdad en la convivencia de las ciudades, que permitan realmente a los hombres vivir una nueva situación de libertad. Porque si esos bienes sociales que por sí mismos son difíciles de poder ser disfrutados a nivel privado, por su encarecimiento y las dificultades de sus costes, esos bienes sociales...

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Perdón, señor Senador, ha consumido el tiempo en exceso; le ruego que finalice.

El señor BENITO CALLEJA: Terminó, señor Presidente. Si esos bienes sociales no son puestos fácilmente a disposición de toda la población desde una situación de igualdad, será imposible que los hombres accedan al pleno ejercicio de la libertad.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Al amparo de lo dispuesto en el artículo 95 del Reglamento, y como quiera que no ha habido enmiendas, la Mesa indica que si 25 Senadores lo piden, se puede votar conjuntamente el dictamen. (*Asentimiento.*)

Vamos, pues, a proceder a votar el dictamen conjuntamente.

Efectuada la votación, fue aprobado el proyecto de ley por 143 votos a favor, ninguno en contra y una abstención.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el proyecto de Ley del Ferrocarril Metropolitano de Madrid con el texto que fue remitido por el Congreso de los Diputados y que será elevado en forma correspondiente a la sanción de Su Majestad el Rey.

Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez-Terán Hernán-

dez): Señor Presidente, Señorías, muchas gracias por la concesión de la palabra. Mi intervención será muy breve, puesto que la intervención de don Armando de Benito ha explicado con extraordinaria claridad los puntos que más han sido debatidos en el trámite de esta ley.

Quiero, simplemente, hacer unas aclaraciones a las intervenciones de los Senadores Matutes y Bustelo, y explicar esquemáticamente cuál ha sido el proceso de actuación del Gobierno y del Ministerio de Transportes en su acción interventora del Metro de Madrid.

En primer lugar, y ante todo, quiero dar las gracias por las palabras de elogio que se han dedicado a la actuación del Consejo de Intervención del Metro y al Libro Blanco del Transporte, que explica las grandes líneas de la política de Transportes de nuestro Ministerio.

Brevemente, reiterar lo que ha dicho el Senador señor De Benito, en el sentido de que establecer el procedimiento de urgencia no es una ocupación «de facto» del Metro, que ya se estaba haciendo a través del Consejo de Intervención, sino que se realiza por razones estrictamente jurídicas de evitar un largo período de interinidad o provisionalidad en la gestión de la explotación del Metro de Madrid.

Aclarar, puesto que ha sido una alusión personal, que en ningún momento el Ministro de Transportes prometió un anticipo del valor del nominal, es decir, de quinientas pesetas, a las representaciones de los accionistas que, reiteradas veces, le han visitado.

Cuando me comprometí a llevar el Decreto-ley (Decreto-ley de dudosa legalidad, que hubiera supuesto, tal vez, en la opinión de algunos, una acción electorera de cara a las elecciones del 1 de marzo, y que entiendo que, con recto criterio, el Gobierno decidió no remitir al Parlamento), el posible pago por anticipo de las acciones iba en blanco, por si el Consejo de Ministros deseaba sacar adelante el Decreto-ley y establecer un porcentaje o una cantidad. No hubo compromiso previo de 500 pesetas. Y, es más, en las conversaciones privadas, yo siempre señalé un porcentaje en torno al 20 por ciento —que es el que ha establecido definitivamente la ley—, con un plus de un 30 por ciento más para los accionistas de menos de 500 acciones.

Y quiero aclarar al señor Matutes que es un poco primaria la evaluación del activo en 50.000 millones de pesetas, multiplicando los kilómetros por 1.000 millones de pesetas, ya que los que se construyeron hace sesenta años están, en gran parte o en su totalidad, amortizados, y en esta cantidad está la importante aportación que el Estado ha hecho en los últimos veinte años en materia de infraestructura.

En cuanto al tema tarifario que planteaba el señor Bustelo, quiero aclarar que, si bien dice la ley que se irá a cubrir por vía tarifaria los costos de la explotación del Metro, establece unas cautelas, puesto que quien ha propuesto la ley es consciente de estas dificultades en el plazo más breve posible. Y no hay contradicción entre esto y el Libro Blanco, puesto que la cita que él ha hecho se refiere a las inversiones; y prueba de que se está siguiendo la política establecida en el Libro Blanco es que el Estado ha aumentado su participación en las inversiones al aportar ya, a través del Decreto-ley, la superestructura del Metro, y ésta es la línea que, precisamente, marca la ley.

Creemos que el Estado debe participar, cada vez más, en la construcción de estas costosas infraestructuras —e incluso la llamada superestructura del Metro—, y que cada vez debe ser mayor el esfuerzo de los entes gestores para cubrir los costos de explotación, y que nunca valdrá una solución singular para un modo u otro de transporte, sino que si vamos, como vamos, a lo que se llama el sistema integrado de transporte, la financiación de los posibles déficits conjuntos (no uno u otro modo de transporte, sino el sistema integrado de transporte) vendrá en la Ley del Transporte en las Grandes Ciudades, para lo cual el Ministerio ya tiene una tercera versión que está estudiando en profundidad y que va a presentar al Parlamento en este mismo año de 1979.

