

	PAGINA		PAGINA
Orden de 29 de diciembre de 1975 por la que se nombran Economistas del Estado a quienes han superado las pruebas selectivas para ingreso en dicho Cuerpo.	27074	sional de primero y segundo grados de Hospitalet de Llobregat comenzará su funcionamiento en diciembre de 1975.	27092
<b>MINISTERIO DE LA GOBERNACION</b>			
Orden de 11 de diciembre de 1975 por la que cesa como Jefe del Gabinete Técnico del Ministro don Alberto Valentín Sánchez.	27074	<b>MINISTERIO DE TRABAJO</b>	
Orden de 26 de diciembre de 1975 por la que se aprueban las Instrucciones complementarias para la formación de los presupuestos de las Corporaciones Locales del ejercicio de 1976.	27089	Orden de 29 de diciembre de 1975 sobre coordinación de la acción protectora de trabajadores en desempleo.	27072
<b>MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS</b>			
Resolución del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas por la que se publica relación provisional de aspirantes a la oposición libre para cubrir cuatro vacantes de Subalternos con destino: Una, en el Gabinete de Cálculo; una, en el Laboratorio de Puertos; una, en el Laboratorio del Transporte, y una, en el Centro de Estudios Hidrográficos, de la escala general de personal propio de dicho Organismo.	27075	Resolución de la Dirección General de la Seguridad Social por la que se dictan instrucciones a las Entidades recaudadoras para la tramitación de los documentos de cotización correspondientes al mes de diciembre de 1975.	27072
Resolución de la Octava Jefatura Regional de Carreteras por la que se señalan fechas para el levantamiento de actas previas a la ocupación de las fincas que se citan, afectadas por las obras 1-SE-282 y 1-H-253. Vía para automóviles. Tramo: Sanlúcar la Mayor-La Palma del Condado.	27090	Resolución de la Delegación General del Instituto Nacional de Previsión por la que se hace pública la relación de Facultativos que han solicitado tomar parte en el concurso de Médicos internos y Médicos residentes convocado el 27 de septiembre de 1975 («Boletín Oficial del Estado» de 4 de octubre). (Conclusión.)	27075
Resolución del Servicio del Plan de Accesos de Galicia por la que se acuerda proceder al levantamiento de las actas previas a la ocupación de las fincas afectadas por las obras del tramo La Rúa-Puebla de Brollón, clave 5-OR-240/5-LU-269, término municipal de Quiroga.	27091	<b>MINISTERIO DE INDUSTRIA</b>	
Resolución del Tribunal de oposiciones a una plaza de Auxiliar administrativo en el Patronato de Casas para Funcionarios, Técnicos y Empleados por la que se anuncia el comienzo de las pruebas selectivas.	27075	Resoluciones de la Delegación Provincial de Barcelona por las que se autoriza y declara la utilidad pública en concreto de las instalaciones eléctricas que se citan.	27092
<b>MINISTERIO DE EDUCACION Y CIENCIA</b>			
Orden de 9 de diciembre de 1975 sobre autorización de libros y material didáctico destinados a la Formación Profesional.	27071	<b>MINISTERIO DE AGRICULTURA</b>	
Orden de 9 de diciembre de 1975 por la que se dispone que el Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grados de Ribadeo comenzará su funcionamiento en noviembre de 1975.	27092	Corrección de errores del Decreto 2393/1975, de 19 de diciembre, por el que se crea la Subsecretaría de Promoción Agraria.	27072
Orden de 9 de diciembre de 1975 por la que se dispone que el Centro Nacional de Formación Profesional de primero y segundo grados de Ribadeo comenzará su funcionamiento en noviembre de 1975.	27092	Resolución de la Dirección General de la Producción Agraria por la que se dan normas para el Registro Oficial de Productores y Distribuidores de Productos y Material Fitosanitario.	27072
<b>ADMINISTRACION LOCAL</b>			
		Resolución del Ayuntamiento de Limpias por la que se fija fecha para el levantamiento de actas previas a la ocupación de las fincas que se citan.	27095

## I. Disposiciones generales

### JEFATURA DEL ESTADO

**26913** LEY 43/1975, de 30 de diciembre, sobre aumento de diecisiete plazas en la plantilla de la carrera fiscal.

El constante crecimiento de la población española, la notoria elevación del nivel de vida material que ha alcanzado el país y los frecuentes desplazamientos que convierten a determinadas provincias en receptoras de masas de población por su transformación industrial o atractivo turístico han provocado un aumento en la criminalidad y, como natural consecuencia, de procesos penales y expedientes de peligrosidad social para cuyo despacho resulta ya insuficiente la plantilla de funcionarios del Ministerio Fiscal.

