

C O R T E S

DIARIO DE SESIONES DEL

SENADO

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. CECILIO VALVERDE MAZUELAS

Sesión Plenaria núm. 51

celebrada el martes, 15 de abril de 1980

ORDEN DEL DIA

Primero. Lectura y aprobación, si procede, del acta de la sesión anterior, celebrada los pasados días 8 y 9 de abril de 1980.

Segundo. Preguntas:

- De don Juan Laborda Martín, del Grupo Socialista, sobre motivos por los que el Gobierno no invitó al señor Alcalde de Guadalajara a recibir a los Reyes de España en su reciente visita a dicha ciudad («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie I, número 33, de 28 de diciembre de 1979).
- De don José Vicente Beviá Pastor, del Grupo Socialista, sobre negativa por parte de Televisión Española a adquirir una película sobre la Festa d'Elx («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie I, número 37, de 1 de febrero de 1980).
- De don Pedro Cañada Castillo, del Grupo Unión de Centro Democrático, sobre el aeródromo de La Cervera (Cáceres) («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie I, número 37, de 1 de febrero de 1980).

- De don Antonio Pérez Crespo, del Grupo de Unión de Centro Democrático, sobre planes de adecuación del Gobierno respecto a diversas carreteras que afectan al Sureste de España («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie I, número 37, de 1 de febrero de 1980).

Tercero. Interpelaciones:

- De don Alberto de Armas García, del Grupo Socialista, sobre medidas adoptadas por el Gobierno en relación con el abordaje del pesquero canario «Cruz del Mar» y sobre protección a la flota pesquera nacional que faena en aguas cercanas al Sahara Occidental («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie I, número 31, de 14 de febrero de 1980).

Cuarto. Conocimiento directo del Pleno de Proyectos y Proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Proyecto de ley de concesión de un suplemento de crédito por importe total de 102.164.200 pesetas, al Presupuesto en vigor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, para atender al pago de los gastos originados con motivo del accidente sufrido por el petrolero griego «Andros Patria» («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 78, de 15 de marzo de 1980).
- Proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario por un importe de 352.534.453 pesetas, para subvencionar la adquisición de papel prensa de producción nacional consumido durante el segundo semestre de 1978 («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 79, de 15 de marzo de 1980).
- Proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario por importe total de 1.594.322.475 pesetas, para satisfacer a los partidos políticos las subvenciones previstas en el artículo 6.º de la Ley 54/1978, de 4 de diciembre («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 80, de 15 de marzo de 1980).
- Proyecto de ley de concesión de un suplemento de crédito por importe total de 1.503.845.575 pesetas al Presupuesto en vigor del Ministerio del Interior, para satisfacer gastos de dietas, pluses e indemnizaciones de traslado forzoso de personal del Cuerpo de la Guardia Civil («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 81, de 15 de marzo de 1980).
- Proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario de 6.965.907.704 pesetas, para cubrir la diferencia entre el déficit de explotación de RENFE en 1978 y la respectiva consignación presupuestaria («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 82, de 15 de marzo de 1980).
- Proposición de ley de modificación de la Base IV de la Ley de Bases de la Sanidad Nacional, de 25 de noviembre de 1944 («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 83, de 15 de marzo de 1980).

— Proyecto de ley por el que se suprime el Consejo de Economía Nacional («Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, serie II, número 84, de 15 de marzo de 1980).

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 52, de 16 de abril de 1980.)

SUMARIO

Se abre la sesión a las cuatro y cincuenta minutos de la tarde.

	<u>Página</u>
Acta de la sesión anterior.—Se da por leída y aprobada el acta de la sesión anterior, celebrada los días 8 y 9 de abril de 1980	2245

Excusas de asistencia	2245
------------------------------	------

El señor Secretario (Casals Parral) da cuenta de las excusas de asistencia recibidas.

	<u>Página</u>
--	---------------

Ruegos y preguntas:

— De don Juan José Laborda Martín, del Grupo Socialista, sobre motivos por los que el Gobierno no invitó al señor Alcalde de Guadalajara a recibir a los Reyes de España en su reciente visita a dicha ciudad	2245
--	------

El señor Laborda Martín explica su pregunta.—Le contesta el señor Ministro del Interior (Ibáñez Freire).

En turno de réplica usa de la palabra de nuevo el señor Laborda Martín.

	<u>Página</u>
--	---------------

— De don José Vicente Beviá Pastor, del Grupo Socialista, sobre negativa por parte de Televisión Española a adquirir una película sobre la Festa d'Elx	2248
---	------

El señor Beviá Pastor explica su pregunta.—Le contesta el señor Ministro de Cultura (De la Cierva y Hoces).—En turno de réplica

ca intervienen nuevamente el señor Beviá Pastor y el señor Ministro de Cultura (De la Cierva y Hoces).

	<u>Página</u>
— De don Pedro Cañada Castillo, del Grupo Unión de Centro Democrático, sobre el aeródromo de La Cervera (Cáceres)	2253

El señor Cañada Castillo explica la pregunta.—Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Sánchez-Terán Hernández).—En turno de réplica intervienen nuevamente los señores Cañada Castillo y Ministro de Transportes y Comunicaciones (Sánchez-Terán Hernández).

	<u>Página</u>
— De don Antonio Pérez Crespo, del Grupo de Unión de Centro Democrático, sobre planes de adecuación del Gobierno respecto a diversas carreteras que afectan al Sureste de España	2257

El señor Pérez Crespo explica su pregunta.—Le contesta el señor Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo (Pérez Olea).—En turno de réplica usan de la palabra de nuevo el señor Pérez Crespo y el señor Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo (Pérez Olea).

Interpelaciones:

El señor Presidente manifiesta que la interpelación que figuraba en primer lugar en este punto del orden del día, formulada por el señor Morán López, relativa a «Situación real y perspectivas de la pesca en aguas comunitarias por parte de pesqueros españoles», ha sido retirada a su petición, se-

gún escrito que lee a la Cámara. Por tanto —añade— este punto del orden del día queda reducido a la siguiente interpelación:

Página

- De don Alberto de Armas García, del Grupo Socialista, sobre medidas adoptadas por el Gobierno en relación con el abordaje del pesquero canario "Cruz del Mar" y sobre protección a la flota pesquera nacional que faena en aguas cercanas al Sahara Occidental 2261

El señor De Armas García explana su interpelación.—Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Sánchez-Terán Hernández).—A continuación usan de la palabra los señores Nadal Company, González Gastañaga y Morán López.—Seguidamente y en turno de rectificación intervienen de nuevo el señor De Armas García y el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Sánchez-Terán Hernández).—En turno de alusiones pide la palabra el señor Morán López, a quien contesta el señor Presidente.