Y no por el tratamiento singular de uno u otro modo de transporte, porque no está tan lejano, como una buena gestión de explotación tarifaria y de ampliación de las líneas de Metro, el posible equilibrio de los costes de explotación, ya que en la situación actual, frente a 12 pesetas de tarifa, con aproximadamente 16, o un poco más, llegaríamos a un equilibrio de costos de explotación del Metro.

Tengamos en cuenta que las tarifas de las grandes ciudades europeas oscilan entre 30 y 50, si no hablamos del billete combinado que yo tomé hace unos días en Berlín (metro-autobús), que cuesta un marco y medio, lo que es casi 60 pesetas.

Hechas estas aclaraciones, como he prometido a la Cámara, esquemáticamente diré que, a partir de julio de 1978, la intervención por el Ministerio de Transportes del Metro de Madrid se ha llevado en siete directrices claramente desarrolladas en secuencias consecutivas.

La primera, la seguridad en el tráfico, dados los accidentes que habían ocurrido, lo que implicó inversiones en elementos de seguridad del tráfico, como el sistema de señalización, las vías, los «boogies» y bastidores de los coches del Metro, etc.

En segunda línea es el saneamiento financiero a través de una gestión rigurosa del crédito de 3.000 millones que aportó el Banco de España, lo que pudo normalizar, en buena medida, las relaciones Compañía-proveedores.

La tercera línea de actuación ha sido el programa urgente de terminación de aquellas obras que tenían el túnel terminado, o la infraestructura terminada, y fruto de ello son las dos líneas inauguradas: Alfonso XIII-Esperanza y Cuatro Caminos-Pacífico, y las obras que estarán terminadas este año, Ciudad Lineal-Canillejas, Sainz de Baranda-Pavones, que darán servicio a barrios tan populosos como Canillejas y Moratalaz.

La cuarta línea ha sido la seguridad ciudadana, tanto del usuario como de los más de 3.000 empleados del Metro, que lo reclamaban insistentemente, a través del establecimiento de los vigilantes jurados.

La quinta línea ha sido un programa ciertamente ambicioso, me atrevo a decir que el más ambicioso que ha tenido no sólo el Metro de Madrid, sino de cualquier otra gran ciudad del mundo, para pasar en cuatro años de 50 kilómetros en explotación a casi 100, lo que significa el mayor esfuerzo realizado en un transporte público.

La sexta línea ha sido la extensión de este nuevo planteamiento del ferrocarril metropolitano a Bilbao, Barcelona, Sevilla, y con los matices diferenciales se extenderá también a Valencia, que tiene una situación singular que

exige un sistema mixto de Metro y ferrocarril de cercanías.

Yo espero en los próximos días trasladarme a Barcelona para concordar con los organismos Generalidad-Ayuntamiento el programa de expansión del Metro en Barcelona, precisamente en base a esta ley que Sus Señorías han aprobado con tan rotunda mayoría.

La última línea es la Ley de Transporte en las grandes ciudades, porque hemos entendido que esta ley del Metro era singular para la desprivatización de un modo de transporte en una determinada ciudad, pero que era un marco estrecho para plantear en su totalidad el más complejo de los problemas técnicos del transporte, que es el de las grandes áreas metropolitanas. Esto se aborda en la Ley del Transporte en las grandes áreas urbanas y tiene una filosofía clara, que es ir a los sistemas integrados de transporte con terminales conjuntas de autobuses, Metros, estaciones ferroviarias y con una concepción global del transporte en las grandes áreas metropolitanas, no sólo de Madrid, sino de todas las de España, estableciendo cómo se rige, invierte, gestiona y explota ese transporte integrado y qué sistema de financiación cubre las necesidades de inversión y de déficits de explotación de este sistema.

Este es, Señorías, el esquema de la acción que ha realizado el Ministerio de Transportes en su intervención del Metro de Madrid y la visión más amplia y de conjunto de cómo entiende un sistema de transportes integrado en una gran área metropolitana. Muchas gracias.

CONOCIMIENTO DIRECTO DEL PLENO DE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— PROYECTO DE LEY POR EL QUE SE CREA LA AUDIENCIA TERRITORIAL DE BILBAO.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Pasamos al punto quinto del orden del día. Proyecto de ley por el que se crea la Audiencia Territorial de Bilbao, publicado en

el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, con el número 36, de fecha 9 de octubre de 1979.

Como quiera que no se han presentado enmiendas a este proyecto de ley dentro del plazo que al efecto se señala, por aplicación del artículo 86, 2, del Reglamento del Senado se ha procedido a su directa inclusión en el orden del día de la Cámara.

Por tanto, a continuación tendremos el turno de portavoces.

Tiene la palabra el señor Zavala.

El señor ZAVALA ALCIBAR: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, es obvia nuestra razón de intervenir en apoyo del proyecto de ley aprobado por el Congreso de los Diputados, sobre la creación de la Audiencia Territorial de Bilbao. Pero, a pesar de ello, quisiera exponer ante esta Alta Cámara las motivaciones de nuestra intervención como portavoz del Grupo Parlamentario de Senadores Vascos.

Estas motivaciones las podemos sintetizar en tres: motivaciones de orden histórico, motivaciones de orden político y motivaciones de orden jurídico.