En consecuencia, resulta de apremiante necesidad reforzar dicha plantilla, en la medida estrictamente indispensable, a fin de que el servicio pueda atenderse con su debida normalidad. En su virtud, y de conformidad con la Ley aprobada por las Cortes Españolas, vengo en sancionar:

Artículo primero.—Con efectos de uno de enero de mil novecientos setenta y seis, la plantilla de la carrera Fiscal se incrementará en diecisiete plazas.

Artículo segundo.—Por el Ministerio de Hacienda se habilitarán los créditos necesarios para el cumplimiento de lo establecido en la presente Ley.

Dada en Baqueira-Beret a treinta de diciembre de mil novecientos setenta y cinco.

JUAN CARLOS

El Presidente de las Cortes Españolas,  
TORCUATO FERNANDEZ-MIRANDA Y HEVIA

**26914** LEY 44/1975, de 30 de diciembre, sobre creación del «Consortio de Transportes de Vizcaya».

Las dificultades con que se desenvuelve el transporte urbano en las grandes ciudades y sus zonas de influencia han venido siendo objeto de particular atención por parte de los Poderes públicos, promoviéndose en diverso tiempo diferentes soluciones según la problemática que en cada caso se ha ido presentando.

La capital vizcaína y las importantes poblaciones que se extienden a ambos márgenes de la ría de Bilbao han constituido desde hace muchos años una de las zonas de mayor potencia industrial del país, cuya pujanza se ha visto acrecentada extraordinariamente con el desarrollo económico producido en los últimos años, todo lo cual ha dado lugar a la existencia en la

comarca de un denso conjunto de población que prácticamente se extiende sin solución de continuidad a lo largo de una amplia zona que alberga, ya en la actualidad, una cifra muy aproximada al millón de habitantes. Ello ha conducido inevitablemente al planteamiento de importantes problemas de transporte colectivo, de muy difícil solución con los medios actuales, que se hace preciso abordar arbitrando soluciones adecuadas, tanto desde el punto de vista técnico como de administración de los servicios. La experiencia ha venido demostrando a este respecto que solamente el establecimiento de los llamados ferrocarriles metropolitanos puede dar respuesta adecuada al reto que supone el problema del movimiento diario de una población de tal magnitud y en progresivo crecimiento, si bien, juntamente con ello, se hace notoria la trascendente importancia de lograr también una adecuada coordinación de servicios ferroviarios metropolitanos y de transporte mecánico de superficie, a fin de lograr la máxima eficacia del servicio, así como su óptima economía.

Consecuentemente, la «Comisión de Comunicaciones de Vizcaya», Organismo dependiente de la Diputación Provincial, elaboró un «Estudio Coordinado de Transportes Urbanos Colectivos de Bilbao y su Zona de Influencia», que elevado a la consideración del Ministerio de Obras Públicas, fue aprobado técnicamente por Orden de dieciocho de octubre de mil novecientos setenta y cuatro.

Dicho estudio, que prevé el establecimiento del ferrocarril metropolitano de Bilbao, y habrá de servir de base para elaborar el Plan de Construcción de la red de dicho ferrocarril, contempla no solamente previsiones técnicas precisas, sino también las de carácter económico y financiero que se entienden necesarias para su ejecución y desarrollo.

Por otra parte, y al mismo tiempo que se plantea la conveniencia de adoptar en el caso de que se trata, las medidas más aconsejables desde el punto de vista de la técnica de ordenación y coordinación de los transportes, resulta igualmente conveniente ensayar también fórmulas eficaces y adecuadas de carácter administrativo que, inspiradas en claros principios descentralizadores, permitan llevar a cabo una actuación compartida de los Organos de la Administración del Estado, con su capacidad técnica y de financiación, con aquellos Entes Locales directamente interesados en la administración de servicios de notorio carácter local o territorial.

En este orden resulta sumamente interesante la novedosa creación de un Ente público titular de competencias en materia de transportes, que adopta la fórmula de Consorcio, integrándose de una parte por los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas, en representación de la Administración del Estado, y de otra, por las Entidades Locales con competencia e interés directo en la materia, tales como la «Corporación Administrativa del Gran Bilbao», la Diputación Provincial de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y todos los importantes municipios afectados por la red de transportes que se pretende organizar.