Página

Conocimiento directo del Pleno de Proyectos y Propositiones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- Proyecto de ley de concesión de un suplemento de crédito por importe total de 102.164.200 pesetas al Presupuesto en vigor del Ministerio de Transportes y Comunicaciones para atender al pago de los gastos originados con motivo del accidente sufrido por el petrolero griego "Andros Patria" 2268

El señor Presidente manifiesta que todos los proyectos de ley y proposiciones de ley que figuran en este punto del orden del día no fueron objeto de enmienda dentro del plazo concedido al efecto.

A continuación usa de la palabra el señor Subirats Piñana y el señor Valdecantos García. A pregunta del señor Presidente, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.

Página

- Proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario por un importe de 352.534.453 pesetas, para subvencionar la adquisición de papel prensa de producción nacional consumido durante el segundo semestre de 1978 2270

Intervienen los señores Palomo Saavedra y Zaforteza Calvet.

Sometido a votación, fue aprobado por 55 votos a favor, ninguno en contra y 49 abstenciones.

Página

- Proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario por importe total de 1.594.322.475 pesetas, para satisfacer a los partidos políticos las subvenciones previstas en el artículo 6.º de la Ley 54/1978, de 4 de diciembre. 2272

Interviene el señor Zamarriego Monedero, quien defiende el proyecto de ley.

A pregunta del señor Presidente, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.

Página

- Proyecto de ley de concesión de un suplemento de crédito por importe total de 1.503.845.575 pesetas al Presupuesto en vigor del Ministerio del Interior, para satisfacer gastos de dietas, pluses e indemnizaciones de traslado forzoso de personal del Cuerpo de la Guardia Civil 2273

Intervienen en este proyecto de ley los señores Laborda Martín, señor Presidente y señor Palomino de Lucas.

A pregunta del señor Presidente, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.

Página

— Proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario de 6.965.907.704 pesetas, para cubrir la diferencia entre el déficit de explotación de RENFE en 1978 y la respectiva consignación presupuestaria 2275

Intervienen los señores Palomo Saavedra y García-Verdugo Candón.
A pregunta del señor Presidente, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.

Página

— Proposición de ley de modificación de la Base IV de la Ley de Bases de la Sanidad Nacional, de 25 de noviembre de 1944 ... 2277

Usan de la palabra los señores Rodríguez López y Arenas del Buey.
Preguntado por el señor Presidente, la Cámara aprueba por asentimiento dicha Proposición de ley.

Página

— Proyecto de ley por el que se suprime el Consejo de Economía Nacional 2280

Intervienen en relación con este proyecto de ley los señores Biesca Ferrer y Estringana Mínguez.
A pregunta del señor Presidente, fue aprobado por asentimiento de la Cámara.
El señor Presidente informa a continuación que la sesión continuará mañana, día 16 de abril, a las cuatro y media de la tarde.
Se levanta la sesión.
Eran las siete y cincuenta minutos de la tarde.

Se abre la sesión a las cuatro y cincuenta minutos de la tarde.

LECTURA Y APROBACION, SI PROCEDE, DEL ACTA DE LA SESION ANTERIOR, CELEBRADA LOS PASADOS DIAS 8 Y 9 DE ABRIL DE 1980

El señor PRESIDENTE: Iniciamos la sesión dándose por leída y aprobada el acta de

la sesión anterior, que tuvo lugar los días 8 y 9 de este mismo mes.

EXCUSAS DE ASISTENCIA:

El señor PRESIDENTE: Por el señor Secretario Segundo se dará lectura de las excusas que hubiere de Senadores ausentes.

El señor SECRETARIO (Casals Parral): Han excusado su asistencia los señores Senadores Calpena Giménez, Fernández Cruz, Del Valle Arévalo y García-Oliva Pérez.

RUEGOS Y PREGUNTAS:

— DE DON JUAN JOSE LABORDA MARTIN, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE MOTIVOS POR LOS QUE EL GOBIERNO NO INVITO AL SEÑOR ALCALDE DE GUADALAJARA A RECIBIR A LOS REYES DE ESPAÑA EN SU RECIENTE VISITA A DICHA CIUDAD.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al segundo punto del orden del día, Ruegos y Preguntas, que se inicia con la formulada por don Juan José Laborda Martín, del Grupo Socialista, sobre motivos por los que el Gobierno no invitó al señor Alcalde de Guadalajara a recibir a los Reyes de España en su reciente visita a dicha ciudad, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» de fecha 28 de diciembre de 1979.

El señor Laborda tiene la palabra.

El señor LABORDA MARTIN: Señor Presidente, Señorías, de acuerdo con la Constitución, todos los actos del Rey están refrendados por el Presidente del Gobierno o por los Ministros o, en el caso de disolución, por el Presidente del Congreso de los Diputados.

De acuerdo con esta definición, quiero conocer la explicación oficial al hecho de que el día 7 de diciembre del pasado año, con ocasión de la presencia de los Reyes de España en la ciudad de Guadalajara, para hacer entrega de los títulos a la segunda promoción

de los Grupos Especiales Operacionales de la Policía Nacional, no se invitara al Alcalde de Guadalajara a esos actos oficiales y ni siquiera se le enterara de la presencia de los Monarcas en la ciudad.

Creo que la presencia de los Reyes es un hecho relevante, y lo es también la entrega de títulos a miembros de la Policía Nacional, como para que la ausencia de un representante socialista, de un Alcalde socialista, no sea objeto de comentarios y, sobre todo, porque incluso «a posteriori» no se ha dado ninguna explicación oficial acerca de esa no presencia, de ese no cursar invitación al representante de Guadalajara, al Alcalde de Guadalajara.

Desde luego no es para nosotros, ni creo que para el señor Irizar, un tema protocolario. Desde luego, no vamos a hacer como aquellos nobles que, con ocasión de una audiencia de Felipe V, se pasaron al bando del Archiduque Carlos porque el Monarca había puesto delante a nobles franceses. Yo creo que los Alcaldes en este país, y desde luego los Alcaldes socialistas, siempre tienen este sentido de la dignidad de Pedros Crespos para llevar con mucha dignidad la vara municipal que el pueblo y las votaciones han puesto en sus manos.

Por tanto, queremos esa explicación oficial, porque creemos que, en cualquier caso, ha habido una negligencia y, desde luego, una falta de sensibilidad política al no cursar esa invitación; falta de sensibilidad porque, de alguna manera, esa negligencia, ese no cursar invitación, puede asimilarse a esas también repetidas negligencias en las que miembros de la Administración acuden a ciudades, a provincias y convocan tan sólo a los Alcaldes del Partido del Gobierno o a los representantes municipales del Partido del Gobierno, como ha ocurrido recientemente en Valladolid, con ocasión de la distribución de determinados fondos del Ministerio de la Vivienda, que no se convocó a los representantes de otros Partidos políticos.