En cuanto a las motivaciones de orden histórico o historicista, en el régimen foral vasco existía una Administración de Justicia. Esta Administración de Justicia, naturalmente, se impartía o bien en nombre del Rey o bien en nombre del Señor de Vizcaya; pero existía una jurisdicción que creo que no debe ser exclusiva y única, o no fue entonces exclusiva y única de las regiones vascas, sino que estuvo también en vigor en algunas otras regiones o reinos de España, la llamada Jurisdicción de Hermandad, que era impartida por los llamados Alcaldes de Hermandad, es decir, Alcaldes, como saben muy bien Sus Señorías, en el sentido de Jueces de Hermandad, y que eran tanto en Alava como en Guipúzcoa elegidos por los Concejos y por las Villas, y que dependían directamente de las Juntas Generales.

No voy a hacer, para no caer en ese feo pecado de la pedantería, un proceso historicista y detallado de lo que era la organización de la Administración de Justicia en el período foral, pero no quiero olvidarme de la Sala de

Justicia, Sala de Vizcaya, de la Chancillería de Valladolid.

Cuando el Señor de Vizcaya Juan de Trastámara asciende al trono de Castilla bajo el nombre de Juan I, crea el Juez Mayor de Vizcaya, que luego iba a ser sustituido por la Sala de Vizcaya en dicha Chancillería como un Tribunal superior que conocía en última instancia de los recursos, tanto en el orden civil como en el orden penal. Esta Sala, a pesar de su residencia o ubicación en Valladolid, tenía jurisdicción, única y exclusivamente, sobre Vizcaya. Este viene a ser un antecedente de esta Audiencia Territorial de Bilbao, que hoy se presenta en este proyecto de ley.

Motivaciones de tipo político. El País Vasco, en la organización de la Administración de Justicia como en el resto de las distintas ramas de la Administración, ha sido partido muchas veces en dos, e incluso en tres. En este caso está partido en dos: por un lado, Guipúzcoa y Navarra, con una Audiencia Territorial en Pamplona, y, por otro lado, Vizcaya y Alava, con su Audiencia Territorial en Burgos. Indudablemente, esto de partir la Administración de un país en dos no es precisamente un acto muy justo, sino al contrario, algo que yo calificaría de injusto. Por consiguiente, se da la paradoja de que la Administración de Justicia estaba organizada administrativamente de una manera injusta. Esta situación se debe reparar, y un paso en esta reparación es la creación de la Audiencia Territorial de Bilbao.

La Audiencia Territorial de Bilbao ha sido reclamada, en lo que va de siglo, repetidas veces. Voy a citar las veces y fechas en que ha sido reclamada, por la representación vizcaína, sobre todo, y también por la alavesa.

En los años 1918, 1921, 1929, 1931, 1960, 1961 y, por fin, en el año 1978, reclamación que fue aceptada por el entonces Ministro de Justicia, señor Lavilla, y se ha convertido en el presente proyecto de ley aprobado por el Congreso de los Diputados.

Razones de tipo jurídico. Como es bien sabido, Alava y Vizcaya tienen una legislación civil propia, que se halla hoy vigente reunida en la Compilación del Derecho Civil de Alava y Vizcaya de 30 de julio de 1959. Pero como decía desde esta misma Tribuna hace casi

un año nuestro compañero Juan María Vidarte, Senador en la pasada legislatura, se da la circunstancia de que del Derecho Civil de Alava y de Vizcaya existe como fuente del Derecho el Derecho consuetudinario; consecuentemente, la costumbre incide en los Tribunales de Justicia cuando más inmediata sea la proximidad a la creación de la misma, cuando más cercano esté el Tribunal a la realidad sociojurídica que trata de juzgar. De ahí que hoy nuestro fuero de Vizcaya sea prácticamente irreconocible en la jurisprudencia elaborada alrededor de estos temas.

No quiero, por no cansar a Sus Señorías, señalar otra serie de motivaciones que son recogidas en la exposición de motivos de este proyecto de ley, como el hecho de que la villa de Bilbao, por razón de su población, se halla entre las ciudades primeras del Estado, aparte de su relevancia de tipo económico, todo lo cual ha incidido directamente en el trabajo de la Audiencia Territorial de Burgos, hasta llegar a que los señalamientos no se puedan hacer hasta plazos de un año, incluso de dos años. Precisamente hoy, a estas horas, se está viendo en la Audiencia Territorial de Burgos un recurso presentado hace un año y veintinueve meses, o sea, más de dos años. Verdaderamente, con este proyecto tratamos de evitar estas situaciones.

Yo comprendo perfectamente a los amigos de Burgos que se puedan hallar preocupados porque sientan un cierto pesar, pero estoy seguro que comprenden también perfectamente las razones que abonan la aprobación de este proyecto de ley, y que no va a servir en ningún momento de obstáculo para que las relaciones nuestras con la gente de Burgos, con el pueblo burgalés, sean cada vez más estrechas, más fuertes, para que, asimismo, los resultados de estas relaciones y los frutos sean mayores.

Termino, Señorías, y termino pidiendo a todos ustedes, con una petición que sale del corazón, que voten favorablemente a este proyecto de ley aprobado ya por el Congreso de los Diputados.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zuzunegui): El Senador señor Laborda tiene la palabra como portavoz del Grupo Socialista.