El Consorcio así constituido detendrá la titularidad de la competencia en cuanto al futuro ferrocarril metropolitano se refiere.

Para el costoso establecimiento del ferrocarril metropolitano se ha previsto una igual aportación inicial por parte del Estado y de los Entes Locales, corriendo el resto de la inversión a cargo del propio Consorcio hasta completar el establecimiento, previéndose también las fuentes que habrán de facilitar la financiación del Consorcio. La explotación del ferrocarril metropolitano se llevará a cabo bajo la fórmula de gestión directa mediante una «Sociedad privada», similar a las previstas en la legislación de régimen local para la gestión mercantil de servicios locales. Al igual que en el Consorcio, la Administración del Estado y los Entes Locales comparten la responsabilidad en los resultados de la explotación de aquél.

Con todo ello se ha pretendido arbitrar una solución adecuada, tanto a la específica problemática que presenta el transporte en la ciudad de Bilbao y demás localidades que se extienden a lo largo de su ría, como a la situación planteada por la concurrencia de diversas Administraciones públicas con competencia específica en la materia, dentro de la misma zona geográfica, esperándose que los resultados de la solución elegida puedan servir de importantes precedentes a utilizar posiblemente en otros casos en los que, soluciones más tradicionales arbitradas, se han mostrado insuficientes o deficientemente operativas.

Por otra parte, debe destacarse que la red metropolitana habrá de discurrir necesariamente por un subsuelo que no siempre se corresponderá en la superficie con el trazado viario o con bienes de dominio público, si bien dicha red se ha previsto a tal profundidad que no afectará al ejercicio de los derechos de propiedad. Congruentemente con ello, se previene que serán

indemnizables las ocupaciones del subsuelo, cuando éste fuere aprovechable.

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

#### Artículo primero.

Uno. Se crea el «Consorcio de Transportes de Vizcaya», con naturaleza de ente local, con personalidad jurídica propia e independiente de la de los entes consorciados. El Consorcio integrará a los Ministerios de Hacienda y Obras Públicas, en nombre del Estado, la «Corporación Administrativa del Gran Bilbao», la Diputación Provincial de Vizcaya y los Ayuntamientos de Baracaldo, Basauri, Bilbao, Guecho, Lejona, Portugalete, Santurce y Sestao.

El Consorcio podrá ampliar su composición con la incorporación de otros Ayuntamientos cuando los mismos llegasen a estar afectados por futuras ampliaciones del ferrocarril metropolitano o por razones de ordenación del transporte.

Dos.—Corresponderá al Consorcio como competencias propias del mismo y sin que en ningún caso sea preciso tramitar expedientes previos de municipalización y provincialización:

a) Participar en la financiación de las obras de infraestructura del «Ferrocarril Metropolitano de Bilbao», recibíendolas del Estado una vez ejecutadas y llevar a cabo los correspondientes proyectos y obras de superestructura y equipamiento general de aquél, conforme a lo previsto en el artículo cuarto de la presente Ley

b) Gestionar el servicio público de transporte a prestar por dicho ferrocarril, por el sistema de gestión directa mediante constitución de Sociedad privada con capital del Consorcio, según lo dispuesto en el artículo quinto de esta Ley.

Tres. Corresponderán al Ministerio de Obras Públicas las tareas de planificación de la red del ferrocarril metropolitano y las referidas en el artículo tercero. Asimismo le corresponderá la planificación general y alta inspección de los servicios de transporte encomendados al Consorcio, al objeto de garantizar su adecuada y regular prestación y su coordinación con la red nacional de transportes terrestres.

El Ministro de Obras Públicas, a través de los representantes del Estado en el Consorcio, podrá dejar en suspenso los acuerdos de éste si se previenen perturbaciones graves en la prestación de los servicios o daños al capital público invertido en los mismos. En tales supuestos, el Consejo de Ministros deberá confirmarlos o revocarlos. Esta facultad se ejercerá sin perjuicio de las que correspondan al Presidente de la Corporación y al Gobernador civil de conformidad con la legislación de Régimen Local.