Nosotros pensamos, y creo que todos estaremos de acuerdo, porque está preceptuado constitucionalmente, en que no hay que hacer de la Administración algo parcial, algo solamente al servicio del Partido que está en el Poder, sino que la Administración está al ser-

vicio de todos, y tanto más cuanto, como en este caso, nos encontramos con la figura del Rey.

Yo creo que hay que tener mucha sensibilidad y mucha atención a este tipo de problemas, porque en este país, como en todos los países democráticos donde las Monarquías están plenamente consolidadas, porque las Monarquías han sido compatibles, incluso han sido el sustento del proceso democrático, en términos estrictamente políticos, conceptualmente hablando, no hay monárquicos; no hay más que, residualmente, aquellos que entienden la Monarquía de una manera parcial.

Por tanto, yo creo que es grave que por negligencia, por falta de sensibilidad, pueda alguien intentar yuxtaponer la figura del Monarca a una actuación de la Administración o, simplemente, a una actuación del Gobierno.

Estas son las razones que nos han movido a presentar esta pregunta en nombre del Grupo Parlamentario Socialista. Quiero aprovechar la ocasión para señalar que la figura del Monarca no se puede defender separadamente de la Constitución en la que está inserta. Lo digo porque, con ocasión de que estas pasadas fechas, ha habido determinadas prohibiciones de los actos convocados por Partidos republicanos, incluso ha habido algún tipo de divisiones, y yo creo que esto, si me lo permite el señor Ministro, no es bueno para la democracia, ni creo que sea bueno a la hora de entender con respeto y con sentido democrático la figura del Monarca, porque en la Constitución, en la que está la figura del Monarca, en la que está contemplada una Monarquía parlamentaria, como digo, no debe entenderse el Monarca y el resto de las libertades de la Constitución separadamente, y, además, porque la Constitución permite, también fundamentalmente, el derecho de disidencia incluso para la forma política del Gobierno. Por tanto, entendemos que la Constitución no es igual que los Principios Fundamentales del Movimiento, que había que acatar, y pensamos que es importante que la Administración y el Gobierno sean sensibles a este tema.

Nada más y muchas gracias.

Por consiguiente, existe un transporte aéreo civil para Extremadura, concretamente próximo a Badajoz, lo cual no es obstáculo, señor Senador, para que estudiemos con el mayor interés y, repito, con una actitud positiva, una infraestructura aeroportuaria próxima a la ciudad de Cáceres.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: El señor Cañada tiene la palabra para réplica. Por favor, dos minutos, en gracia a los que antes usó en demasía.

El señor CAÑADA CASTILLO: Quiero agradecer al señor Ministro su respuesta, según dice, positiva, pero me gustaría que pudiera darme fechas para algún tipo de plan, porque son siete años los que estamos ya esperando que se cumplieran y pensamos que, con todos los estudios que se habían hecho y con las inversiones que se habían realizado precisamente sobre este aeropuerto, ya estaría la cosa clara. Si ahora se cambia de lugar, serán otros siete años para tratar de ver dónde se podría fijar.

El problema de Extremadura no es este proyecto. Nos sobran proyectos, y lo que nos hace falta es alguna realización. Queremos alguna realización. Proyectos nos sobran.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: El señor Ministro tiene la palabra.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Sánchez-Terán Hernández): Señor Presidente, los antecedentes citados por el Senador Cañada no son alentadores para que un responsable del ejecutivo dé fechas. El Decreto de 1973 declaraba la urgente necesidad de las obras, y si yo dijera ahora otra fecha alentaría los recelos cacereños del Senador Cañada sobre la posibilidad de otro plazo. La cifra tiene su historia de siete años.

Yo lo que le digo es que en el curso de este año ofreceré al Senador y a las autoridades provinciales y a los Parlamentarios los estudios sobre la ubicación definitiva del aeropuerto, para que conjuntamente podamos tomar la

decisión más acertada para los intereses de Cáceres.

Nada más.

— DE DON ANTONIO PEREZ CRESPO, DEL GRUPO UNION DE CENTRO DEMOCRATICO, SOBRE PLANES DE ADECUACION DEL GOBIERNO RESPECTO A DIVERSAS CARRETERAS QUE AFECTAN AL SURESTE DE ESPAÑA.

El señor PRESIDENTE: Concluye el segundo punto del orden del día con la cuarta y última pregunta, de don Antonio Pérez Crespo, del Grupo Unión de Centro Democrático, sobre planes de adecuación del Gobierno respecto a diversas carreteras que afectan al Sureste de España, y que fue publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» de fecha 1 de febrero pasado.

El Senador Pérez Crespo tiene la palabra.

El señor PEREZ CRESPO: Señor Presidente, Señorías, de nuevo un Senador de Murcia plantea problemas específicos de su tierra en esta Alta Cámara, porque entendemos que nos encontramos en la Cámara de representación territorial, según el artículo 69, 1, de nuestra Constitución.

Sin embargo, no me voy a limitar a exponer un problema específico de mi región de Murcia, sino que este problema afecta igualmente y con la misma intensidad a las regiones limítrofes de Andalucía y del País Valenciano, solicitando de los señores Senadores de estas dos regiones una especial atención, una ayuda conjunta y un trabajo conjunto de las regiones andaluza, murciana y valenciana con el Ministerio de Obras Públicas.

Adelantándose a esta pregunta y como apoyo de la misma, cuatro Ayuntamientos ya de nuestra comarca Noroeste votaron por unanimidad, a pesar de tener distinta mayoría política en su composición, el apoyo a la pretensión que en esta pregunta va contenida.

Existen, realmente, graves dificultades de comunicación entre Andalucía y el Levante español, y, además, del Levante español con Cataluña, en particular hasta Alicante, ya que la famosa autopista del Mediterráneo se de-

tiene en Alicante y no vemos la forma de que pueda continuar hacia el Sur.

Estas dificultades de comunicación son particularmente graves entre las provincias de Granada y Almería y las de Alicante y Valencia, ya que, fundamentalmente, las dos carreteras nacionales, la 342 y 340, están congestionadas con intensidad media diaria de vehículos superior a los 5.000 desde Puerto Lumbreras, y hay tramos de una intensidad media diaria que sobrepasa los 35.000, y sobrepasa los 12.500 desde Murcia a Alicante.

Ello induce al uso de otros itinerarios, entre los que se encuentra como más favorable el formado por las carreteras y tramos siguientes, comprendidos todos ellos en la red nacional complementaria: Abandonando la carretera nacional 342 por la cual se baja hacia Huéscar, entrando desde el Pozo Alcón a Cieza por Caravaca de la Cruz, siguiendo por Villena, Jumilla y Yecla a Venta del Olivo, se desemboca en la carretera nacional que conduce a Valencia por Alberique y Silla. Son un total de 239,5 kilómetros que están distribuidos de la siguiente manera: en la provincia de Granada 66 kilómetros, con un 27,6 por ciento; en la de Murcia 146,5 kilómetros, con un 61,2 por ciento; en la de Albacete, 13 kilómetros, con un 5,4 por ciento; en la de Alicante, 6 kilómetros, con un 2,5 por ciento, y en la de Valencia, 8 kilómetros, a los que hacíamos referencia.