El señor LABORDA MARTIN: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, brevísimamente para anunciar el voto favorable a este proyecto de ley, por tres razones: en primer lugar, por la importancia del mismo proyecto de ley; en segundo lugar, porque, evidentemente, la aprobación de este proyecto de ley coincide con las fechas en las que se acaba de aprobar el Estatuto del País Vasco de manera brillante; y, en tercer lugar, a lo que sí quiero referirme, puesto que el Senador Zavala ha hecho alguna alusión a los amigos burgaleses —y en este caso yo estoy actuando única y exclusivamente como portavoz socialista, aunque también está claro que soy Senador por Burgos—, quería hacer algunas puntualizaciones.

Sobre el primer tema, la importancia del proyecto, evidentemente está sobradamente justificada la creación de la Audiencia Territorial de Bilbao.

Con eso se pone punto final a un, diríamos, contrasentido como otros, modelo de la organización territorial del Estado, modelo centralista, que se creó, que se fue gestando precisamente con problemas sociales para las provincias vascas entre 1839 y 1876, porque, evidentemente, el que esas provincias con esas características que el mismo señor Zavala ha señalado de Derecho consuetudinario, hacía tanto más necesario el que la justicia estuviera mucho más cerca del justiciable, amén de que, evidentemente, por las características de una sociedad industrial, de una sociedad en crecimiento demográfico fuerte, era un verdadero contrasentido que el territorio de las provincias vascas estuviera partido en dos ámbitos jurisdiccionales, el de la Audiencia de Pamplona y el de la Audiencia Territorial de Burgos.

Creo que es un ejemplo más de que ese modelo de organización centralizada o centralista del Estado es criticable, que lo estamos superando, que se está superando felizmente, como ha sucedido en el caso del Estatuto Vasco, y que es criticable ya no tanto por esa misma organización centralista, sino incluso porque ni siquiera esos efectos de que habla eran esperables de la organización centralista del Estado, y que en otros Estados europeos, como en Francia, por ejemplo, se

podieran conseguir ni siquiera esos efectos que se habían conseguido, y más claro lo encontramos en este mismo absurdo de la organización judicial en las provincias vascas, porque el modelo centralista pretendía un funcionamiento y una funcionalidad mejor; eso, con esa, diríamos, existencia de esos dos ámbitos territoriales de la Administración de Justicia era un verdadero contrasentido.

Este proyecto, evidentemente, creo que es perfectible y que todo lo más, una vez aprobado el Estatuto dentro del marco constitucional, está claro que habrá que irse hacia un Tribunal Superior de Justicia para el País Vasco.

Ahora me hubiera gustado que hubiera estado el señor Ministro de Justicia en este momento aquí, porque habría que reclamarle la fuerza política los que vamos a votar favorable este proyecto de ley para que se haga el esfuerzo necesario por parte del Ministerio de Justicia para que la Administración de Justicia en el País Vasco pueda ejercerse de manera conveniente, cosa que desgraciadamente no ocurre ahora mismo.

Sabemos casos de Magistrados y Jueces que han encontrado enormes dificultades para el ejercicio de su función, muchos de ellos se han marchado del País Vasco por amenazas y por ese clima irrespirable. A esto es absolutamente necesario que se ponga final.

Quería hacer una puntualización, ya que ha habido una alusión al problema, que es real, por parte del Colegio de Abogados de Burgos, por parte de los Procuradores de la ciudad, etc. Yo creo que ese problema se hubiera planteado en cualquier caso, lo digo con absoluto sentido del Estado, porque creo que aquí no estamos para prometer en nuestras provincias aquello que no se puede prometer. La situación se ha crispado tanto más por una actuación que creo que no ha sido muy seria por parte de los Diputados de UCD, que en su momento presentaron una enmienda a la totalidad, para que el proyecto se retirara. Esto levantó unas expectativas que de alguna manera vino a dar la razón a quienes por parte del Colegio de Abogados señalaban que se podría llegar a perder el 50 por ciento de los ingresos del mismo Colegio por parte de los Procuradores, porque afecta más a los

Procuradores que a los mismos Abogados, porque generalmente son los Abogados quienes lo han llevado en la provincia de Burgos y los que han acudido a los recursos, por razones fundamentalmente de prestigio.

Evidentemente, el hecho de que existiera una institución que tenía una solera y una antigüedad, que tenía un prestigio para la ciudad, el que hubiera un desmembramiento de parte de sus ámbitos territoriales ha afectado a la clase forense burgalesa, y esa actitud que antes he señalado de los parlamentarios de UCD por Burgos no ha contribuido a que haya un tratamiento sereno del tema.

Yo quisiera subrayar ese aspecto porque creemos que eso pudiera incurrir en graves responsabilidades y, de paso —por eso vuelvo a subrayar que me hubiera gustado ver presente al señor Ministro de Justicia— porque lo que es evidente es que Burgos, dentro de una perspectiva de desarrollo regional, debe de buscar compensaciones que habrán de encontrarse dentro del Estatuto, y habría que mirar también de dar homogeneidad al ámbito de la Administración de Justicia en la región castellano-leonesa porque, por ejemplo, tenemos que dos provincias, Segovia y Avila, están dentro de la Audiencia Territorial de Madrid, cosa que no tiene sentido dentro de ese modelo de desarrollo autonómico que estamos proponiendo.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): El señor Marco Tabar tiene la palabra.