Cuatro. El Consorcio subsistirá en tanto en cuanto perdure la necesidad del servicio que se le encomienda, a menos que, por imposibilidad sobrevenida para el cumplimiento de sus fines u otras excepcionales circunstancias, se decida su disolución por acuerdo unánime de sus miembros. En caso de disolución, el Gobierno, a propuesta del Consorcio, decidirá los efectos de la misma, determinando el ente o los entes públicos a los que corresponda subrogarse en el cometido del Consorcio.

#### Artículo segundo.

Uno.—El Consorcio estará regido por los siguientes Organos de Gobierno:

- a) El Consejo General.
- b) La Comisión Ejecutiva.
- c) El Director Gerente.

Las funciones de dichos Organos de Gobierno se determinarán en los Estatutos del Consorcio. En lo no previsto en la presente Ley en los Estatutos del Consorcio serán de aplicación subsidiaria las normas generales del Régimen Local.

Dos.—El Consejo General estará integrado por cinco representantes del Ministerio de Hacienda; ocho representantes del Ministerio de Obras Públicas, designados por los respectivos Ministerios; dos representantes de la Diputación Provincial de Vizcaya, uno de los cuales será su Presidente; un representante de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao; dos representantes del Ayuntamiento de Bilbao, uno de los cuales será su Alcalde; un representante por cada uno de los restantes Ayuntamientos integrados en el Consorcio, elegidos de entre sus miembros, y el Presidente del Sindicato Provincial de Transportes y Comunicaciones de Vizcaya o persona en quien delegue, todos ellos con voz y voto.

En el supuesto de ampliarse la composición del Consorcio, se incrementará el número de representantes de la Administración

Central, a fin de mantener en todo caso la igualdad en cuanto al número de representantes de ambas administraciones.

El Presidente del Consejo General será nombrado y removido por Decreto a propuesta conjunta de los Ministerios de la Gobernación y Obras Públicas, de entre los representantes de las Corporaciones Locales que sean Presidentes de las mismas. Tendrá voto de calidad y cesará automáticamente cuando perdiese la condición de Presidente de la Corporación correspondiente.

Tres. La Comisión Ejecutiva estará presidida por quien ostente la presidencia del Consorcio, mantendrá la misma proporción de representantes que en el Consejo General y en ella figurarán el representante del Sindicato Provincial de Transportes y, con voz pero sin voto, el Director Gerente.

Cuatro. El Director Gerente será designado por el Consejo General.

#### Artículo tercero.

Corresponde al Consejo de Ministros, a propuesta del Ministerio de Obras Públicas y previo informe del Consorcio de Transportes de Vizcaya, aprobar el plan de construcción de la red del ferrocarril metropolitano de Bilbao, que se declara de utilidad pública, así como sus modificaciones y ampliaciones.

#### Artículo cuarto.

Uno. El desarrollo y ejecución de las infraestructuras de la red de ferrocarriles prevista en el Plan a que se refiere el artículo anterior comprenderá las explanaciones, túneles, estaciones, ventilación, iluminación y accesos, equipo mecánico de los mismos y edificios de cocheras, talleres y subestaciones, asumiendo el Ministerio de Obras Públicas la contratación, dirección e inspección de dichas obras de infraestructura, así como la expropiación de los terrenos necesarios.

Dos. La construcción del ferrocarril metropolitano se realizará con cargo a las aportaciones del Estado, de los Entes locales integrados en el Consorcio y del propio Consorcio. A tal efecto, el Estado aportará dos mil millones de pesetas, la Diputación Provincial mil millones de pesetas y entre los Ayuntamientos integrados en el Consorcio otros mil millones de pesetas. El resto de la financiación se realizará por el propio Consorcio, que realizará las necesarias operaciones de crédito, cuya amortización se efectuará con cargo a la explotación.

Tres. El Ministerio de Obras Públicas redactará y aprobará los proyectos correspondientes para la ejecución de las obras de infraestructura del Plan, previa audiencia del Consorcio.

A medida que vayan concluyéndose las obras de infraestructura correspondientes a cada uno de los proyectos aprobados, el Ministerio de Obras Públicas irá haciendo entrega de las mismas al Consorcio, quedando éste obligado a aportar la vía, el material móvil, la electrificación, los accesorios y demás elementos necesarios para la explotación del servicio, redactando al efecto los correspondientes proyectos, que serán sometidos a la aprobación de dicho Departamento.

Cuatro. En los supuestos en que el trazado de la red discurre subterráneamente, queda autorizada la ocupación del subsuelo. La ocupación será indemnizable de acuerdo con la legislación de expropiación forzosa, cuando el subsuelo fuere aprovechable, con arreglo a las disposiciones vigentes.