Al Senador que pregunta le consta que la importancia de este itinerario ha sido valorada por los servicios de carreteras de las distintas provincias, y podemos afirmar que con cargo al presupuesto extraordinario de esos 20.000 millones que repartió este Senado el año anterior, gran parte de ellos se destinaron a la mejora desde la carretera de Jumilla a Yecla hasta Fuente la Higuera. Es decir, 60 kilómetros son prácticamente los que están acondicionados.

En el tramo de Calasparra a Venta del Olivo, el principal obstáculo era el puente de salida de Calasparra, y ha sido construido un nuevo puente. El estrangulamiento del cuello de botella que había a la salida de Calasparra está solucionado con la construcción de un nuevo puente que ya se halla en servicio.

Se precisan, no acciones desordenadas e in-

conexas de las distintas Delegaciones Provinciales del Ministerio de Obras Públicas, sino actuaciones coherentes y conjuntas con el apoyo de los parlamentarios de las tres Comunidades Autónomas a las que me he referido.

Este es el argumento inicial. El segundo es que se comunican precisamente por las zonas más deprimidas de las provincias de Granada y de Murcia.

En la comarca noroeste de la provincia murciana contamos con el apoyo, que ya hemos recibido, de los cuatro municipios: Bullas, 5 de marzo; Ceheguin, 7 de abril; Caravaca de la Cruz, 9 de abril, y Calasparra, 28 de marzo, para que esta carretera sea mejorada en todos sus tramos, y que se hagan unas indicaciones de que la comunicación entre Andalucía, Levante y Cataluña pueda efectuarse a través de ella, lo que permitirá dar vida a las zonas más deprimidas: zona del noroeste de Granada y zona del noroeste de Murcia, que se encuentran con unos índices por debajo de los normales, lo que constituye una bolsa de pobreza a escala nacional. Ponemos como ejemplo el municipio de Moratalla, que en 1900 tenía 12.000 habitantes, y en 1978 —setenta y ocho años después— tiene 10.398 habitantes, con la diferencia todavía en contra de que la edad media de sus habitantes en 1978 es muy superior a la edad media que tenían los habitantes en 1900.

Por estas razones, el Senador que pregunta espera que el Gobierno tenga unos planes de mejora y adecuación de las carreteras que componen el itinerario Andalucía-Valencia, por Caravaca de la Cruz y Yecla.

El Senador que pregunta desea también saber qué planes son esos y para cuando son, dada la importancia que tienen para la viabilidad de una existencia digna, y comparable a la del resto de las regiones de España, en esas zonas, con el índice más bajo en cuanto a rendimiento y a la media de vida.

El señor PRESIDENTE: Para responder al señor Senador tiene la palabra el señor Subsecretario de Obras Públicas y Urbanismo.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Pérez Olea): Señor Presidente, señoras y señores Senadores, al ruego formulado por el Senador señor Pérez

Crespo, el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo puede contestar lo siguiente: Por un lado, el itinerario señalado por el señor Senador abarca tramos de distintas Jefaturas regionales y provinciales de carreteras, y no ha sido considerado hasta la fecha un plan conjunto de adecuación, pero sí lo ha sido en función de la intensidad del tráfico que el señor Senador ha señalado y que, efectivamente, coincide con la atención a algunas zonas deprimidas de las provincias por las que atraviesa dicho itinerario.

El estado actual de ese itinerario es muy diverso a lo largo de su actual desarrollo, y podemos hacer las siguientes puntualizaciones en las distintas provincias por las que discutir:

En la provincia de Murcia, en la carretera 330, que ha citado el señor Senador, se precisa de un refuerzo y ensanche del firme y de obras de fábrica que está en este momento en curso. El año pasado se hizo un saneamiento de la carretera mediante la aplicación de un tratamiento superficial. Lo mismo cabe decir de la carretera 415.

En la comarcal 3.314, el señor Senador ha destacado, y agradecemos que así lo haya hecho, la obra importante del puente sobre el río Segura, en Calasparra, que era, efectivamente, el obstáculo principal para la fluidez de la circulación de ese itinerario y que ha quedado abierto al tráfico el año pasado.

Se han hecho proyectos REFOR, y en estos momentos se encuentran en ejecución proyectos REFOR en la zona de Venta del Olivo y Jumilla, que dejarán a esta carretera en buenas condiciones de circulación.

También se han terminado unas obras de proyectos REFOR en la carretera local de Murcia, 424, incluida en este itinerario. En la provincia de Albacete, la carretera local 424 se encuentra en estado satisfactorio, porque ha sido objeto recientemente de un proyecto REFOR cuyas obras se han terminado hace breves meses, y lo mismo cabe decir de la 450.

En la provincia de Alicante, la única carretera afectada es la 201, que no parece necesite en estos momentos de obras especiales.

Por último, en la provincia de Valencia existen una serie de actuaciones importantes

que voy a resumir brevemente para no cansar a los señores Senadores.

La carretera local 201 ha sido objeto recientemente de reforma mediante la ejecución de un proyecto REFOR de mejora y acondicionamiento, lo mismo que la carretera nacional 320, y en la 430, la carretera básica de este itinerario, se están realizando una serie de proyectos de los que destaco el acondicionamiento de los puntos kilométricos 0 a 24,5, es decir, desde el enlace de la nacional 330 hasta Mogente, proyecto que acaba de ser modificado de precios y que va a ser declarado de urgencia para la iniciación de las correspondientes expropiaciones, con un presupuesto de 416 millones de pesetas.

Se está también actuando en el acondicionamiento, tramo de Mogente a Alcuña de Crespins, con lo que 41 kilómetros de esta carretera quedarán en estado más satisfactorio, por un presupuesto de contrata aproximado de cerca de 400 millones de pesetas, y digo esto porque en estos momentos está en trámite de modificación de precios de contrata, pero han sido ya abonados los depósitos previos e indemnizaciones correspondientes a la expropiación.

En la variante de Badajoz a Valencia por Almansa, punto kilométrico 41 a 48, es decir, a continuación de las obras que he citado, está en estudio el proyecto, y en lo que se refiere a la 340, están en estos momentos en curso o, mejor dicho, recién terminadas una serie de obras muy importantes, como son el tramo de Játiva a Silla, que ha sido aprobado en 24 de diciembre último por un presupuesto de ejecución por contrata de 474 millones de pesetas.

La variante de Montortal, que ha sido terminada en septiembre del año pasado y que elimina uno de los puntos negros más difíciles del itinerario.

En la variante de Alginet, modificando la travesía por este casco urbano, que era también una travesía difícil, están en estos momentos en ejecución y se terminarán en un plazo de dos años que finaliza en agosto de 1981, obras por un presupuesto de 150 millones de pesetas. Las obras de supresión de la travesía de Silla se están en estos momentos ejecutando por un presupuesto total de 190 millones de pesetas.