El señor MARCO TABAR: Señor Presidente, Señorías, en primer lugar, también mi saludo afectuoso y respetuoso en esta mi primera intervención en esta legislatura. Voy a ser breve, pero esta vez de verdad, por muchas razones. Principalmente porque creo que aquí ya se ha dicho todo lo que había que decir, y luego por hacer buenas alguna vez las promesas que siempre hacemos de brevedad y que casi nunca cumplimos.

Han sido expuestas aquí todas las razones, tanto históricas, jurídicas, administrativas como de todo tipo. Voy a ser breve también porque la escasa asistencia indica asimismo que no existe excesivo interés por el tema.

Yo calificaría este proyecto de antiguo, no de anticuado, pero sí de antiguo, a pesar de que no hace un año que entró en esta Cámara; pero es que la propia dinámica del cambio de circunstancias políticas ha hecho que este proyecto haya coincidido en su desarrollo con una serie de cambios políticos, de todos conocidos, que son principal y fundamentalmente el Estatuto del País Vasco. Sin embargo, creo que, a pesar de lo que he dicho, de que es un proyecto antiguo, es un proyecto oportuno porque creo que nos va a permitir el iniciar de una forma paulatina este tránsito, este trance de transferencias autonómicas y, sobre todo, en un tema tan delicado y tan importante como es la Administración de Justicia. En lo que respecta a su funcionamiento, creo que éste no va a ser un proyecto de larga vigencia, porque por su propia antigüedad está ciertamente anacrónico; anacrónico puesto que, aprobado el Estatuto mayoritariamente en nuestro País Vasco, sin embargo, contempla una circunscripción territorial que no es, efectivamente, la apropiada. Sigue existiendo, como ya se ha hecho mención, esa contradicción de que Guipúzcoa esté dentro de la competencia de la Audiencia Territorial de Pamplona —y no quiero entrar en el viejo, difícil y complicado tema del País Vasco y Navarra—. Por tanto, es evidente que a tenor de nuestro artículo 34 de ese Estatuto Vasco que acabamos de aprobar, sería necesaria una remodelación del ámbito territorial de esta Audiencia. No creo que sea factible la creación de una nueva Audiencia Territorial, puesto que este supuesto está contemplado en la Constitución para los casos en que, existiendo dos o más Audiencias Territoriales en el territorio de una Comunidad Autónoma, ésta tenga sede en ese territorio, sede, no sólo competencia. Y yo no diría nada más, pero creo que aquí, en esta sala y en este momento es preciso manifestar también un sentimiento que ya se ha apuntado de cierto, verdadero y sincero pesar por el que se empaña un poco el sentimiento de euforia que indudablemente para todos los vascos tiene la creación de esta Audiencia Territorial. Este sentimiento de pesar está referido de forma muy personal en todos aquellos que hemos practicado la profesión de abo-

gados en esa Audiencia Territorial tan querida como la de Burgos, referido personalmente a todos aquellos que nos han acompañado en nuestro quehacer jurídico; procuradores, funcionarios, abogados, compañeros, magistrados, jueces y fiscales, que entre todos hemos desarrollado esa importante labor que es la administración de Justicia. También les diría que este pesar, que es sincero, no debe de empañar en modo alguno el éxito de que este proyecto de ley prospere, como espero, por unanimidad, y esto es así porque era necesario, absolutamente necesario, que este proyecto de ley apareciera a una nueva forma de nuestro Estatuto de Autonomía, pero era necesario constitucionalmente, era necesario por una pura lógica estatutaria de nuestro propio Estatuto, y yo quiero desde aquí manifestar a estos compañeros que he citado nuestro agradecimiento y nuestro afecto. Nada más.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Si veinticinco señores Senadores están conformes, la Mesa entiende que el proyecto de ley debe ser votado en su totalidad. ¿Cuenta la Mesa con la conformidad de veinticinco Senadores? (*Asentimiento.*)

Vamos a proceder a votar el proyecto de ley en su totalidad. (*Pausa.*)

Entonces podemos entender que, por asentimiento, queda aprobado definitivamente por las Cortes Generales el proyecto de ley por el que se crea la Audiencia Territorial de Bilbao, publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» número 37, de fecha 9 de octubre, tal como fue remitido por el Congreso de los Diputados y que será elevado, en la forma correspondiente, a la sanción de Su Majestad el Rey.

Vamos a proceder a un pequeño descanso de diez minutos exactamente para poder terminar la sesión en la mañana. Ruego a los señores portavoces que se reúnan en la sala Mañanós para tratar algunos asuntos con la Mesa. (*Pausa.*)

PUBLICAS Y CREACION DEL CUERPO DE DELINEANTES DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Pasamos a continuación al punto quinto del orden del día con el proyecto de ley de amortización de plazas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas y creación del Cuerpo de Delineantes de Obras Públicas y Urbanismo, publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 37, de fecha 9 de octubre de 1979.

Como quiera que no ha habido ningún voto particular, pasamos directamente al turno de portavoces. ¿Señores portavoces que deseen intervenir? (*Pausa.*)

Tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Unión de Centro Democrático.

El señor BENCOMO MENDOZA: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, señor Ministro, en primer lugar, quisiera advertir, a fines de su corrección, la existencia de una errata en el texto publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, del 9 de octubre de 1979. Así, donde dice: «de amortización de tasas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas», debería decir: «de amortización de plazas del Cuerpo Especial»; es decir, que ha habido el cambio de la palabra «tasas» por «plazas».