#### Artículo quinto.

Uno. La gestión del ferrocarril metropolitano de Bilbao se llevará a cabo a través de una Sociedad Anónima a constituir por el Consorcio, a la que no serán de aplicación los artículos ciento once de la Ley de Sociedades Anónimas y ciento ochenta y cinco del Código de Comercio. El Consorcio será propietario exclusivo del capital de la Empresa.

Dos. Dicha Sociedad hará frente a la explotación del servicio. Los beneficios o el déficit que, en su caso, produzca la explotación se repartirán entre los entes que integran el Consorcio, en la misma proporción prevista en el artículo cuarto, dos, para financiar la construcción del ferrocarril metropolitano. En consecuencia, corresponderá al Estado el cincuenta por ciento del déficit o beneficio, a la Diputación Provincial el veinticinco por ciento de uno u otro concepto y a los Ayuntamientos integrados en el Consorcio el restante veinticinco por ciento, con la misma distribución entre estos últimos que la que se determine para la financiación de las obras de construcción del ferrocarril metropolitano.

#### Artículo sexto.

Uno. Tanto la constitución como la modificación o disolución del Consorcio y de la Sociedad privada estarán exentas de toda clase de impuestos del Estado.

Dos. Para dotar al Consorcio de medios económicos propios con que hacer frente a las obligaciones que al mismo corresponden, se le autoriza a concertar operaciones de crédito, que gozarán del régimen tributario que la legislación local confiere a las mismas, debiendo el Consorcio consignar en sus presupuestos los créditos oportunos para intereses y amortización de dichos empréstitos.

Las condiciones de emisión o concierto de los correspondientes empréstitos se determinarán en cada caso por el Ministerio de Hacienda y gozarán de los mismos beneficios que la Deuda Pública del Estado, a efectos de constitución de fianzas, reservas obligatorias e inversiones de Entidades de previsión, seguro y ahorro.

Tres. Se autoriza al Consorcio a establecer contribuciones especiales por aumento de valor o producción de un beneficio especial que sean consecuencia del establecimiento del nuevo ferrocarril metropolitano. Dichas contribuciones especiales recaerán sobre las fincas comprendidas en cada municipio y el importe total de las mismas no podrá exceder del quince por ciento del presupuesto total de las obras. Igualmente se autoriza a los Ayuntamientos integrados en el Consorcio a establecer un recargo transitorio sobre el tipo de imposición del arbitrio sobre incremento del valor y tasa de equivalencia de los terrenos enclavados en tales municipios, con un máximo del cincuenta por ciento.

Cuatro. Los recursos que se obtengan, conforme a lo establecido en el presente artículo, quedarán afectados a los fines previstos en la presente Ley. Cuando dichos recursos sean obtenidos por los Ayuntamientos, éstos los entregarán al Consorcio, en cuyo patrimonio se integrarán automáticamente.

#### Artículo séptimo.

Uno. El Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, con informe del Ministerio de la Gobernación y del Consorcio de Transportes de Vizcaya, aprobará un plan de ordenación, gestión y coordinación del transporte público dentro del territorio a que se extiende el Consorcio, y, en su caso, de armonización de aquel con el que se realice fuera de su jurisdicción.

Dos. En el plan se establecerán las competencias que el Estado y los entes locales integrados o que lleguen a integrarse en el Consorcio podrán ceder al mismo cuando así resulte conveniente para el interés público y la mejor racionalización del sistema de transportes.

Tres. Las cesiones de competencias previstas en este artículo, incluso las atribuidas al Ayuntamiento de Bilbao y a la Corporación Administrativa del Gran Bilbao por la Ley de diecisiete de julio de mil novecientos cuarenta y cinco y el Decreto de uno de marzo de mil novecientos cuarenta y seis, no podrán entrar en vigor hasta la puesta en explotación del ferrocarril metropolitano de Bilbao, a cuya construcción se refiere la presente Ley, aunque con anterioridad a tal momento se exploten por el Consorcio las concesiones de Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, cuyo rescate se prevé en la disposición final cuarta.

Cuatro. En ningún caso podrán ser objeto de transferencia las competencias estatales normativas y de planificación general en materia de ordenación y coordinación de transportes.