Por último, en la intersección de esta carretera con la nacional 332, en Silla precisamente, se están realizando en estos momentos con toda normalidad las obras de construcción de un enlace a distinto nivel en uno de los puntos más complicados del itinerario, que hubo, primero, que regular con semáforos, y después, suprimir estos semáforos porque la regulación creó más problemas que los que trató de reducir.

Por consiguiente, el Ministerio de Obras Públicas viene prestando una atención singular a este itinerario, como lo demuestra la cuantía de los proyectos que están en ejecución o que están a punto de contratarse y que acabo de mencionar.

Quisiera, además, señalar aquí que se puede ofrecer otro itinerario de alternativa al indicado, que puede servir de solución a las comunicaciones entre Andalucía y el Levante español, y que consistiría en unir Cúllar de Baza con Jumilla a través de la nacional 342 hasta Puerto Lumbreras, y luego la 340 hasta Murcia; y desde Casas del Puerto, por la comarcal 32, hasta Jumilla. Este itinerario alternativo, con unos 200 kilómetros de recorrido en el ámbito de la VI Jefatura Regional de Carreteras con sede en Murcia, que tiene la ventaja de acceder a Murcia capital, cuya travesía se encuentra ya resuelta desde hace algún tiempo y que permite unir Andalucía con la zona oriental de la provincia de Murcia y con la parte sur de Alicante, en estado excelente de vialidad en estos momentos, y sin grandes problemas de comunicación desde Jumilla, zona a la que el señor Pérez Crespo ha acertado en calificar justificadamente como la mayor bolsa de pobreza de la región.

El señor PRESIDENTE: ¿El señor Pérez Crespo va a hacer uso del derecho de réplica?

El señor PEREZ CRESPO: Sí, señor Presidente, por dos razones fundamentales: una, agradecer al señor Subsecretario la información que nos ha suministrado, y otra insistir en que el eje que se propone, que va de Cúllar de Baza a Caravaca, Yecla Alberique (Valencia), ha sido considerado como un eje alternativo mientras que la autopista del Medite-

rráneo no esté en funcionamiento hasta Andalucía, y ello por la doble razón que exponíamos: una, que consideramos que es lo más aceptable, y una, que comunica la parte más pobre de nuestra región y también de la zona de Granada.

Nos parece correcta la alternativa que ofrece, variante de Jumilla; entendemos que es la más larga en kilómetros, y le propondríamos —no como tema de hoy, sino como tema de estudio en su Ministerio, posiblemente objeto de una posterior pregunta— la mejora rápida mediante tres proyectos REFOR, que podrían presentarse en este mismo año, desde Caravana a Bullas, de Bullas a Mula y luego hacia la confluencia con Campos del Río y Albudeite. Estimamos que estos tres proyectos REFOR mejorarían sensiblemente las comunicaciones de Caravana con la ciudad, y de una forma especial ese acuerdo que ya tiene el propio Ministerio de Obras Públicas del desvío de Mulas, utilizando lo que constituyó una de las grandes tragedias de esta zona, que es el ferrocarril de vía estrecha que existía entre Murcia y Caravaca que desapareció y, sin embargo, toda la zona de utilización de la vía permite, sin un gran costo de inversión, el desvío de Mula, como se ha hecho ya el desvío de Cehégín y como ha permitido el acceso a Murcia por Espinardo, con una variante nueva que ha descongestionado grandemente el tráfico.

Estimamos que éstas son las razones fundamentales: una, la de mejora de comunicaciones, y otra, específica de la comarca del noroeste, que permitirá a los habitantes de aquella zona, en vez de producirse un abandono masivo, como se está produciendo y como puede verse incrementado incluso, la mejora de las condiciones de vida por el agua en la zona limítrofe al mar por el aumento de zonas de regadío como consecuencia del trasvase, lo que podría fijarles en sus territorios si tienen allí unas condiciones mínimas de vida exigibles.

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Subsecretario.

El señor SUBSECRETARIO DE OBRAS PÚBLICAS Y URBANISMO (Pérez Olea):

Señor Presidente, exclusivamente para señalarle al señor Senador, con relación a uno de los puntos que ha tocado en su réplica, que con fecha 4 de marzo la Jefatura Provincial de Carreteras de Murcia ha emitido el informe, a requerimiento del Pleno del Ayuntamiento de Murcia, sobre la travesía de Mula, y más concretamente sobre la desviación de Mula, y que, efectivamente, el informe es muy favorable teniendo en cuenta que sería una nueva vía de cuatro kilómetros y medio, aproximadamente, de trazado, de los cuales 2,8 kilómetros utilizarían la explanación del antiguo ferrocarril, que no es de vía estrecha, sino de vía ancha, y que únicamente los enlaces con la carretera existente evitarían el nuevo trazado, existiendo ya la explanación en un kilómetro y medio. Por consiguiente, el tema está planteado y, por supuesto, estamos a la disposición del señor Senador para darle las explicaciones que crea conveniente.

INTERPELACIONES:

El señor PRESIDENTE: Entramos en el tercer punto del orden del día, que inicialmente venía constituido por dos interpelaciones, la primera formulada por el Senador Morán López del Grupo Socialista, que con fecha de ayer dirigió escrito a la Mesa del Senado del siguiente tenor literal: «Por el presente expreso mi deseo de retirar la interpelación sobre situación real y perspectivas de la pesca en aguas comunitarias por parte de los pesqueros españoles, que figura en el tercer punto del orden del día del Pleno del Senado, que tendrá lugar el día 15 de los corrientes».

La Mesa del Senado, oída la Junta de Portavoces, ha acordado atender la solicitud del señor Morán y ha procedido a retirar la interpelación a que nos referimos del orden del día de esta sesión plenaria, por lo cual este punto queda reducido a una sola interpelación.

— DE DON ALBERTO DE ARMAS GARCIA, DEL GRUPO SOCIALISTA, SOBRE MEDIDAS ADOPTADAS POR EL GOBIERNO EN RELACION CON EL ABORDAJE DEL PESQUERO CANARIO «CRUZ DEL MAR» Y SOBRE PROTECCION A LA FLOTA PESQUERA NACIONAL QUE FAENA EN AGUAS CERCANAS AL SAHARA OCCIDENTAL.

El señor PRESIDENTE: La siguiente interpelación es la que mantiene el Senador don Alberto de Armas García, del Grupo Socialista, sobre medidas adoptadas por el Gobierno en relación con el abordaje del pesquero canario «Cruz del Mar» y sobre protección a la flota pesquera que faena en aguas cercanas al Sahara occidental. Fue publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales» de fecha 14 de febrero último.

Tiene la palabra el señor De Armas. Como sabe, puede hacer uso de ella durante un tiempo de treinta minutos.

El señor DE ARMAS GARCIA: Señor Presidente, Señorías, señor Ministro, hace diecisiete meses, un año en el momento de presentar esta interpelación, el pesquero canario «Cruz del Mar», que se encontraba faenando en el banco sahariano, cerca de Cabo Camino, fue abordado por una lancha neumática. Según la versión de los tres supervivientes, acababan de cenar en el barco, estaba éste fondeado y serían aproximadamente las ocho de la noche cuando fue abordado por la mencionada lancha neumática, pasando varios hombres armados al pesquero, pidiéndoles el permiso para pescar en aquellas aguas y, después de ser recriminados, les quitaron los relojes, comentaron la poca edad de uno de los miembros de la tripulación, que tenía catorce años, y posteriormente les condujeron hasta la borda y allí, a sangre fría, dispararon sobre los tripulantes, salvándose sólo tres de ellos que, en la confusión de los primeros momentos, se tiraron al mar como si hubieran sido alcanzados por las balas. Vieron cómo el pesquero era posteriormente explosionado y, utilizando una balsa neumática que salió del pesquero huido, se mantuvieron en el agua hasta que fueron recogidos por otro pesquero de nacionalidad española.

En un primer momento de gran emoción en toda España, y particularmente en el archipiélago canario, se atribuyó al Frente Polisario ser el causante de este ataque, ya que había protagonizado en lo que ellos consideraban aguas territoriales de la República Árabe Saharaui Democrática, con el fin de hacer valer su soberanía en la zona que Marruecos y Mauritania ocupaban entonces, después del Acuerdo Tripartito de Madrid, una vez que España había cesado como potencia administradora.

La identificación por parte de uno de los supervivientes de un miembro del Polisario como posible asaltante del pesquero, a través de una fotografía, fue otro dato para atribuir a ese movimiento la responsabilidad del hecho, aunque el dato era algo dudoso, dadas las circunstancias en que se encontraban los tripulantes (emoción, oscuridad, etc.). No obstante, el Frente Polisario, desde Argel, desmentía enérgicamente su participación en este ataque, recordando, además, que este movimiento siempre reivindica sus operaciones, como los secuestros de los pesqueros «Saa» y «Las Palomas», cuyas tripulaciones, de regreso a Canarias, relataban el buen trato que habían tenido durante el secuestro y que dio lugar al paradójico hecho de que uno de estos tripulantes pusiera el nombre de uno de los miembros del Polisario a uno de sus hijos que había nacido durante su cautiverio.

Recordaba el Frente Polisario el testimonio de la prensa internacional sobre el buen trato que en sus campamentos recibían los enemigos capturados.

Se hicieron análisis de las características de la zona donde se produjo el ataque, aguas que se consideraron por algunas partes que eran controladas por la Armada Real marroquí lejos de donde el Frente Polisario realizaba entonces sus acciones. Las circunstancias políticas permitían poner en duda la oportunidad de un ataque por parte de los saharauis a un barco español, ya que por aquellas fechas se estaban produciendo síntomas de acercamiento entre el Partido del Gobierno y el Polisario, que condujeron al posterior reconocimiento por parte de la UCD del movimiento de liberación saharauí en la visita realizada a Argel por el Diputado Javier Rupérez.

En Canarias se produjeron manifestaciones contra el atentado, y los pescadores pidieron al Gobierno una investigación a fondo de estos hechos para descubrir a los verdaderos culpables y a qué fuerzas correspondían para exigir responsabilidades por tan monstruoso crimen.

Hace unos meses, el Senador por Unión de Centro Democrático y actual Consejero de la Junta de Canarias, mi querido amigo Rafael Stinga, hacía unas declaraciones al corresponsal del periódico «El País», en Las Palmas, afirmando que había insistido repetidamente ante el Gobierno para conocer el resultado de esta investigación, pero que la versión oficial del mismo era que aún no había terminado ésta. «A nivel personal» —siguió diciendo Rafael Stinga— «pienso que en determinadas circunstancias, que no sé si se darán en este caso, puede ser conveniente no decir lo que se averigüe». Finalmente, agregó que algún día habría que pedir al Gobierno que explique a nivel parlamentario el resultado de esta investigación.

Las razones de Estado, que todos compartimos, por supuesto, no pueden ser aducidas en este caso: un asesinato incalificable cometido sobre unos pescadores indefensos, que exige una investigación a fondo y el castigo de los culpables de los actos de piratería que no pueden ni deben quedar impunes, sea cual sea el origen de los causantes.

Me atrevería a calificar la situación pesquera actual de difícil y complicada. Marruecos no ha ratificado el Tratado pesquero hispano-marroquí, que sí lo fue por nuestro Parlamento, con la oposición, por supuesto, del Grupo Socialista, en cuya sesión del Senado actúe como portavoz de mi Grupo, considerando que dicho Tratado era lesivo para los intereses pesqueros canarios, posición que posteriormente el Gobierno demostró ser cierta al conceder una ayuda económica al sector pesquero, y, además, que no resolvería el contencioso pesquero con Marruecos, como así ha sido.

La delimitación de las aguas territoriales crea un permanente estado de conflicto, ya que la posición española, que suscribimos, de que sólo se cedió a Marruecos la administración del territorio, dificulta por parte

proyecto que se presenta a la consideración de la Cámara persigue como finalidad la concesión de un crédito extraordinario por importe de 352.534.453 pesetas para subvencionar la adquisición de papel prensa de producción nacional consumido durante el segundo semestre de 1978. Oídas las manifestaciones y consideraciones del Senador señor Palomo, cabe preguntarnos por qué hay que subvencionar con fondos públicos la adquisición de papel prensa de producción nacional, por qué.

A nuestro juicio, la razón es muy sencilla. La respuesta la hallamos en las notables peculiaridades que se detectan en el mercado español de papel prensa. De un lado, las empresas periodísticas, regidas por imperativos de la economía de mercado, optan lógicamente por adquirir el papel prensa en las mejores condiciones económicas, supuesta una misma calidad.

Pues bien, estas empresas periodísticas, sobre las que no es lícito cargar el mochuelo, se encuentran con que en el mercado español, el papel prensa de importación, procedente del Canadá, Suecia, Finlandia y Noruega, fundamentalmente, después de satisfacer los gastos de transporte y el devengo de unos derechos arancelarios de notable incidencia, resulta de un precio inferior al fabricado por la industria española. Por otro lado, las fábricas nacionales productoras de papel prensa, debido a la característica de nuestras maderas, a la maquinaria utilizada y al nivel de productividad, no logran lanzar sus productos a un precio equivalente al de sus competidoras extranjeras.

Dado este estado de cosas, con la finalidad exclusiva de que el papel prensa fabricado en España, que representa el 68 por ciento de las necesidades del mercado, tuviera asegurada su colocación en el mismo y no quedarán sin trabajo los millares de trabajadores del ramo, se estableció un acuerdo entre las asociaciones de editores de diarios españoles (AEDE), los fabricantes del papel prensa, fundamentalmente el citado por el señor Palomo (Papelería Española, S. A.) y la Secretaría de Estado para la Información, cuyo contenido era doble: Por una parte, las empresas periodísticas asumían el compromiso

de adquirir la totalidad del papel prensa producido en España, y por otra, se convenía en que la diferencia de precio entre el papel prensa extranjero y el de producción nacional, que supone 7,33 pesetas por kilo en la clase de «alisado» o corriente y 9,72 pesetas en la de «mejorado», sería objeto de una subvención por parte de la Administración.

Supuestas estas bases y como quiera que el papel prensa nacional durante el segundo semestre de 1978 alcanzó un consumo de 40.768.161 kilos de clase corriente o «alisado» y de 5.504.239 kilos de clase «mejorado», la aplicación a la primera partida del módulo de 7,33 pesetas por unidad de peso y de 9,72 pesetas a la segunda arroja un total de 352.534.453 pesetas, cantidad a que asciende la subvención que ha motivado el proyecto de ley que reclama la atención de la Cámara.

Creo necesario puntualizar, oídas las manifestaciones del representante del Grupo Parlamentario Socialista, que este proyecto de ley no recoge en realidad una subvención a las empresas periodísticas españolas, sino que su auténtica naturaleza es la de una prima o ayuda a las empresas españolas productoras de papel prensa.

Mas, con independencia de ello, acaso no esté de más citar unos datos de lo que acontece en las naciones del occidente europeo. En Francia, la ayuda a la prensa en 1979 ha sido, por parte de la Administración, equivalente a 8.000 millones de pesetas. En Holanda, el 25 por ciento de publicidad en la televisión va a parar a la prensa de aquel país. En consecuencia, sentada su auténtica naturaleza que, como digo, no es la de subvencionar a las empresas periodísticas españolas, sino a las empresas que fabrican papel prensa en nombre del Grupo Parlamentario Unión de Centro Democrático, solicito el voto afirmativo para este proyecto de ley.

El señor PRESIDENTE: Independientemente de que, como ya ha anunciado el portavoz del Grupo Socialista, el tema ha de ser objeto de votación, ¿puede estimarse que esta votación alcanza a la totalidad del proyecto? (Pausa.) En ese caso, procedemos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 55; en contra, ninguno; abstenciones, 49

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado definitivamente por las Cortes Generales el proyecto de ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por un importe de 352.534.453 pesetas, para subvencionar la adquisición de papel prensa de producción nacional, consumido durante el segundo semestre de 1978.

— CONCESION DE UN CREDITO EXTRAORDINARIO POR IMPORTE TOTAL DE 1.594.322.475 PESETAS PARA SATISFACER A LOS PARTIDOS POLITICOS LAS SUBVENCIONES PREVISTAS EN EL ARTICULO 6.º DE LA LEY 54/1978, DE 4 DE DICIEMBRE.

El señor PRESIDENTE: Seguidamente pasamos al proyección de ley sobre concesión de un crédito extraordinario por importe total de 1.594.322.475 pesetas para satisfacer a los partidos políticos las subvenciones previstas en el artículo 6.º de la Ley 54/1978, de 4 de diciembre.

¿Señores portavoces que deseen intervenir? (Pausa.) Tiene la palabra el señor Zamarriego.

El señor ZAMARRIEGO MONEDERO: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, me corresponde defender, representando a mi Grupo de Unión de Centro Democrático, el proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario por importe de 1.594.322.475 pesetas para satisfacer a los partidos políticos las subvenciones previstas en el artículo 6.º de la Ley 54/1978, de 4 de diciembre. Este importe deberá ser cubierto con anticipos a facilitar al Tesoro por el Banco de España.

Nuestra Constitución española dice en su artículo 1.º, número 1, que «España se constituye en un Estado social y democrático de Derecho, que propugna como valores superiores de su ordenamiento jurídico la libertad, la justicia, la igualdad y el pluralismo político». Y en su artículo 6.º: «Los par-

tidos políticos expresan el pluralismo político, concurren a la formación y manifestación de la voluntad popular y son instrumento fundamental para la participación política. Su creación y el ejercicio de su actividad son libres...», etc.

Para el funcionamiento normal de estos partidos políticos y de sus representantes en el Parlamento, elegidos libremente por el pueblo, se precisa, bien sea inicialmente, un respaldo económico. De acuerdo con la ya referida Ley 54/1978, de 4 de diciembre, se establece que «serán financiadas las actividades de los partidos políticos por la Administración del Estado en función de los escaños obtenidos en el Congreso y en el Senado, así como de los votos obtenidos en las últimas elecciones generales».

Para lograr hacer frente a esta obligación legal del pasado ejercicio 1979, y en el deseo de aprobar definitivamente este crédito extraordinario, ha sido preciso concretar la cuantía, tomando como base la certificación que la Junta Electoral Central expidió en fecha 9 de abril de 1979, de acuerdo con el resultado final de las ya citadas elecciones generales, cubriendo los 350 escaños del Congreso de los Diputados y los 208 escaños del Senado, habiéndose producido 15.062.841 votos para el Congreso y 23.824.968 para el Senado.

Es corto hasta hoy el rodaje que el pueblo español tiene en el ejercicio de la democracia y difícil por ello el logro deseado por todos de una auténtica integración del ciudadano en las tareas políticas de nuestra nación española. La labor realizada hasta hoy por los partidos políticos con representación parlamentaria está siendo importante. La transición política se ha realizado sin revolución; la normalidad ha sido y es el signo dominante, sin que por ello ignoremos los conflictos habidos y existentes. A todos, sin embargo, nos reconforta la serenidad y la equidad con la mayoría del pueblo español está poniendo en práctica el ejercicio político. El modelo de sociedad que cada español desea y cree mejor es llevado a su partido político, quien lo hace público, bien en esta Cámara o en el Congreso de los Diputados, o a través de los medios informativos o de su correspondiente congreso político.

Por ser deseo de todos los que aquí tenemos una representación parlamentaria y un mandato popular, una cada vez mayor y más perfecta participación democrática, se hace preciso la mayor entrega en desarrollar nuestra Constitución y hacer nuestro pueblo español más habitable y más justo.

Por todo lo expuesto, y en el convencimiento de que este crédito extraordinario permitirá la base económica imprescindible para la vida de los partidos políticos, animado en esta tarea, solicito el respaldo afirmativo de la Cámara.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: ¿Se puede estimar conjuntamente tratado este proyecto de ley? (*Asentimiento.*) ¿Hay asentimiento de la Cámara a la proposición de la Presidencia para su aprobación? (*Pausa.*) Por asentimiento de la Cámara queda aprobado definitivamente por las Cortes Generales el proyecto de ley de concesión de un crédito extraordinario por importe total de 1.594.322.475 pesetas para satisfacer a los partidos políticos las subvenciones previstas en el artículo 6.º de la Ley 54/1978, de 4 de diciembre.

— PROYECTO DE LEY DE CONCESION DE UN SUPLEMENTO DE CREDITO POR IMPORTE TOTAL DE 1.503.845.575 PSETAS AL PRESUPUESTO EN VIGOR DEL MINISTERIO DEL INTERIOR, PARA SATISFACER GASTOS DE DIETAS, PLUSSES E INDEMNIZACIONES DE TRASLADO FORZOSO DE PERSONAL DEL CUERPO DE LA GUARDIA CIVIL.

El señor PRESIDENTE: Llegamos al proyecto de ley de concesión de un suplemento de crédito por importe total de 1.503.845.575 pesetas al presupuesto en vigor del Ministerio de Interior, para satisfacer gastos de dietas, pluses e indemnizaciones de traslado forzoso de personal del Cuerpo de la Guardia Civil. ¿Señores Portavoces que deseen intervenir? (*Pausa.*) Anoto los nombres de los señores Laborda y Palomino.

El señor Laborda, del Grupo Socialista del Senado, tiene la palabra.

El señor LABORDA MARTIN: Señor Presidente, Señorías, para anunciar, por supuesto, el voto favorable a este suplemento de crédito, que creemos tiene importancia, ya que de alguna manera deben ser unos fondos que permitan la necesaria modernización de este Cuerpo de la Guardia Civil.

Creemos —y aprovechamos esta ocasión— que este Cuerpo necesita, evidentemente, de apoyos parlamentarios no sólo en el orden material, en el orden moral, sino también en cuanto a las ideas para su modernización.

Es necesaria la promoción de este Cuerpo, de este Instituto armado en estos momentos como herencia de esta larga historia que tiene detrás, sobrecargado de funciones y de trabajo, puesto que a la misiones propias de vigilancia, prevención y de represión del delito se añaden tareas burocráticas, responsabilidades en cuanto a ordenación del tráfico e información, algunas de las cuales tal vez deban de considerarse y replantearse. Es necesario, en segundo lugar, hacer un esfuerzo rápido para acelerar su especialización y la formación de sus componentes. Es necesario también solucionar el problema de las remuneraciones de quienes forman parte de este Cuerpo, que deben ser aumentadas, y es necesario, por último, una mejora de las condiciones vitales, tal vez no suficientemente consideradas a través de la fórmula clásica, pero a nuestro juicio anticuada, de esas Casas-cuartel, donde a veces la convivencia resulta difícil.

Creo que hay coincidencia entre todos los grupos políticos acerca de la necesidad de modernización y promoción de este importante Cuerpo de la seguridad de Estado y que esta modernización que se está llevando a cabo y está siendo considerada por el Parlamento en estos momentos obliga a que este Cuerpo deje de tener ee carácter estrictamente militar.

Creo, además, en esta consideración de que el Cuerpo deje de tener ese carácter estrictamente militar, que no sólo hay coincidencia entre todos los grupos políticos con representación parlamentaria —lo cual ya sería de por sí definitivo—, sino que creo que la inmensa mayoría de los miembros que componen el Cuerpo de la Guardia Civil están de acuerdo y conformes con esta necesi-

ria modernización, así como también hay conformidad por parte de quienes forman parte de otros Cuerpos de seguridad del Estado.

Por eso ha resultado sorprendente —y creo que era una obligación parlamentaria decirlo— la declaración del Director General respecto a la enmienda transaccional aprobada en el Congreso de los Diputados. Nos resulta sorprendente —sin entrar en el fondo de la cuestión, por que el Senado soberanamente decidirá— por seis razones.

Primera, por la razón de que un Director General se inmiscuya en el ámbito soberano de las Cámaras, como lo ha hecho el señor Director General de la Guardia Civil al afirmar en la entrevista al diario «La Vanguardia» que «Haremos todo lo posible para que esa enmienda no sea aprobada en el Senado». No sabemos exactamente qué es hacer todo lo posible para que esta Cámara no apruebe, o deje de aprobar, lo que le llega del Congreso.

En segundo lugar, nos resulta también sorprendente que un Director General desconfíe de la política que hace el Gobierno que lo nombró y la Administración a la que pertenece, como cuando afirma que «Ahora que está Unión de Centro Democrático en el Gobierno puede que se respete como tal Cuerpo por inercia militar».

En tercer lugar, que pueda hacer un juicio de intención —no rectificado— acerca de los propósitos o programas de un partido político con representación parlamentaria, como es el partido al que pertenecemos, cuando afirma: «Si el día de mañana gobierna el PSOE, se nos cargará». Considero que estas afirmaciones no desmentidas son graves incluso hasta por el verbo (creo que incorrecto y que calificaría de inapropiado) que ha empleado al hacer consideraciones y juicios de intención acerca del programa de un Partido político.

En cuarto lugar, porque consideramos grave que quien tiene entre otras de sus muchas obligaciones la de dar ejemplo de disciplina aliente la insubordinación e incluso la defección como cuando ha afirmado que tal vez si se aprueba definitivamente la enmienda muchos abandonen el Cuerpo de la Guardia Civil.

En quinto lugar, es también sumamente gra-

ve que un Director General olvide sus obligaciones y se convierta en la cabeza de puente de unas reivindicaciones —no entramos en su contenido— que no dejan de ser gremiales y que, por supuesto, no tienen una perspectiva o no toman en cuenta los intereses generales.

En sexto lugar, a la vista de éstos, es por lo que vemos necesaria la rápida y urgente modernización de las estructuras de la Guardia Civil y probablemente a la vista de esas declaraciones es por lo que nos inclinamos a considerar como positivo lo que fue un acuerdo en el Congreso de los Diputados.

En último lugar, queremos hacer una pregunta: ¿Cómo puede este señor seguir siendo el Director General designado por el Gobierno, cuando parece más bien que debiera de ser el Director General de algún otro partido, en concreto un partido que no votó la Ley en el Congreso? Esto es lo que nos preguntamos acerca de la adhesión o acerca de la coordinación de la política del Gobierno. Una vez más con estos hechos graves se está dando una imagen al país de falta de seriedad de las instituciones democráticas y al mismo tiempo se está dando la imagen de que aquí se está gobernando con las presiones (sorprendentemente en este caso, puesto que proceden de la propia Administración). (Aplausos.)

El señor PRESIDENTE: Por descontado, señor Laborda, que sabe que se ha salido de la cuestión.

El señor LABORDA MARTIN: Sí, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Le he dejado terminar porque me parecía que, por lo menos, también el Parlamento podía ser eco de las manifestaciones de los Partidos, pero que quede constancia de que el Presidente se ha dado cuenta.

El señor LABORDA MARTIN: Se lo agradezco, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: No es para que me lo agradezca, sino para que lo reconozca.