Hecha esta observación y entrando en materia, creemos clarificador hacer un resumen de ciertos antecedentes. Así, a petición del Gobierno, la Mesa del Congreso de los Diputados, el día 9 de mayo de 1979, acordó ratificar la tramitación del proyecto de ley que hoy nos ocupa; en sesión plenaria del Congreso de los Diputados del 27 de septiembre del año actual quedó aprobado el texto remitido por la Comisión de Presupuestos, comprensivo de cuatro artículos y una disposición transitoria, dándose la circunstancia de que en los trabajos de esta Comisión se reflejaba una coincidencia de criterio de todos los Grupos Parlamentarios allí representados; en fecha 5 de octubre actual ha tenido entrada en el Senado el texto aprobado por el Congreso de los Diputados y, una vez enviado a la Comisión de Presupuestos y sin ninguna en-

mienda presentada al mismo, se trae a este Pleno para su conocimiento y aprobación, si procede.

Analizados estos antecedentes, entiendo, Señorías, que este proyecto de ley, que ya de por sí ha tenido un considerable retraso en su tramitación debido principalmente a la disolución de las Cámaras, si fuese aprobado hoy, como así espero, terminaría con una situación de injusticia, a la vez que de interinidad para el colectivo, ciertamente no numeroso, de delineantes de Obras Públicas al que por motivos profesionales no me siento extraño. Entendemos que este proyecto de ley de amortización de plazas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas y creación del Cuerpo de Delineantes de Obras Públicas y Urbanismo, que conviene a los afectados en el Cuerpo Profesional de Delineantes, debería tener el apoyo de los distintos Grupos Parlamentarios que componen esta Cámara para ser aprobado.

En consecuencia con todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario de Unión de Centro Democrático va a votar afirmativamente el texto hoy sometido al Pleno de esta Cámara. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Como quiera que no hay más intervenciones, si veinticinco señores Senadores lo aprueban, la Mesa considera que debe votarse en su conjunto. (*Asentimiento.*)

Pasamos seguidamente a la votación del proyecto de ley de amortización de plazas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas. Como ha indicado bien el señor Senador, ha habido una errata en el «Boletín Oficial». Decía «amortización de tasas», cuando debía ser «amortización de plazas». ¿Señores Senadores que votan a favor? (*Pausa.*) ¿Señores Senadores que votan en contra? (*Pausa.*) ¿Señores Senadores que se abstienen? (*Pausa.*)

Queda aprobado por asentimiento de la Cámara el proyecto de ley de amortización de plazas del Cuerpo Especial de Delineantes de Obras Públicas y creación del Cuerpo de Delineantes de Obras Públicas y Urbanismo.

TOMA EN CONSIDERACION DE PROPOSICIONES DE LEY DEL SENADO:

— DE LA PROPOSICION DE LEY SOBRE REGIMEN LABORAL Y LA SEGURIDAD SOCIAL DE LOS TRABAJADORES DE GUINEA ECUATORIAL RESIDENTES EN ESPAÑA, A LA VISTA DEL DICTAMEN EMITIDO POR LA COMISION DE TRABAJO.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Pasamos al último punto del orden del día, que es toma en consideración de proposiciones de ley del Senado sobre régimen laboral y la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España, a la vista del dictamen emitido por la Comisión de Trabajo. No se han formulado votos particulares a este dictamen de la Comisión, por lo cual procede primero la defensa del dictamen. Pregunto al Presidente de la Comisión si ha designado portavoz.

El señor HERRERO ARCAS: Hemos designado como portavoz al señor Monge.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): El Senador señor Monge tiene la palabra para la defensa del dictamen como portavoz de la Comisión.

El señor MONGE RECALDE: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, señor Ministro, en nombre de la Comisión de Trabajo voy a defender el dictamen que la misma ha elaborado sobre la proposición de ley de equiparación de los trabajadores guineanos a los españoles. Constituye para mí un gran motivo de satisfacción el ocupar esta tribuna y con tal cometido, principalmente por tres razones. La primera de ellas por el hecho de que la Comisión, unánimemente, haya depositado su confianza en mí para la defensa del dictamen. La segunda razón viene determinada por el hecho de que se trata de un dictamen unánimemente aceptado por todas las fuerzas políticas con representación en la Comisión de Trabajo. Y, en tercer lugar, porque se trata de una ley de ayuda y cooperación a esa comunidad humana tan querida para nosotros como es el pueblo guineano,

que tan estrechos vínculos ha mantenido y ha de mantener, sin duda, con nuestro país.

Muy brevemente y en síntesis voy a relatarles a ustedes cuál ha sido la génesis y el íter, pudiéramos decir, de esta proposición de ley. La proposición de ley tal como se presentó constaba de un artículo único y se formularon a la misma dos enmiendas: una del Grupo Parlamentario Centrista y otra del Senador don José Herrero Arcas, que posteriormente fue retirada por entenderla subsumida en la presentada por el Grupo de UCD. El texto de la enmienda se reducía a transcribir casi literalmente el artículo único de la Ley 118/1969, referente a la equiparación de los súbditos filipinos, andorranos e iberoamericanos; y esta enmienda fue aceptada unánimemente por la Comisión, sin duda al entender que el fondo coincidía con el contenido de la proposición de ley y, en cambio, mejoraba técnicamente la redacción de la misma. La enmienda, pues, prosperó, y consta de un artículo y de una disposición adicional. Ya les he indicado cuál es el contenido del artículo; la disposición adicional fue necesario incluirla porque la Ley 118, de 1969, preveía el desarrollo de la misma por el Ministerio de Trabajo y es posterior a esta ley el desglose de dicho Ministerio, del que hoy es de Sanidad y Seguridad Social.