#### DISPOSICIONES FINALES

Primera.—Lo dispuesto en la presente Ley, a efectos de la financiación del Plan del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, se ajustará al programa de inversiones públicas del IV Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social y sucesivos.

Segunda.—Los Entes locales integrados en el Consorcio consignarán en sus presupuestos, a partir del ejercicio de mil novecientos setenta y seis, las cifras necesarias para hacer frente a las atenciones que deriven a su cargo, conforme a lo dispuesto en la presente Ley.

Tercera.—A partir de la fecha de aprobación del proyecto para la ejecución de la infraestructura del ferrocarril metropolitano de Bilbao no podrán otorgarse por los Ayuntamientos de Baracaldo, Basauri, Bilbao, Guecho, Lejona, Portugalete, Santurce y Sestao licencias de obras que sean incompatibles con las necesarias para la realización del Plan de Construcción de dicho ferrocarril o las dificulten o encarezcan excesivamente.

Esta disposición será asimismo aplicable, desde el momento de su integración, a los municipios que en su día llegaren a incorporarse al Consorcio de Transportes de Vizcaya.

Cuarta.—El Ministerio de Obras Públicas procederá a incoar los expedientes de rescate de las concesiones ferroviarias explotadas por «Ferrocarriles y Transportes Suburbanos de Bilbao, Sociedad Anónima».

Quinta.—Los derechos reconocidos en materia de transportes públicos por disposiciones anteriores a la presente Ley seguirán subsistentes, sin perjuicio de la cesión de competencias previstas en el artículo séptimo.

Sexta.—En el plazo de quince días, contados a partir de la entrada en vigor de esta Ley, se constituirá una Comisión que redactará en el plazo de dos meses los Estatutos del Consorcio. Dicha Comisión estará integrada por tres representantes del Ministerio de Obras Públicas, uno del Ministerio de Hacienda, otro del Ministerio de la Gobernación, dos de la Diputación Provincial de Vizcaya, dos del Ayuntamiento de Bilbao, uno de la Corporación Administrativa del Gran Bilbao y dos a designar entre los demás Ayuntamientos integrados en el Consorcio.

Los Estatutos serán aprobados por el Consejo de Ministros a propuesta conjunta de los Ministerios de la Gobernación y Obras Públicas.

Séptima.—Por los Ministerios de Hacienda, Gobernación y Obras Públicas se dictarán, dentro de sus respectivas competencias, las normas que se requieran para la aplicación de la presente Ley.

Octava.—Quedan derogadas cuantas disposiciones se opongan a la presente Ley.

#### DISPOSICION ADICIONAL

Las disposiciones de la presente Ley se adaptarán, en lo que sea necesario, a las normas de desarrollo del Estatuto de Administración Local y a las del régimen especial para la provincia de Vizcaya, en su caso.

Dada en Baqueira-Beret a treinta de diciembre de mil novecientos setenta y cinco.

JUAN CARLOS

El Presidente de las Cortes Españolas,  
TORCUATO FERNANDEZ-MIRANDA Y HEVIA

**26915** LEY 45/1975, de 30 de diciembre, por la que se aumentan las plantillas de los Cuerpos de Ingenieros Industriales y de Ayudantes Industriales del Ministerio de Industria.

Los Cuerpos de Ingenieros y Ayudantes Industriales al servicio del Ministerio de Industria, constituidos en el año mil novecientos treinta y uno, no han experimentado desde entonces más variación en su composición que la operada, por lo que al primero de dichos Cuerpos se refiere, por la Ley de dieciséis de diciembre de mil novecientos sesenta y cuatro, que aumentó su plantilla en diez plazas de Ingenieros.

La profunda transformación socioeconómica de España, en la que la evolución del sector industrial ha desempeñado un trascendente papel, ha requerido una paralela potenciación de los medios instrumentales de la Administración Pública, consecuencia lógica del creciente aumento de sus actividades en este campo, fundamentalmente en el último decenio, en el que el desarrollo del país ha discurrido, y continuará discurriendo, estrechamente vinculado al crecimiento cuantitativo y cualitativo de la actividad industrial.

Este aumento de funciones del Ministerio de Industria exige con urgencia el incremento de los efectivos personales de los Cuerpos de Ingenieros y Ayudantes Industriales dependientes de dicho Departamento.

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

Artículo primero.—La plantilla del Cuerpo de Ingenieros Industriales del Ministerio de Industria se incrementará en sesenta plazas, en la forma siguiente:

En uno de enero de mil novecientos setenta y seis: Cuarenta plazas.

En uno de enero de mil novecientos setenta y siete: Veinte plazas.

Artículo segundo.—La plantilla del Cuerpo de Ayudantes Industriales del mismo Departamento será aumentada en cincuenta plazas, en la forma siguiente:

En uno de enero de mil novecientos setenta y seis: Treinta plazas.

En uno de enero de mil novecientos setenta y siete: Veinte plazas.

Artículo tercero.—A medida que, en cumplimiento del artículo anterior, se incluyan en los Presupuestos Generales del Estado los créditos necesarios para las ampliaciones de plantillas dispuestas en esta Ley, se darán de baja en los créditos de contratación las dotaciones correspondientes a igual número de plazas.

Artículo cuarto.—En el año anterior al de la vigencia de cada uno de los aumentos de plantillas previstos en la presente Ley, la Administración podrá convocar las pruebas selectivas de ingreso en el Cuerpo, a fin de que quienes obtengan plaza puedan iniciar la prestación de sus servicios a partir de uno de enero siguiente.

Artículo quinto.—En los Presupuestos Generales del Estado de cada uno de los ejercicios anteriormente citados se incluirán las dotaciones precisas para el cumplimiento de lo dispuesto en esta Ley.

Dada en Baqueira-Beret a treinta de diciembre de mil novecientos setenta y cinco.

JUAN CARLOS

El Presidente de las Cortes Españolas,  
TORCUATO FERNANDEZ-MIRANDA Y HEVIA

**26916** LEY 46/1975, de 30 de diciembre, sobre adaptación y modificación de plantillas de los Cuerpos de Magistrados de Trabajo y Secretarios de Magistraturas de Trabajo.

Para atender convenientemente las necesidades del servicio y el considerable aumento de asuntos que se registran en las Magistraturas, los que, además, cada día adquieren mayor complejidad por las circunstancias político-sociales que en gran parte de ellos inciden, y habiendo transcurrido con exceso desde la ampliación de plantillas, llevada a efecto por la Ley cuarenta y seis/mil novecientos setenta y dos, de veintidós de diciembre, el plazo que para su revisión establece el artículo dieciocho de la Ley treinta y tres/mil novecientos sesenta y seis, de treinta y uno de mayo, y partiendo de criterios restrictivos para no incrementar inmoderadamente el gasto público, se hace necesario actualizar, con adaptación y modificación de las mismas, las plantillas de los Cuerpos de Magistrados de Trabajo y Secretarios de Magistratura de Trabajo, toda vez que en la actualidad el trabajo que pesa sobre los mismos es desproporcionado y se hace materialmente imposible llevarlo a efecto con la rapidez debida, base fundamental para que sean eficaces las reclamaciones laborales planteadas ante las Magistraturas de Trabajo y Tribunal Central de Trabajo.

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

Artículo primero.—A partir de uno de enero de mil novecientos setenta y seis, se aumentará en veinte plazas la plantilla del Cuerpo de Magistrados de Trabajo, y en quince plazas, la del Cuerpo de Secretarios de Magistratura de Trabajo.

Artículo segundo.—La plantilla orgánica del Cuerpo de Magistrados de Trabajo será la siguiente:

Categoría b). Cuatro: Tres Presidentes de Sala del Tribunal Central de Trabajo, y el Inspector general Jefe de Magistraturas de Trabajo.

Categoría c). Treinta y dos: Veintiséis Magistrados del Tribunal Central, dos Inspectores generales, dos Jefes de Sección de la Dirección General, un Presidente de la Comisión Técnica Calificadora Central, y un Presidente de la Comisión Central de Recursos para provisión de vacantes del personal sanitario de la Seguridad Social.

Categoría d). Ciento treinta y un Magistrados provinciales de Trabajo.

Artículo tercero.—La plantilla del Cuerpo de Secretarios de Magistratura de Trabajo será la siguiente:

Categoría a). Trece: Un Secretario de Gobierno del Tribunal Central de Trabajo, ocho Secretarios de Sala de este Tribunal, y cuatro Secretarios de la Inspección General de Magistraturas de Trabajo.

Categoría b). Ciento treinta y dos Secretarios de Magistraturas de Trabajo Provinciales.

Artículo cuarto.—Por el Ministerio de Hacienda se habilitarán los créditos necesarios para dar cumplimiento a esta Ley.