¿Cuál es realmente la importancia que para los residentes guineanos que trabajan en España tiene esta ley? Pues sencillamente el reconocimiento pleno de los derechos laborales que con carácter fundamental se reconocen en la Constitución y en las leyes que han de desarrollarla, y a título de ejemplo, el derecho al trabajo, el derecho a la negociación colectiva, el derecho a la libre sindicación, el derecho a la huelga, etc. Y en lo que a Seguridad Social se refiere; el derecho a la afiliación, tanto en el régimen general de la misma como en los distintos regímenes especiales.

Esta ley es, sin duda, una ley progresiva, una ley solidaria y, por ello, hay que aplaudirla. Pero el hecho de su aprobación entiendo que no debe hacernos olvidar cuál es la auténtica cuestión, cuál es el eje de lo que aquí estamos analizando, y éste no es otro que el fenómeno de la emigración forzosa, esa servidumbre, ese tributo que los países

subdesarrollados pagan a los más avanzados económicamente.

Por ello, si bien esta acción de reconocimiento o aprobación de esta ley es importante, no cabe duda que el Gobierno español debe iniciar, como al parecer lo está haciendo, una cooperación con la Guinea de un signo mucho más amplio, que incluya ayudas de carácter económico, de carácter técnico, de carácter cultural, de carácter sanitario y, en resumen, de carácter asistencial, porque ésta es la única forma de que ese pueblo, que ha logrado sacudirse la dictadura, inicie ahora un futuro prometedor hacia metas más democráticas, consiga la reordenación de su economía, consiga encauzar su riqueza y logre la creación multiplicada de los puestos de trabajo necesarios para que la emigración, en su carácter forzoso, no vuelva a repetirse.

Esta consideración, que hacemos en el caso concreto de la Guinea, no cabe duda que debería servir de pauta para que, a nivel internacional, cuajaran también estas ayudas a los países subdesarrollados, que evitaran que el fenómeno de la emigración forzosa, esa mutilación auténtica de las comunidades humanas que son los pueblos, volviera a darse.

Modestamente, y desde esta tribuna, yo hago votos por que un día, quizá no muy lejano, un Parlamento Europeo o, tal vez, un Parlamento Universal decrete obligatoriamente la adopción de medidas a favor de esos pueblos subdesarrollados, para que todos podamos decir un día, con orgullo, que la emigración forzosa ha sido abolida.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zuzunegui): Aunque el Reglamento no prevé expresamente las intervenciones que pueden tener lugar en relación con la totalidad del dictamen, esta Presidencia, en virtud de las facultades que le confiere el artículo 28, 9, del Reglamento, ha acordado que procede la intervención de un portavoz por cada uno de los Grupos Parlamentario que deseen hacer uso de este turno.

¿Señores portavoces que deseen hacer uso de la palabra? (*Pausa.*) El señor Morán tiene la palabra.

El señor MORAN LOPEZ: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, muy breve-

mente, para apoyar la proposición de ley del Senado, que tiene como origen una intervención de mi Grupo el 26 de junio pasado —antes de que se hubiesen producido los acontecimientos en Guinea Ecuatorial— y que fue objeto después de un debate el 13 de septiembre.

En la primera ocasión no tuvimos fortuna ni supimos despertar la sensibilidad de una parte de la Cámara respecto a la situación de los guineanos en España. Situación que, como entonces dijimos, era la consecuencia de un proceso en que precisamente los inmigrantes guineanos en España carecían de toda culpa; inmigrantes que, por otra parte, podían considerarse, en todo caso, como consecuencia de una situación política.

Aconteció luego el golpe de Estado, de la misma manera que el Gobierno español cambió repentinamente su política respecto a Nicaragua de apoyo y venta de armas al Gobierno del General Somoza, con una política bien orientada de colaboración con las nuevas autoridades y el Gobierno democrático. El Gobierno está en la buena vía y es de desear que, en la planificación y la ejecución de su política exterior, no sea tan sensible a los cambios espectaculares y que tenga unas líneas marcadas con claridad, y una de ellas, como decía el Senador que me ha precedido en el uso de la palabra, la necesidad de apoyar el desarrollo de los pueblos que se esfuerzan para conseguir un nivel de vida y un nivel de actividad económica superior.

Es claro que la conciencia universal opera en este sentido y no hay que esperar a que un Parlamento universal decreta la obligación como recomendación, evidentemente, de la ayuda al desarrollo, porque así se ha hecho ya en distintas resoluciones de las Naciones Unidas y en la Carta de los Derechos y Deberes Económicos de los Estados, aprobada por resolución de las Naciones Unidas, en que se fija el 1 por ciento del producto nacional bruto, como las transferencias de todo tipo que deben hacerse a los países en desarrollo.

España inicia ahora una política de colaboración con Guinea; una política que se intentó en 1968 sobre supuestos distintos y sobre ideas que no favorecían la comprensión del fenómeno de la descolonización y de las situa-

ciones sociológicas y económicas que la descolonización creaba; política que se intentó también en 1972 superada la crisis de 1969 y que también fracasó. Ahora los supuestos son distintos, pero el Gobierno necesita tener a la vez entusiasmo y prudencia en el tema.

Voy a ser muy breve. Simplemente señalar que la ayuda económica y la consideración de los factores socioeconómicos y culturales respecto a Guinea no puede caer, no puede deslizarse por la fácil pendiente de unos reflejos paternalistas y neocoloniales.

Se dice en ciertos círculos que Su Majestad el Rey va a visitar Guinea antes de finales de este año. Es lógico, y creo adelantar el sentimiento de mi Grupo, que ese viaje, como otros políticamente arriesgados que ha hecho Su Majestad, significa un servicio a la comunidad, significa un servicio al nombre y a la influencia de España y, sobre todo, en la persona de Su Majestad, significa la manifestación de que España se considera no en deuda, pero sí comprometida en el desarrollo de Guinea. Yo creo que en todos los ámbitos, y en primer lugar el Gobierno, debe cuidar que este viaje y otras acciones del mismo tipo no tengan un cierto tono triunfalista.

Africa es un continente en gestación donde los cambios políticos son rápidos, donde la estabilidad es menguada y siempre es arriesgado emprender el camino de la gran política, de la política triunfalista sin tener en cuenta estos factores de inestabilidad. En todo caso, el Gobierno va a tener ahora en cuenta la situación discriminada durante mucho tiempo de los guineanos, aquellas personas que participaron en nuestra nacionalidad en 1968 y que, por lo tanto, estaban claramente vinculadas con la comunidad histórica española más, quizá, incluso que los hispanoamericanos, andorranos y filipinos.

Es evidente que la cooperación entre España y Guinea se va a desarrollar de forma distinta. No va a ser este hombre desarraigado, sin trabajo, sino que van a venir a aprender unas técnicas y unos saberes con la cooperación técnica del número de estudiantes a España. Esto no es solamente un imperativo de la relación de colaboración de lengua y cultura entre España y Guinea, sino el proceso normal entre países de una familia cultural determinada y los países emergentes.

Así, París está lleno de africanos francófonos y así es de esperar que esta colonia de 4.000 guineanos sea una colonia de personas que vienen a especializarse.

Pero ha de hacerse siempre sustrayendo todo reflejo paternalista de protección, tratándolos igual que a otro estudiante de cualquier otra parte del mundo, y no esperando demasiado, por esta fe nuestra, que se basa en imperativos de conveniencia de nuestros intereses y de conveniencia de la estabilidad de las buenas relaciones entre países desarrollados y subdesarrollados, que se salde con ninguna gratitud exagerada. La relación entre España y Guinea, para que sea positiva, tiene que ser una relación normal, y sobra, en todo caso, una hipertrofia retórica.

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Tiene la palabra el portavoz de Unión de Centro Democrático, señor Herrero Arcas.

El señor HERRERO ARCAS (desde los escaños): Señor Presidente, Señorías, señor Ministro, como portavoz del Grupo Centrista, ratificar las palabras del portavoz de la Comisión, señor Monge, y añadir que, en cuanto a lo manifestado por el Senador que ha intervenido anteriormente, se presentó una proposición en la que se trataba muy por encima, y no se refería exclusivamente a ella, de la situación de los trabajadores guineanos en España, antes de la caída de Macías, sino que contenía otras cosas de gran importancia.

En cuanto se presentó la proposición, después, por el Grupo de la oposición, efectivamente Unión de Centro Democrático, con esa sensibilidad social que siempre tiene, apoyó inmediatamente la proposición.

Tenemos que decir que la paternidad de esta proposición es del Grupo Socialista, pero tampoco se puede olvidar que, como Grupo mayoritario, podíamos haberla apoyado o no.

y la hemos apoyado en todo momento por creer de justicia la necesidad de que a los trabajadores guineanos en España se les trate como a los propios españoles.

No obstante, lo que viene a decir el Senador que ha intervenido anteriormente es que el Gobierno está llevando una sabia política exterior, algo que nosotros, los centristas, ya sabíamos, y que el Grupo Centrista, como decíamos antes, tiene una gran sensibilidad social y lo ha demostrado una vez más.

Muchas gracias. (*Aplausos.*)

El señor VICEPRESIDENTE (Guerra Zunzunegui): Si veinticinco Senadores dan la conformidad, la Mesa acordaría la votación en su totalidad de la citada proposición de ley. (*Asentimiento.*)

Vamos a proceder a votar la proposición de ley sobre régimen laboral y la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial residentes en España.

Señores Senadores que voten a favor. (*Pausa.*) Señores Senadores que voten en contra. (*Pausa.*) Señores Senadores que se abstienen. (*Pausa.*)

Queda aprobada por unanimidad la toma en consideración de la proposición de ley sobre régimen laboral y la Seguridad Social de los trabajadores de Guinea Ecuatorial.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 89, 2, de la Constitución, esta proposición de ley será remitida al Congreso de los Diputados para su tramitación ulterior.

Antes de levantar la sesión comunico a la Cámara que los próximos días 6 y 7 se celebrará la próxima sesión; además están convocadas las Comisiones de Educación y Cultura, y se tienen que convocar las de Economía y Hacienda y las de Justicia e Interior.

Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

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. 12.580 - 1961

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID