



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 1987

II LEGISLATURA

Nº 39

COMISIÓN DE INDUSTRIA Y ENERGÍA

Presidente: Don Pedro San Martín Ramos

Sesión celebrada el día 11 de Diciembre de 1987, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

—Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Economía de la Junta de Castilla y León a fin de exponer los Proyectos de dicha Dirección General en materia de Inspecciones Técnicas de Vehículos y en particular de los estudios realizados en orden a la privatización de estos servicios.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas dieciséis minutos.	950	El Secretario, Sr. Valcuende González, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	956
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, abre la sesión y comunica a la Comisión las sustituciones que se han producido.	950	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. San Martín Ramos (Grupo de C.D.S.).	956
El Secretario, Sr. Valcuende González, da lectura al Orden del Día.	950	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	956
Intervención del Sr. Valenzuela Seoane, Director General de Economía, para informar a la Comisión.	950	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Cid Fontán (Grupo de Alianza Popular).	959
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, suspende la sesión.	955	Intervención del Sr. Valenzuela Seoane, Director General de Economía, para responder a las cuestiones planteadas.	959
Se suspende la sesión a las once horas cincuenta minutos, reanudándose a las doce horas diecisiete minutos.	956		

	Págs.		Págs.
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	961	Contestación del Sr. Valenzuela Seoane, Director General de Economía de la Junta de Castilla y León.	964
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Cid Fontán (Grupo de Alianza Popular).	963	Intervención del Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	965
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores miembros de la Comisión.	963	Intervención del Sr. Valenzuela Seoane, Director General de Economía de la Junta de Castilla y León.	966
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Fernández Merino (Grupo Socialista).	963	El Presidente, Sr. San Martín Ramos, levanta la sesión.	966
		Se levantó la sesión a las trece horas veinticuatro minutos.	966

(Comienza la sesión a las once horas dieciséis minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Buenos días. Comienza la reunión de la Comisión de Industria y Energía, con la comparecencia del Director General de Economía, don Javier Valenzuela Seoane, al que agradecemos su presencia.

Por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, don Tomás Burgos sustituye al señor Fernández Calvo, y por el Grupo Parlamentario de Centro Democrático y Social, el Procurador Jorge Poliz Laguna sustituye a Antonio Gómez-Rodulfo.

El señor Secretario leerá el Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR VALCUENDE GONZÁLEZ): Buenos días. Comisión de Industria y Energía, día once de Diciembre, Orden del Día. Primero: «Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Economía de la Junta de Castilla y León, a fin de exponer los proyectos de dicha Dirección General, en materia de inspección técnica de vehículos, y en particular de los estudios realizados en orden a la privatización de estos servicios.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias. Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General de Economía.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA (SEÑOR VALENZUELA SEOANE): En primer lugar, quiero agradecer el poder exponer la materia de inspección técnica de vehículos ante esta Comisión de Industria y Energía, ofrecer toda la información que tenemos, así como las de los dos colaboradores que hemos traído para poder facilitarles la mayor información cumplida en los aspectos técnicos y puntuales. En fin, sin más, con el permiso del señor Presidente, hago la exposición de...

Introducción. Con objeto de mejorar la seguridad vial, es preciso actuar sobre los diferentes factores que configuran la misma y en ese sentido se considera que entre el 8 y el 10% de los accidentes son debidos a defectos mecánicos de los vehículos. Por ese motivo se

hace necesario el efectuar inspecciones periódicas en los vehículos, con el fin de mantener su estado de funcionamiento, desde el punto de vista de sus órganos de seguridad, en un grado aceptable que evite posibles accidentes en su condición normal.

La inspección técnica de vehículos ha sido realizada por el Ministerio de Industria y Energía hasta que fue transferida a las distintas Comunidades Autónomas, en el caso de Castilla y León por el Real Decreto 2571 del año ochenta y dos, de fecha veinticuatro de Julio. Durante el período que va desde dicha transferencia de competencias hasta que se publica el Real Decreto 1987 del año ochenta y cinco, de veinticuatro de Septiembre, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de estaciones ITV, las competencias estaban compartidas por el Ministerio de Industria y Energía y la Junta de Castilla y León, puesto que aunque había sido transferido el servicio de inspección técnica de vehículos, y las estaciones y medios necesarios, la autorización de entidades colaboradoras correspondía al Ministerio.

Al publicarse el Real Decreto 1987 del año ochenta y cinco, de fecha veinticuatro de Septiembre, Boletín Oficial del Estado del veintiocho de Octubre del ochenta y cinco, se establece que la competencia en la gestión, así como la autorización para el funcionamiento de nuevas estaciones, corresponde a las Comunidades Autónomas.

Igualmente, hay que hacer constar que como consecuencia de la entrada en vigor del Real Decreto 2344 del año ochenta y cinco, de fecha veinte de Noviembre, que extiende la obligatoriedad de pasar inspección a los turismos particulares, el volumen de inspecciones a realizar ha aumentado en proporciones importantes, según se indicará posteriormente.

Todos estos motivos justifican el que sea planteada la necesidad de ampliar la red de estaciones que hoy existe en la Comunidad Autónoma, e incluso modificar su sistema de funcionamiento, con el fin de adaptarlo a las nuevas obligaciones de inspección derivadas de la legislación vigente.

Hasta finales de Diciembre del ochenta y cinco, la inspección técnica de vehículos estaba regulada por el Real Decreto 3273 de mil novecientos ochenta y uno,

de fecha treinta de Octubre, que establecía la obligatoriedad de pasar inspección para los vehículos de mercancías, para los vehículos de servicio público de viajeros, así como para algunas otras actividades de poca importancia por su escaso número, tales como escuelas de conductores, vehículos especiales destinados a obras, etcétera. Ya en dicho Real Decreto se especificaba que los turismos particulares tendrían que pasar inspección periódica, pero en la Disposición Transitoria Primera de dicho Decreto Ley se indicaba que dicha obligatoriedad quedaba en suspenso hasta tanto el Ministerio de Industria y Energía dispusiera de medios adecuados para realizarla. Con fecha dieciocho de Diciembre del año ochenta y cinco se publica el Real Decreto anteriormente citado, el 2344, por el que se regula la inspección técnica de vehículos, y la principal diferencia con el anterior Real Decreto, el 3273 del año mil novecientos ochenta y uno, es que establece la obligatoriedad de inspeccionar los turismos particulares a partir de la entrada en vigor del mismo, aunque la Disposición Transitoria Tercera establece dicha obligatoriedad de pasar la primera inspección en función de la antigüedad, debiendo pasar las sucesivas con la periodicidad establecida en el artículo 6 del referido Real Decreto. Dicha Disposición Transitoria establece: Vehículos matriculados antes de mil novecientos setenta y dos, pasarán la primera inspección el treinta y uno de Marzo del ochenta y siete; de los matriculados en el setenta y dos al setenta y cuatro, el treinta y uno de Diciembre del ochenta y siete; de mil novecientos setenta y cinco al setenta y seis, el treinta y uno de Diciembre del año ochenta y ocho; del setenta y siete al ochenta matriculados, en el ochenta y nueve... el treinta y uno de Diciembre; de los matriculados en el año mil novecientos ochenta y uno a mil novecientos ochenta y tres, el treinta y uno del doce del noventa; y los de mil novecientos ochenta y cuatro a mil novecientos ochenta y seis, el treinta y uno del doce del noventa y uno. Y con posterioridad a la fecha de matriculación de mil novecientos ochenta y seis, se tendrían que revisar todos a partir de su quinto año de matriculación.

La evolución del número de vehículos inspeccionados figura en las hojas que les hemos entregado y se ve que el número de inspecciones ha pasado de noventa y siete mil setecientos veintidós vehículos en mil novecientos ochenta y cinco —es en la que hemos puesto A-1, dentro de la carpetilla, último año que no estaban obligados a inspeccionarse los turismos particulares—, a ciento treinta y dos mil novecientos setenta y nueve vehículos inspeccionados en mil novecientos ochenta y seis, y a ciento sesenta y dos mil seiscientos setenta y uno —también vehículos inspeccionados— en los tres primeros trimestres de mil novecientos ochenta y siete. También están reflejados, a continuación, en la hoja que hemos puesto A-1. Por tanto, es previsible que a finales de este año, a treinta y uno de Diciembre de este mes, se alcance la cifra de doscientos veinte mil prevista para todo el conjunto del año.

Según figura en la hoja —en la otra hoja que hemos entregado, les hemos facilitado a Sus Señorías—, en la

A-2, las inspecciones previstas pasan de doscientos veinte mil seiscientos treinta y dos, que se prevé para el treinta y uno de Diciembre de este año, a las quinientas cuarenta y tres mil ochocientos sesenta y ocho que necesariamente se tendrán que hacer en el año mil novecientos noventa y uno, año en que se estaciona el número total de inspecciones anuales. También hemos facilitado en la carpetilla los datos estadísticos, que nos han sido facilitados por la Dirección General de Tráfico, del número de vehículos con los años de matriculación por cada una de las provincias de la Comunidad, que es por los datos que hemos podido sacar la cantidad de vehículos que se tienen que ir inspeccionando a medida que se vaya haciendo... ajustándose al Real Decreto que hemos comentado.

En el mismo modelo, desglosado por provincias, figuran las que se tienen que realizar en el ochenta y siete, que es la previsión que tenemos que realizar, el ochenta y ocho, hasta el año mil novecientos noventa y uno, que ya a partir de ese año la periodicidad es más sencilla y con todo lo... con ello.

Las... también —y les hemos acompañado otra hoja—, las inspecciones que se llevan realizadas hasta el día treinta de Septiembre del año ochenta y siete; por trimestres facilitamos y comprobamos las variaciones que se van produciendo en cada una de las estaciones. Como hemos dicho, son ciento sesenta y dos mil seiscientos setenta y una en lo que va de los tres trimestres hasta el día treinta de Septiembre.

También hemos entregado una hoja —que es la hoja más grande—, que es en la que figuran todas las situaciones que luego, si Sus Señorías consideran necesario, pasaremos a revisarla, que es con las deficiencias más normales que se van encontrando en cada una de las estaciones, tanto de la Administración Autónoma como de las que tienen concedida autorización por el Ministerio de Industria y Energía del Gobierno Central. El número de estaciones existentes es el que vamos a decir, indicándose la propiedad de las mismas y el número de limas que tiene cada una.

Hemos, también, facilitado el librito que estaba editado anteriormente de la Junta, que se editó... referido a Diciembre del año ochenta y seis, un libro que contempla todos y cada uno de los datos de las ITV, y en uno de esos apartados figura cada una de las líneas que están —de las ITV—, que están en cada provincia. No está... se ha actualizado ahora con la entrada en vigor de una unidad móvil nueva de «Itevelesa», y una nueva línea que está funcionando ahora provisionalmente por falta de medios humanos en Zamora, con la que entra la línea universal. Las líneas que están son... en Ávila, propiedad de la Junta, tiene tres líneas: dos de vehículos ligeros y uno de pesado. Lo tienen en el libro, yo lo voy a leer, si ustedes consideran que lo debo de hacer... Está en el libro... Solamente, la única modificación es la de que una unidad móvil, «Itevelesa», que no figura ahí, que ya estaba prevista, y que se ha puesto en marcha con una línea de ligeros y pesados, está en Aranda de Duero. Y luego, una línea nueva que está en Zamora, que es la que estaba ya prevista, y que se ha puesto en funcionamiento.

Capacidad de inspecciones actualmente de las ITV. También figura en el librito que hemos entregado. Lo hemos actualizado con los datos que obran en nuestro poder.

Teniendo en cuenta las normas establecidas en relación con el tiempo normal de inspección, por el tipo de vehículos, y con dos mecánicos por líneas de inspección, la capacidad anual de inspección es la que figura a continuación —que figura también en el libro— para cada una de las provincias. En Avila, veintiséis mil cuatrocientos; hay una pequeña modificación, es solamente de ajuste, estaba perfectamente hecha la anterior disolución y se ha ajustado de acuerdo con los datos que nos ha entregado la Dirección General de Tráfico. El personal existente actualmente en las estaciones, en Avila son cinco mecánicos, un mozo y dos auxiliares; en Burgos —éstas son propiedades de la Junta—, en Burgos, con tres líneas, tienen un jefe de estación sin mecánicos, un mozo y dos auxiliares; en León, un jefe de estación, siete mecánicos, un mozo y tres auxiliares. En Salamanca, con tres líneas, tienen cuatro mecánicos, un mozo y tres auxiliares. En Soria, dos líneas de inspección, tres mecánicos, un mozo y dos auxiliares. En Valladolid, con tres líneas de inspección, tienen un jefe de estación, un ingeniero técnico, siete mecánicos, un mozo y tres auxiliares. Y, por último, Zamora tiene tres líneas en funcionamiento —ya la última ha entrado ahora, pero que hay que dotarla de personal—, tiene cinco mecánicos, un mozo y un auxiliar administrativo.

En las estaciones que no hay un jefe de estación o un ingeniero técnico se encarga de la misma, a tiempo parcial, un funcionario de los Servicios Territoriales de la Junta. Igualmente hay que hacer constar que para un funcionamiento adecuado y para alcanzar las capacidades que anteriormente se han indicado, sería necesario crear la plantilla con el siguiente personal: cuatro ingenieros técnicos más, cinco mecánicos inspectores y quince auxiliares administrativos. Del anterior personal pertenece a la plantilla de personal laboral, con su especificación personal laboral de la Junta, un jefe de estación, un ingeniero técnico, treinta y siete inspectores, siete mozos y nueve auxiliares administrativos. Resalto lo de personal laboral porque es una figura de contrato administrativo; personal laboral. Son, en total, cincuenta y cuatro.

En la actualidad, la inspección técnica de vehículos en Castilla y León se está realizando por dos sistemas diferentes: estaciones propiedad de la Junta de Castilla y León —que figuran en la página diez del folleto que hemos comentado anteriormente—, y que son gestionadas directamente por la Junta; y estaciones propiedad de entidades colaboradoras, que obtuvieron la autorización de funcionamiento del Ministerio de Industria y Energía antes de las transferencias y que son gestionadas por entidades privadas y controladas por la Administración Autonómica. Las inspecciones realizadas en los tres primeros trimestres de este año se han repartido, entre las estaciones propiedad de la Junta y las privadas, de la siguiente forma... —por la hoja

grande que obra en poder de Sus Señorías ya figuran esos datos, al final—. En las estaciones de la Junta son ciento cinco mil setecientas setenta y cuatro inspecciones, y estaciones privadas cincuenta y seis mil ochocientas noventa y siete, que hacen el total de ciento sesenta y dos mil seiscientas setenta y una. Es decir, aproximadamente el 65% de las inspecciones son realizadas por nuestras estaciones —las estaciones propiedad de la Junta—, y un 35% por las entidades colaboradoras.

Datos sobre ingresos de las estaciones de inspección técnica de vehículos. El ingreso por tasa de revisión de un vehículo, valor-promedio que cuesta al ciudadano, son quinientas pesetas. Los ingresos por revisión de vehículos, haciendo una multiplicación de las que llevamos a las que se realizaron al treinta y uno de Diciembre del ochenta y seis, por datos que ya figuran en el librito que hemos acompañado, si multiplicamos por noventa y tres mil ciento diecisiete inspecciones que se realizaron sale la cantidad de 46.558.000, en números redondos: 47.000.000 de pesetas.

Gastos de funcionamiento. Tengo el costo —que puedo facilitar a Sus Señorías, si lo quieren—, el costo de cada uno del personal laboral que hemos descrito anteriormente, el costo de la Seguridad Social por cada una de las estaciones —si lo creen oportuno, se lo facilito—; haciéndolo en números redondos, la inversión realizada por la Junta de Castilla y León, desde mil novecientos ochenta y tres a mil novecientos ochenta y siete, en la red de estaciones de ITV son 140.000.000 de pesetas, en números redondos. Suponiendo un período de amortización medio, que ciframos en siete años, resultaría una amortización anual de 20.000.000 de pesetas de cada una de las instalaciones de las inversiones realizadas.

Gastos de personal. Por los 65 que hemos dicho anteriormente, con una retribución bruta de 1.800.000 pesetas de media en total del conjunto de los trabajadores, sale una cifra —es decir, de multiplicar el millón ochocientas por seis— 117.000.000 de pesetas.

Los gastos de funcionamiento desde el año ochenta y tres hasta el año ochenta y seis, que hemos sacado la media, el costo de mantenimiento por línea son, aproximadamente, 500.000 pesetas, que por dieciocho líneas que tenemos en la actualidad, propiedad de la Junta, son 9.000.000 de pesetas. El total de gastos anual por este concepto, por las inspecciones técnicas de vehículos, en cuanto a personal, mantenimiento... mantenimiento supone 146.000.000 de pesetas, de los ingresos hemos dicho que son 47.000.000 de pesetas en números redondos, 500.000 de pesetas para arriba o para abajo, por poner solamente con cuestión de ceros y en gastos 146.000.000 de pesetas, el déficit que previsiblemente —y que es real, que es real—, asciende al año ochenta y seis a 99.000.000 de pesetas.

Es evidente que al considerar la inspección de vehículos como un servicio público, la Administración no puede gestionarlo pensando en obtener beneficios, pero sí debe tenderse a que sean autofinanciados. Con lo cual, en el año ochenta y seis, mil novecientos ochenta

y seis, deberían haberse obtenido 146.000.000 de pesetas, con lo que hubiese supuesto multiplicar por 3,14 la tasa media por revisión de vehículos, es decir, de pasar de 500 pesetas, vehículo revisado que cuesta al ciudadano, a 1.570 pesetas, con lo cual se equipara prácticamente con las de las entidades privadas. Para el año mil novecientos ochenta y ocho, esta tasa debería igualmente incrementarse con el IPC del año ochenta y seis y del año ochenta y siete, con lo cual se incrementaría en más, todavía, de las 1.570 pesetas.

Actualmente, los precios autorizados para la Junta de Castilla y León, para las tarifas de revisión de vehículos de las entidades colaboradoras en nuestra entidad, son de 2.000 pesetas por vehículo inspeccionado. Por eso, partiendo de la cifra que anteriormente he expuesto, que salía a 1.570 pesetas, incrementándolo sólo con el IPC de los años ochenta y seis ochenta y siete, se aproximaría a las 2.000 pesetas que cuesta de media en las estaciones privadas.

Para el año mil novecientos noventa y dos —y viendo ya las previsiones de futuro—, se calcula que pueden tener que pasar revisión en nuestra Comunidad quinientos cincuenta mil vehículos. Esto supone la necesidad de construcción de unas cincuenta líneas de inspección, con una inversión aproximada de 1.300.000.000 de pesetas a lo largo de los cuatro próximos años. O bien, si se adopta la solución de implantar el doble turno —también se ha estudiado el tema este— en las estaciones, las líneas de nueva construcción serían dieciséis y la inversión de unos 450.000.000, sensiblemente inferior a los 1.300, teniendo en cuenta la mayor incidencia de las oficinas administrativas en el coste general. Pero también tiene otra particularidad: la ampliación proyectada, poner el doble turno, supone la ampliación de las plantillas en ciento treinta personas, con la incidencia que eso supone en el costo total del servicio.

Sistemas de gestión que están actualmente en las ITV. El Real Decreto 1987 del año mil novecientos ochenta y cinco, de fecha veinticuatro de Septiembre, del Ministerio de Industria y Energía, establece las normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de ITV y deja a criterio de las Comunidades Autónomas la decisión sobre sistemas de implantación y gestión de las estaciones, así como el seguimiento y control de su funcionamiento. Los sistemas de gestión que se pueden seguir son: uno, gestión directa por la propia Comunidad —ya tenemos las ITV, las instalaciones—. Dos, sociedades de economía mixta, empresa pública con participación de capital privado. Otro modelo sería empresas privadas en régimen de concesión administrativa. Y el cuarto, un sistema mixto: la Comunidad Autónoma gestiona una o varias situaciones directamente, bien por gestión directa o por una empresa pública, y el resto de estaciones las que gestionarían empresas privadas en régimen de concesión administrativa, prácticamente lo que tenemos en la actualidad.

Cada uno de estos sistemas puede tener sus ventajas e inconvenientes y la decisión a optar será, en última instancia, una decisión que tome el Gobierno

Regional con una filosofía política. El sistema más generalizado en otras Comunidades Autónomas es el de concesión administrativa a empresas privadas; en la Comunidad Autónoma de Cataluña, en la de Madrid, en la de Galicia, en la de Andalucía, ya tienen el sistema de concesión administrativa a entidades privadas. En cualquier caso, el control de la garantía de la gestión y el servicio realizado será siempre competencia de la Administración —eso nunca lo puede dejar—, última valedora, en definitiva, para el usuario. Las tarifas de inspección y su actuación periódica serán establecidas por la Comunidad Autónoma. En el caso que la adjudicación se efectúe por el régimen de concesión, éstas deberán figurar en los correspondientes pliegos de condiciones particulares de la concesión.

El artículo 3 del mismo Real Decreto establece las incompatibilidades que tendrán que tener los directivos y personal de las empresas privadas que obtengan la gestión del servicio por concesión administrativa; no podrían participar en una empresa de concesión... con una concesión de una ITV, por ejemplo, una empresa de transportes, un empresario que tenga talleres de reparación, algo que no pueda llegar a manipularse datos por conveniencias propias.

Al comparar la gestión de revisión de vehículos realizada por la propia Administración con la realizada por entidades privadas bajo el control de la Administración, aparecen en seguida las primeras diferencias clásicas al comparar gestión de empresa pública con gestión de empresa privada. Refiriéndonos al mismo período, al período de tiempo comprendido entre Enero y Septiembre, de los datos que me han facilitado del año mil novecientos ochenta y siete, partimos de los siguientes datos: la Administración tiene siete estaciones con dieciocho líneas, con sesenta y cinco trabajadores, y ha revisado ciento cinco mil setecientos setenta y cuatro vehículos. Las entidades colaboradoras —empresas privadas— tienen cinco estaciones, tienen nueve líneas, —la mitad de la Administración—, y tienen veinticinco empleados... trabajadores, cuando la Administración tiene sesenta y cinco, y se han revisado, se han inspeccionado cincuenta y cuatro mil trescientos noventa vehículos. Con estos datos obtenemos los siguientes resultados, y en la Administración sacamos un baremo de que por cinco mil ochocientos setenta y seis vehículos y línea hay tres coma seis trabajadores; por una entidad colaboradora de la Administración se inspeccionan seis mil cuarenta y tres vehículos por línea, con un porcentaje de dos coma siete trabajadores. También la Administración inspecciona mil seiscientos veintisiete vehículos por hombre, por trabajador, y una entidad colaboradora inspecciona dos mil ciento setenta y seis vehículos por trabajador.

Del análisis de estos resultados se observa una cosa que no representa ninguna sorpresa: mayor rentabilidad de la gestión de la empresa privada. A estos resultados habría que añadirle otras consideraciones dignas de tener en cuenta a la hora de tomar la decisión de la gestión del servicio de ITV... la realice la empresa privada.

Yo destacaré, en primer lugar, la mayor flexibilidad del horario para la realización de los servicios por parte de las entidades colaboradoras de la Administración, que permiten realizar los servicios por la mañana y por la tarde y, si hace falta, los sábados por la mañana, cuando el número de vehículos así lo hace aconsejable. Esta posibilidad es realmente importante no sólo porque se rentabiliza mucho más las instalaciones, sino que se da una mayor comodidad de servicio al usuario, especialmente al colectivo de usuarios de vehículos particulares que en mayor medida están comenzando a demandar este servicio. Yo me voy a permitir ponerle un ejemplo que me ha ocurrido antes de ayer: mi secretaria me pidió permiso para el viernes, para el día de hoy, para realizar la inspección de vehículos en una nuestra, yo la dije, «pues, vaya usted por la tarde, que no trabaja, vaya usted a una empresa privada»; pero tienen mejor servicio, dan mejor servicio, por lo menos mayor número de horas, tienen para hacer la inspección. Es evidente que el usuario particular le será especialmente importante el que pueda pasar revisión de un vehículo por la tarde o el sábado por la mañana. En la actualidad, las estaciones propias de la Junta sólo tienen servicio efectivo de lunes a viernes, entran a las ocho y salen a las tres, pero el servicio empieza a funcionar a las nueve y termina a las dos, y en el transcurso de estas horas se tiene el correspondiente veinte minutos que corresponden para el bocadillo, con lo cual, paran la instalación.

Otra consideración importante es la dificultad que tiene la Administración para tener un mantenimiento adecuado de sus instalaciones, por las dificultades normales burocráticas que conlleva la propia esencia de la Administración. Se han producido —y en no pocas ocasiones— trabas importantes para la realización normal de los servicios, desde pasar una estación más de dos meses de invierno sin calefacción, por no haber presupuesto para pagar el gasóleo a Campsa, o estar meses funcionando con un aparato estropeado, o no tener posibilidad en un momento de intenso movimiento de vehículos de poder reforzar excepcional y temporalmente la plantilla de una determinada estación, originando colas y molestias enormes para los usuarios. La gran mayoría de estas dificultades —entiendo y estoy convencido de ello—, se resuelven normalmente por una gestión eficaz de la empresa privada.

El carácter de servicio público queda garantizado, ya que así figurará en las concesiones que se efectúen y en los contratos que se realicen, y, en este sentido, siempre habrá un interventor técnico —no un interventor de Hacienda—, un interventor técnico de la Junta en cada una de las zonas concesionales para velar por el buen funcionamiento del servicio. La seguridad de los vehículos inspeccionados quedará garantizada por los controles que se realizarán, por muestreo de los vehículos inspeccionados, por parte del interventor, y por los datos estadísticos que habrán de aportar cada una de las estaciones, y que serán comparados con los de otras estaciones de la Comunidad y con los que a nivel nacional dará el Ministerio de Industria y Energía. El

costo de las prestaciones del servicio para los Presupuestos de la Comunidad no existirá, ya que los ingresos por canon de concesión deberán cubrir todos los gastos o, si se considera oportuno, hasta producirían ingresos; no digo beneficios, ingresos para la Comunidad.

Por lo que se refiere al coste para el usuario, no tiene por qué ser mayor que el coste real del servicio que se presta, y, en este sentido, hay que indicar que las tarifas deberán de ser aprobadas por la Administración de la Comunidad Autónoma, que solamente aprobará aquéllas que sean justificadas en cada momento. Hay que tener en cuenta que las tarifas actuales de las estaciones públicas de esta Comunidad son muy deficitarias, —como hemos expuesto anteriormente—, y que, como ya hemos indicado, no suponen más del 20 ó 25% del coste, de tal forma que si el sistema adoptado fuera el de gestionar nosotros las estaciones habría que elevar estas tasas —las actuales, las de las 500 pesetas que decíamos— por cuatro, que se aproximarían a las 2.000 que están cobrando las privadas.

Por otra parte, las inversiones a realizar, —como ya se ha indicado—, son importantes, del orden de los 1.300.000.000 de pesetas, con lo que si la iniciativa privada está dispuesta a realizar estas inversiones parece lógico destinar los esfuerzos presupuestarios de la Comunidad a otras iniciativas a las que la actividad privada no puede acudir. La agilidad en la prestación del servicio es clara como consecuencia de las mayores posibilidades de la empresa privada, en temas, como ya le hemos expuesto —por citarlos más escuetamente—, horarios más flexibles, con lo que se da un mejor servicio al ciudadano; mejor mantenimiento de equipo e instalaciones por no tener la rigidez presupuestaria de la Administración; mayores facilidades para cobro de las tarifas por no estar sujetas a las normas de la intervención general. Antes de entrar en una inspección técnica de vehículos, antes de poder realizar la inspección, el ciudadano tiene que recoger un impreso en la propia inspección, irse a un banco o a una entidad financiera, hacer el ingreso de la tasa, después de hacer el ingreso de la tasa, el día que vaya a hacer la inspección, tiene que llevar el ingreso. Mayor facilidad para contratar personal sin las rigideces que padece la Administración. Hay que tener en cuenta que la plantilla de personal habrá que aumentarla fuertemente en relación con el volumen de inspecciones a realizar. En la inspección de maquinaria agrícola, con la movilidad de los equipos de inspección, resultará mucho más ágil la empresa privada, ya que no tiene la rigidez de la Administración en el pago de dietas al personal inspector. Se tienen que empezar a hacer las inspecciones en la maquinaria agrícola y hay que montar en cada una de las cabeceras de zonas que se considere necesario, en los núcleos de población donde haya un volumen importante de maquinaria agrícola, habrá que ir en unas fechas determinadas a revisar la maquinaria agrícola para que no tengan que trasladarse a las instalaciones fijas, con lo cual, el mover el personal... el personal entra a las ocho en punto y coge el coche a las ocho, pero

mientras llega al lugar de destino se presenta a las ocho y media, nueve o diez, con lo cual se pierde un tiempo, no se realizaría en las condiciones que el ciudadano demanda.

El régimen único de gestión llevaría también a la solución de las concesiones administrativas, ya que las entidades colaboradoras que actualmente están en la Comunidad tienen unos derechos adquiridos; y la salida de la sociedad de economía mixta no parece estar dispuesta a aceptarlo, según ya quedó claro en reuniones mantenidas hace meses, cuando el anterior gobierno estudió esta posibilidad.

Y, por último, todas estas consideraciones de rentabilidad y eficacia han llevado al gobierno de la Comunidad Autónoma de Castilla y León a estudiar la posibilidad de que el servicio de revisión de vehículos sea gestionado por la iniciativa privada en régimen de concesión administrativa. Por otra parte, éste es el tipo de gestión más generalizado en todas las Comunidades Autónomas que tienen transferidas competencias en materia de inspección técnica de vehículos.

Si a Sus Señorías les parece conveniente, podemos analizar el impreso, en cuestión... Yo..., para ir entrando en el tema, la estadística se refiere a cada una de las..., en las inspecciones periódicas a las deficiencias observadas en cada uno de los componentes de lo que tienen que realizarse la inspección. Ya en el librito figura esta estadística más globalizada, no tan caracterizada por cada una de las instalaciones. Y en cuanto... por ejemplo, al primer apartado, en la estadística que corresponde a los tres trimestres del año ochenta y siete, de acondicionamiento exterior, por ejemplo, en la provincia de Avila —por poner una—, se detectaron deficiencias, seiscientos siete deficiencias, que representan el 6,19% de las deficiencias encontradas; en carrocerías se detectaron cuatrocientas sesenta y siete, que representan un 4%; en acondicionamiento interior, ciento noventa y ocho; en señalización, en alumbrado, en frenos, en dirección dos mil ciento cincuenta y una, que corresponde a un porcentaje del 21% de todas las deficiencias observadas; en bastidor, motor y transmisión —ahí pone Bas., M. y Tr.—, doscientas noventa y tres. El total de las deficiencias observadas fueron nueve mil ochocientas una. En el resultado de la inspección, del total de los vehículos inspeccionados, que corresponden a ocho mil ochocientas cincuenta y dos revisiones periódicas, corresponden con un informe favorable cinco mil trescientas sesenta y una, que fue un porcentaje —estamos refiriéndonos solamente a Avila— el 60,56%; favorable con deficiencias leves, ochocientas ochenta y siete, que representa el 10%; desfavorable, dos mil seiscientos tres, que representa un 29%; y no apto para la circulación, solamente una, con un porcentaje minúsculo, que hacen el total de las ocho mil ochocientas cincuenta y dos inspecciones... inspeccionadas con carácter periódico. El total de las inspecciones no corresponde a ése, porque son nueve mil seiscientas cincuenta y cuatro. En estas inspecciones que no se detectan estas anomalías ya que son por vehículos nuevos, que son para matriculación, reformas solamente, que no son ins-

pecciones rutinarias, sino es hacer una pequeña reforma, meter un remolque pequeño en un vehículo particular, y duplicados de cartones de industrias que se pierden. Si quieren analizamos el final, o yo me someto a lo que ustedes me digan, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Bueno, yo creo que, digamos, haga su exposición entera y después hacemos un receso y todos los Grupos pregunten.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA (EL SEÑOR VALENZUELA SEOANE): Bueno. Yo, perdonen que yo no sepa este tema. Yo, por último, leerles lo que contestamos, se contestó por parte del Consejero a una pregunta de un Procurador de las Cortes de Castilla y León sobre este tema. En una de las preguntas se hacía —lo leyó el otro día el señor Consejero—: ¿Piensa la Junta de Castilla y León, efectivamente, transferir a empresa privada la ITV de la Región? La respuesta que se dio: «La Junta de Castilla y León tiene en proyecto que la gestión de servicio público de inspección técnica de vehículos se efectúe en régimen de concesión administrativa a empresas privadas en instalaciones de su propiedad, o, en su caso, instalaciones de la Junta de Castilla y León en régimen de alquiler». Matizo esto de régimen de alquiler porque, en todo caso, se pueda o no se pueda, —se está estudiando por los servicios jurídicos— lo que se haría siempre sería ajustarse a lo que dispone el Real Decreto 1.987, de veinticuatro de Septiembre del ochenta y cinco, y concretamente en su artículo 2.

¿En qué condiciones y si sería voluntario el pase de los mecánicos administrativos a estas empresas privadas? La respuesta fue: «En estos momentos está igualmente en estudio el tema de la posible incorporación de los mecánicos administrativos actualmente existentes en nuestras instalaciones de ITV a las entidades concesionarias, y es propósito de la Junta de Castilla y León que esta cuestión sea realizada sin perjudicar los intereses de los trabajadores, y para lo cual se realizan las oportunas reuniones en consultas con estos colectivos a través de sus representantes sindicales».

¿Qué garantía de buen funcionamiento y control de las inspecciones de vehículos tendrá la Junta? «El buen funcionamiento y control de las inspecciones de vehículos estará garantizado por la existencia de un interventor técnico en cada provincia, que actuará en cada una de las estaciones existentes en la misma, a efectos del control de las entidades concesionales y como responsables de las inspecciones no periódicas o específicas. Por otra parte, la mayor agilidad característica de la empresa privada incidiría positivamente en la prestación de servicios más eficaz al ciudadano».

Y esto fue lo que se contestó, que ha sido ampliado con lo que he expuesto ante Sus Señorías.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Director General. Entonces, hacemos un breve descanso de quince o veinte

minutos. Bien, pues, se reanuda la sesión... la reunión, sobre las doce y cuarto. Gracias.

(Se interrumpe la sesión a las once horas cincuenta minutos y se reanuda a las doce horas diecisiete minutos).

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ): Tiene la palabra el Portavoz del Grupo CDS.

EL SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS: Bueno. En primer lugar, deseo agradecer la amabilidad de la presencia del Director General, y casi agradecerélo doblemente, porque nos ha entregado una documentación a todos los miembros de la Comisión, esto último que hasta ahora no ha sido normal en Comisiones. Entonces, el Ilustrísimo señor Director General nos ha expuesto, pues, los medios que dispone la Junta en el tema que tratamos de las inspecciones técnicas de vehículos; nos ha explicado los problemas de saturación futura que tendrán estas estaciones; también nos ha hablado del déficit económico que arrastra la gestión de las ITV —digamos— oficiales; y también nos ha expresado... nos ha relatado que las estaciones que actualmente funcionan en régimen de concesión privada tienen una mayor rentabilidad. De ahí se deduce, pues, la intención o el estudio que tiene la Junta hecho conducente a privatizar el servicio.

O sea, que nos ha relatado una serie de deficiencias que hay que mejorar, estamos de acuerdo. Nos pone ejemplos de que se termina el gasóleo, de que hay averías que tardan en arreglarse en las estaciones oficiales. Bueno, pues, si hay que arreglarlo, arreglémoslo. O sea, vamos a gestionarlo mejor. ¿O es imposible? Creemos, claro, que la salida más fácil es la privatización, pero si vamos a privatizar como salida para no perder dinero, la salida más fácil, según esa regla de tres podemos privatizar el INSALUD o privatizar la policía. Si se privatiza no perdemos dinero, y hasta se puede ganar, pero a costa del usuario. Entonces, yo pregunto al Director General ¿se han hecho estudios para mejorar este servicio que ahora es deficiencia, y lo reconocemos? ¿se va a intentar el costo por usuario que antes nos ha dicho...? claro, más datos tiene la Junta que nosotros, pero creemos que no llegaría nunca para cubrir los gastos, ni a rozar el que se cobra en las estaciones privadas. Entonces, yo por eso pregunto al Director General: ¿tiene intención de intentar, por lo menos, mejorar el servicio, de intentar potenciarlo, de hacer un estudio muy concreto y preciso de costos por año? es decir, no ahora con el año... los gastos que nos ha dicho del ochenta y dos al ochenta y siete, sino a los del año ochenta y ocho, cada vehículo cuesta tanto. Entonces, creo que esa cifra no llegaría a tanto ni rozar, ya digo, sino igual se quedaba en la mitad del costo que ahora cuesta en las estaciones privadas:

Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR VALCUENDE GONZÁLEZ): A continuación, tiene la palabra el Portavoz del Partido Socialista.

EL SEÑOR LORENZO MARTÍN: Muchas gracias, señor Presidente. Agradecer, igual que ha hecho el compañero del CDS, la presencia del Ilustrísimo señor Director General ante esta Comisión, y triplemente, no sólo por su presencia, sino por la abundante documentación que nos ha entregado, y también conscientes —tal y como anunció su Consejero en días pasados— de que tenía alguna pequeña afección de salud, de la que deseamos que esté totalmente recuperado. Y eso, realmente, lo celebramos.

Con respecto a la intervención de Su Señoría, sí que queríamos matizar dos cosas: el hecho de la presencia del Director General ante esta Comisión, pedido por parte de mi Grupo, está basado fundamentalmente en que queríamos —como así ha sido— separar cualquier tipo de decisión política, como él muy bien ha reconocido que en su momento pudiera corresponder a la Junta de Consejeros al respecto de las inspecciones técnicas de vehículos, y ceñirlo —como así ha hecho— a una explicación de datos que motivasen una decisión política, del orden que fuera, por parte de la Junta y del Consejero. Esa ha sido la razón de la presencia del Director General y no de la presencia del Consejero, para intentar separar ambas cosas, matizando también que el señor Consejero, muy amablemente, el otro día nos aportó ya datos y una visión muy completa del problema.

Sin embargo, yo creo que hay una serie de temas que me gustaría que fueran matizados por el señor Director General al respecto. Quizá haya hecho un canto excesivo de las bondades de la empresa privada, y esto pudiera ser un paso..., la misma razón que las ITV, como para que conscientes nosotros de que a veces la Administración no tiene la agilidad que tiene la empresa privada en algunos aspectos..., pues, por que los servicios administrativos de la Junta no funcionan igual que el banco Banesto o el Bilbao, por no tomar partido por ninguno de los dos, y porque mañana no podríamos pensar en privatizar muchísimas cosas —el Portavoz del CDS ha hablado del INSALUD, de la policía—, pero podíamos pensar en muchísimas gestiones que en estos momentos tiene la Administración. Realmente, somos conscientes de, a veces, las dificultades que tiene mejorar los servicios de la Administración, pero no por ello los poderes públicos, y ustedes como representante y como Gobierno tienen que luchar, trabajar con muchas dificultades, y a veces sabiendo que es muy difícil conseguirlo, porque la gestión de todos los servicios públicos sean mejorables.

Y en el tema de la ITV, yo creo..., me ha dado la sensación —señor Director General, y con todos los respetos—, de que se ha separado un poco de cuál es el objetivo final de las inspecciones técnicas de vehículos, que no es otro que prestar un servicio público para garantizar un bien público, como es la seguridad en la carretera; y eso no se paga con dinero, independientemente de que sea obligación de los poderes públicos que el coste sea el menor y la eficacia máxima. Pero a veces el coste tiene que ser negativo por la misma razón que la sanidad cuesta un porrón de dinero, o la Seguridad Social, o la Policía —como decía el

CDS—. Y la contrapartida es tener una cierta seguridad de que los vehículos que circulan por nuestras carreteras van en condiciones óptimas para garantizar la vida del resto de los ciudadanos. Y a ese respecto, y a ese respecto, y matizando que comparto su criterio de que quizá el déficit sea excesivo en estos momentos, por parte de las ITV de nuestra Comunidad Autónoma, sí que me gustaría que nos matizase, porque puede ser que yo no haya tomado debida nota al respecto de..., en base a las previsiones que la normativa vigente tiene de inspecciones técnicas de vehículos, cuántas nuevas líneas serían precisas en nuestra Comunidad Autónoma, y no sólo en cuanto a nuevas líneas, sino en cuanto a nuevas estaciones, implicaría en nuestra Comunidad Autónoma la aplicación de esos estudios; y cuál sería la ubicación racional de las mismas para atender con el menor coste de desplazamiento y de proximidad hacia el ciudadano, cuál sería la ubicación idónea de esas nuevas estaciones y líneas nuevas.

Sí que tengo que matizar, y quizá me haya saltado mi reflexión, una cierta modificación en los criterios que usted ha expuesto hoy aquí, que el otro día intuimos al señor Consejero, con respecto a lo que han sido las declaraciones públicas que motivaron la solicitud de comparecencia. Y esas declaraciones públicas están concretadas en dos declaraciones, una de ellas del señor Consejero y otra del señor Director General. El señor Consejero, en su comparecencia ante esta Comisión del mes de Octubre, del día ocho de Octubre, dijo —y lo tengo subrayado, Diario de Sesiones—: «Las estaciones propiedad de la Junta, y ésta es una novedad —palabras del señor Consejero—, serían cedidas mediante canon arrendaticio, conservando la Junta de Castilla y León la propiedad de las mismas». Es una afirmación tajante, tajante. Las ITV propiedad de la Comunidad Autónoma, que intento recordar que son siete, pasarían a manos privadas mediante el correspondiente canon arrendaticio. Nosotros en aquel momento, valorando las declaraciones del señor Consejero, también hicimos la matización política de que dado que era su primera comparecencia quizá no tuviera los datos suficientes como para hacer una afirmación tan categórica; y no le dimos... le dimos importancia, pero no excesiva importancia, por lo cual no hicimos ningún tipo de actuación parlamentaria. Sin embargo, nuestra preocupación fue a mayores cuando el señor Director General hizo unas declaraciones en un periódico, «El Norte de Castilla», —que no tengo aquí apuntada la fecha—, en el que dice textualmente que «es necesario su privatización al objeto de que la Junta no tenga que quitar el dinero de otros servicios para cubrir el déficit de ITV». Quiere decir ello que ya sobre una primera declaración del señor Consejero, que nosotros la valoramos positivamente en el sentido de que eran palabras del señor Consejero, pero que hicimos la matización de que a lo mejor era su primera intervención, y, por tanto, requería matizaciones, ya nos preocupó muy mucho la contundencia, también, que el señor Director General hizo ante los medios de comunicación al respecto, con lo cual, dimos por hecho una decisión política, legítima, por su-

puesto, de la Junta de Consejeros de privatizar las ITV actualmente propiedad de la Junta. Sin embargo, me va a permitir el señor Director General que en su comparecencia de hoy, y las palabras del señor Consejero hace breves días, note un cierto cambio, un cierto cambio, en el sentido de que ya no es tanto así, sino que usted centra más su actuación en las nuevas líneas, en las nuevas concesiones que se pudieran predecir... prever en virtud de las necesidades de inspección, y que lo que hay de la privatización, pues, queda todo un poco ahí parado en espera de estudio.

Aceptando este cambio, que yo creo que es oportuno, permítanos que también nos pongamos un poco en la guardia de decir a ver si es que se ha producido una cierta movida, o las cifras no son las que son, o pueden pensar, pudieran pensar que no contarán con el apoyo parlamentario preciso para tomar esa decisión, y se da una cierta marcha atrás al respecto. Pero por ello, también le adelanto, señor Director General, que mi Grupo, al objeto de quedarnos tranquilos y que durmamos a gusto todas las noches, tendrá algún tipo de iniciativa parlamentaria, que esperamos contar con el apoyo de la mayoría de la Cámara, para intentar que las primeras palabras del señor Consejero y las segundas palabras del señor Director General queden en eso, en palabras, y que partiendo de un realidad arreglemos lo mal que pueda haber en estos momentos —que lo hay—, y preveamos las soluciones para poder atender en condiciones aceptables a nuestros ciudadanos, de cara a las inspecciones técnicas de vehículos. Entonces, ésa es la matización que se me había pasado en mi primera reflexión. Reitero la primera pregunta que le hacía: ¿Cuántas líneas nuevas, cuántas estaciones nuevas, dónde van a estar ubicadas conforme a sus estudios? Y en base a esos estudios, ¿en qué medida se podrían ahorrar nuevas líneas o nuevas estaciones contemplando una mejor gestión y una ampliación de la gestión, en cuanto a horarios, de las actualmente ITV existentes? tanto públicas como privadas, pero fundamentalmente las públicas. Usted ha hablado de dobles turnos, etcétera, etcétera, y todo ello conscientes nosotros de que tampoco podemos hipotecar la Comunidad a futuro. En estos momentos se prevén, evidentemente, se conocen cuántos vehículos tienen que pasar su revisión en el año mil novecientos noventa y uno, pero en estos momentos nadie de nosotros puede prever cuántas serán necesarias el año dos mil cincuenta; puede producirse una crisis económica o una recesión en la compra de vehículos que hiciera absolutamente excesivo el número de líneas, incluso las actualmente existentes; nadie podemos asegurar qué va a ser del parque de vehículos en el año dos mil cincuenta. Con esa flexibilidad, que sí que le otorgo, ¿en qué medida podría atenderse la posible demanda, o la demanda previsible de revisiones de vehículos a medio plazo, aumentando la capacidad de las actualmente existentes? Y, por tanto, ¿en qué medidas no sería necesaria la construcción de nuevas ITV, tanto de estaciones... o de nuevas líneas, tanto públicas como privadas, en base a ese nuevo sistema? Con lo cual ya le advierto que sí que estamos a favor de los

dobles turnos contra esas matizaciones de no hipotecar el futuro.

¿En qué medida también, desde su departamento, desde su Dirección General, se están dando pasos para que eso que usted dice, que es cierto, de que la gestión de las ITV públicas no es tan buena como la de las privadas? ¿qué medidas ha tomado para que esas colas interminables en las ITV, en algunas ITV públicas, —ese embrollo que implica el tener que ir, pedir la hora, bajar al Banco, ingresar, subir y esperar—, qué medidas ha tomado para intentar paliar, en la medida de lo posible, esas deficiencias? que somos conscientes de que tienen complicada solución, pero que, evidentemente, la tienen: informatización, gestión o reserva de turno, vía telefónica o vía... la que sea, mejora en los tiempos de inspección de cada vehículo, etcétera.

No nos ha hablado de los costes laborales dentro de ese canto, quizá excesivo —en nuestra opinión, excesivo— que ha hecho de la empresa privada, de que esa diferencia de costes de las empresas privadas a las ITV públicas, en qué medida afecta los costes laborales. Incidiendo más: ¿cuánto cuesta un trabajador a la ITV privada y cuánto cuesta un trabajador de la ITV pública? en la medida en que si, como prevemos, el coste laboral de uno de la ITV privada es muy inferior al de la pública, implicaría que... o están mejor, peor pagados, o están más explotados, (entiéndase en el sentido no agresivo del tema) con contratos a veces, a lo mejor, rozando la ilegalidad, sometidos a turnos de horas dentro de la ley, pero todos sabemos el chantaje que se puede hacer para que se hagan horas extraordinarias por encima de la ley, incluso pagándolas por debajo de lo que marca la ley, etcétera. ¿En qué medida eso influye en que la gestión económica de las privadas sea mejor que la gestión económica de las públicas? y, ¿en qué medida también prevé, el señor Director General, ir adecuando progresivamente las tarifas, que son, según ha dicho, cuatro veces inferior de las ITV públicas a las privadas, al objeto que ese déficit, que inevitablemente se tiene que producir, sea menor de lo que usted decía al respecto?

También nos preocupa mucho, dentro de esa filosofía que debe prevalecer en cuanto a la inspección de vehículos del carácter público de las mismas, y, por tanto, de la garantía para el resto de los ciudadanos de que los coches que circulan por la carretera van bien y, por tanto, no vamos a sufrir un accidente por culpa de ellos, en qué medida —y eso no lo puedo demostrar, pero, claro, usted tampoco puede demostrar lo contrario—, en qué medida los ciudadanos que son conscientes de que tienen problemas en sus vehículos, en lugar de ir a una ITV pública van a una ITV privada. No es demostrable, evidentemente, pero es una cierta sensación que hay en la calle. Cuando hay algún problema, parece ser que hay mayor flexibilidad, parece ser que hay mayor flexibilidad en la privada y, por tanto, rehúsan la pública cuando son conscientes de que pueden tener problemas; con eso no quiero hacer una acusación de que las privadas no lo gestionen bien, pero pudiera ocurrir que haya una mayor flexibilidad a la hora del mis-

mo..., digamos, una mayor generosidad a la hora de expedir los correspondientes certificados, y todas las dificultades que tiene la propia inspección pública, las privadas, constantemente, día a día, vehículo a vehículo; hay problemas. Y en qué medida, también —suponiendo que ustedes al final no privatizasen ninguna de las públicas—, en qué medida iban a considerar las públicas como testigos de que las inspecciones de nuestra Comunidad Autónoma se hacen correctamente, que sirvieran para consolar a las privadas, en primer lugar para prestarles servicios, en segundo lugar para controlar las privadas, e, inclusive, conscientes de que determinados tipos de vehículos, determinados tipos de inspecciones, tienen dificultades, arrogarse la exclusividad de determinadas inspecciones exclusivamente las públicas, las que fueran más complejas, dedicadas... o que supusieran de mayor riesgo para el conjunto de los ciudadanos, y, por tanto, en qué medida se podría pensar en potenciar las públicas, o alguna de las públicas, para que hiciesen determinadas inspecciones que no pudieran hacer las privadas, y que, a su vez, tuvieran medios suficientes para controlar a las privadas, bien de una forma continuada, bien por muestreo, o de alguna forma que permitiera tener la garantía de que el servicio público se presta en su totalidad.

En definitiva, yo creo que esas son unas preguntas que así, a primera vista, se nos plantean, sobre la base de que mi Grupo no se va a oponer en ningún momento —porque en ese sentido va a ser coherente con lo que pensábamos hace unos meses— a que todos o una buena parte, en función de las ubicaciones que usted nos diga, de las nuevas ITV que se pudieran precisar se concedieran mediante concesión administrativa a empresas privadas, dentro de las normas perfectamente regladas de la actual legislación, que permita una transparencia y un control máximo al respecto. Pero ya le anuncio nuestra total oposición a que las actuales públicas pudieran, en cualquiera de las formas que usted plantea, pasar a manos privadas, independientemente —y eso también se lo tengo que decir, porque de alguna manera lo puedo conocer— de las dificultades de índole legal que tendrían para poder privatizar lo actualmente público; dificultades intrínsecas y dificultades extrínsecas, en tanto en cuanto yo dudo muy mucho que el personal laboral y el personal funcionario pudiera aceptar esas nuevas condiciones, entre otras cosas porque la ley les ampara, salvo que se tomaran medidas, que yo dudo que pudieran ser eficaces, de cara a los trabajadores. Por tanto, nos oponemos a eso. Exigimos, pedimos y nos solidarizamos con ustedes de que hay que mejorar la gestión de las empresas públicas para que no ocurra eso. También estamos de acuerdo en ir actualizando las tasas de una forma paulatina y progresiva, dentro de ese carácter público de las públicas, para que no produzca tantas pérdidas. Y en base a las nuevas necesidades de la Comunidad Autónoma, también aceptamos que nuevas ITV pudieran ser de concesión administrativa para poder atender la demanda de los ciudadanos.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Lorenzo. Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, don Luis Cid.

EL SEÑOR CID FONTÁN: Muchas gracias, Presidente. Señor Presidente, Señorías, Ilustrísimo señor Director General. Muchas gracias a todos por la comparecencia, y, desde luego, muy especiales al Director General y a sus colaboradores, pues creemos que nos han traído luz sobre este tema, que ya el Consejero había dejado expuesto en su sentido y en los problemas que planteaba, pero que hoy el Director General nos ha concretado en cifras que creemos fundamentales. Nos ha analizado cómo ha sido la gestión, las deficiencias que hoy se observan, esos déficit verdaderamente importantes que producen, y cómo para equipararlos a las privadas tendríamos que producir un aumento de tasas de 500 a alrededor de 2.000 pesetas, que es, parece ser, el precio de las privadas, con lo cual estaríamos... una de dos: o prestando un servicio por públicas, por entidades públicas, parecido al de las privadas pero con esa deficiencia que usted anunciaba, que era que el personal de atención no era el mismo, puesto que los índices que utilizaba veíamos que el personal por número de vehículos subía sensiblemente en las públicas; y si subiésemos los costes, pero la atención siguiese siendo la misma, nos produciría un enorme aumento de personal y, consecuentemente, tampoco habríamos solucionado el problema si a la vez no habíamos conseguido una mayor eficacia en la gestión, como decía el Portavoz Socialista. Pero yo dudo que esa eficacia en la gestión sea realizable..., y pensamos que nunca, por las dificultades que ha puesto claramente de manifiesto el Director General, como es el ser funcionario, el tener un horario, el tener las posibilidades distintas de que sea un personal que trabaja en una empresa, y que cabe la posibilidad de una flexibilidad que no tiene la Administración Pública nunca, aunque se lo proponga; es decir, cabe que la empresa privada mediante los incentivos y pagos correspondientes, haga que ese personal laboral o no laboral funcione de una manera distinta y, desde luego, por mucho que nos lo propongamos, creo, nunca conseguiríamos equipararnos en rendimientos a lo que pueda ser la empresa privada. Tampoco creo que quepa decir que todo es privatizable, es decir, no es lo mismo; hay servicios privatizables y hay otros... se ha hablado de la policía, por ejemplo, que nos parece que de ninguna manera se puede equiparar, estamos en dos servicios distintos, uno es un servicio técnico que lo puede prestar la Administración o lo pueden prestar los particulares; las condiciones son distintas. Y, desde luego, nosotros creemos que la filosofía que se ha demostrado... que tampoco se ha dicho la forma en que se va a privatizar, sino que se ha dicho la forma en que se puede gestionar. Yo creo haber oído al Director General que ahí la posibilidad de gestión directa, empresa mixta, concesión administrativa..., las distintas fórmulas que hay de gestión de los servicios públicos, y la posibilidad de utilizar alguna de ellas en aquellos casos en los que verdaderamente sea necesario utilizarla.

Con lo cual, yo pienso que estamos en una situación de estudio, simplemente, como le preguntaba muy bien el Portavoz Socialista: qué estudios se han hecho sobre costes, qué estudios se han hecho de rentabilidades, qué estudios de ampliación, qué estudios de nuevas líneas... Eso es lo que yo pienso que se está realizando hoy, los estudios generales para ver cuál es la fórmula de solución. Estoy seguro de que ningún Grupo pretende el que se puedan lesionar a funcionarios o personal laboral, que ninguno pretende eso. Que todos los Grupos queremos que se solucionen los problemas del personal de la mejor forma posible, y únicamente sí queremos que se dé un mejor servicio. No hay duda de que las empresas privadas lo pueden dar igual que la empresa pública y que el control que se puede llevar, puesto que es competencia de la Junta, podrá llevarlo lo mismo, sea una empresa privada o una empresa pública, puesto que la inspección no cabe duda que siempre estará en manos de la propia Junta. En definitiva, lo practique materialmente una unidad que es de la propia Junta, o sea, mediante una concesión o mediante cualquier otro sistema, la inspección de ese trabajo o de cómo se ejecuta siempre será una competencia de la Junta y, en definitiva, el resultado del trabajo estará perfectamente catalogado y homologado, y no pueden quedar dudas, ni debieran quedarlas hoy, de que porque las haga una empresa privada pueda haber duda o menor garantía de cómo circulen esos vehículos.

Así pues, creemos que la privatización en la forma en que se ha dicho y con las garantías que se ha dicho sí sería rentable, no presentaría dudas, y, desde luego, todos los Grupos debiéramos estudiar cuál va a ser el resultado, cuál va a ser... si se va a mejorar o no se va a mejorar el servicio, privatizándolo en la forma que sea, que no tiene que ser... yo entiendo que cuando el Consejero dijo mediante canon quiso decir en cualquiera de las formas en que se puede privatizar y, desde luego, no necesariamente en la forma de arrendamiento de las concesiones, puesto que creo que ni siquiera he deducido, de lo que ha dicho el Director General, que la fórmula esté perfectamente determinada. Coincidimos totalmente con el informe, se lo agradecemos, y estamos seguros de que buscarán una solución que será la mejor para que la inspección técnica de vehículos sea rentable y sea eficaz. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Cid. Tiene la palabra el Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA (SEÑOR VALENZUELA SEOANE): Me van a perdonar si contesto un poco embarullado, pero, en fin, como son tantas preguntas, yo creo que se contestan todas globalmente.

Hay dos preguntas que se cuestionan entre los dos Grupos Parlamentarios: lo de gestionar mejor. El hecho de que se piensen que se va... se está llamando mucho privatizar, sería una cesión de concesiones, lo que nosotros utilizamos, lo que pasa es que muchas veces

damos... se da la palabra privatizar cuando es una cesión de un acto que se puede realizar en una empresa privada, que él tiene la concesión efectuada en la Administración; privatizar es una palabra ya mucho más generalizada, y yo voy a seguir utilizándola, aunque no es un hecho prudente el decirlo en este caso, pero, en fin... Nosotros, desde que tomó posesión el Gobierno actual, se siguen haciendo toda clase de gestiones con las que las estaciones de inspección técnica de vehículos para mejorar sustancialmente la productividad, la productividad del personal laboral, del funcionario, y de todos los que componen los servicios... los servidores de esas inspecciones técnicas. Se está buscando que se llegue puntualmente... se está ejerciendo que se abra antes, que se dé más agilidad, —no por eso merma de una falta de garantía del servicio—, se está informatizando un programa que ya estaba hecho por el anterior Gobierno, se está culminando en Salamanca —quiero recordar—, se ha terminado prácticamente un porcentaje alto de todas las estaciones... Con eso se va a ahorrar mucho tiempo, también. Se va a ahorrar tiempo, el funcionario se podrá dedicar a otras actividades, con lo cual no por el hecho de pretender privatizar se está dejando de mantener las instalaciones, se está dejando de mejorar el servicio, y se está... con una dejadez o una placidez para que se muera sola. Seguimos funcionando. Los funcionarios son... en general, son profesionales y siguen haciendo las labores que tienen que realizar con la mejor forma posible.

Yo he resaltado, he querido o por lo menos he pretendido resaltar, que yo estoy convencido, porque está en la Ley, que es un servicio público y como tal servicio público lo que creo que pretende, como tal servicio, es garantizar a los ciudadanos la seguridad de que tienen que realizarse las inspecciones. Yo estoy convencido... y además en los cuadros que hemos entregado a Sus Señorías, que sale de manifiesto el que las inspecciones, por el seguimiento que se hace trimestralmente en los partes, esos mismos, se van detectando en ciertas estaciones, tanto públicas como privadas, de que si se afloja o no se afloja un poco el control que se lleva; y se toman medidas, se manda al inspector, se marcó más armonía para que cumplan con el deber, que yo creo que lo cumplen todas. La seguridad con el sistema que está implantado, el interventor técnico que existe en cada una de las inspecciones técnicas, tanto funcionario como personal laboral, se realiza con todas las garantías para los ciudadanos. Yo de eso estoy completamente convencido.

¿Cuántas líneas se van a abrir? Antes he querido comentar que serían necesarias para el parque total de vehículos, de 500.000 vehículos, que figuran en el cuadro que les he entregado, serían necesarias cincuenta líneas. Las líneas no corresponden a instalaciones... cada instalación tiene tres líneas o cuatro líneas, según sean universales o según la demanda que tenga. Las que se van a abrir... son cincuenta líneas las que serían necesario, pero se van a abrir por... siguen los estudios realizándose. En Burgos..., eso comprenderán por el parte que hemos dado del número de vehículos que están matri-

culados en cada una de las provincias que componen la Comunidad, donde más se necesita, donde más se necesita según los núcleos de población y según el grado de matriculación. En Burgos se abriría, en la provincia, digo —digo provincias, porque todavía no está matizado en qué sitio sería—, en Burgos se abriría una; en León... no quiere decir que sea León o Ponferrada, la provincia de León se abriría otra; en Salamanca; y en la provincia de Valladolid se abriría otra. El sitio, geográficamente, el sitio donde pueda ir no lo conozco, no lo conozco con exactitud; está en relación de más estudios que se puedan realizar por las demarcaciones que tengan las otras, para no hacer competencia entre ellas, y en el momento que se tengan yo creo que será público y notorio dónde se van a instalar.

Antes he cometido un pequeño error. Cuando antes he dicho la móvil de «Itevelesa», que era para la zona... la móvil en Aranda de Duero. Yo me he referido a otro y ruego perdón, pido perdón.

En cuanto al tema jurídico, si se puede llegar a realizar la concesión por régimen de alquiler, que también se ha hablado de alquiler, —y cuando lo dijo mi jefe, el Consejero—, yo creo que se han hecho estudios... se han pasado a asesoría jurídica y lo que no se quiere vulnerar en ningún caso es lo que el Decreto... el Decreto que regula todo este tema, no se quiere vulnerar en ningún caso esto, es... El artículo 2 indica bien claramente cómo se puede hacer una cesión. No sé si se podrá hacer en alquiler, se podrá hacer en venta o se podrá hacer de otra forma, pero la intención de privatizar existe y eso será la decisión política que antes comentaba Su Señoría. Se hará de acuerdo con lo que marque el Real Decreto 1.987 del ochenta y cinco, que en su Artículo 2 es muy categórico; la forma legal que se haga lo marcará la propia Ley, y, por lo menos, esta Dirección General no propondrá al Consejero en ningún caso que vaya en contra de ella, lo primero por principios y segundo porque no lo podrá pasar.

En cuanto a las declaraciones que hice en «El Norte de Castilla», por seguir un tema, se habla mucho de privatizar. Yo siempre me he querido referir a la cesión de concesiones. Privatizar es una palabra que, en fin, que está muy de moda. Yo creo en ella por principio. Yo empecé de botones en un banco, como antes le he comentado. Creo en eso firmemente. Creo que la iniciativa privada... y si hago un canto de ello es porque estoy convencido de que mejor se gestiona a través de la empresa privada los asuntos. Yo no pretendo que la policía... la policía no creo que sea privatizable, ni el INSALUD, porque prestan unos servicios públicos y unos servicios sociales importantes, pero creo que el mejorar la capacidad y el mejorar el servicio en una cosa como es tan simple, —por llamarlo simple, sin ningún peyorativo—, una inspección técnica de vehículos, con todas las seguridades que pueda tener, yo pienso que mejor está en manos de la iniciativa privada, que lo hace más ágilmente, y con la misma seguridad porque tiene unos controles específicos, lo hará mucho mejor la iniciativa privada que la pública. Yo he venido a la Administración hace poco, pero vengo de la em-

presa privada y veo lagunas y grandes diferencias, y Su Señoría lo verá también cuando estuvo en la empresa privada, en su nueva actividad; se trabaja a otro ritmo. Yo pienso que se trabaja a otro ritmo. El bocadillo, yo no salgo a desayunar, pero hay gente que tampoco sale a desayunar y está trabajando constantemente. No se paraliza, en una empresa privada, en una entidad de estas ITV privadas, no se paraliza nunca la instalación, sobre todo si hay clientes esperando. Es igual que el cajero de un banco que no por marcharse al bocadillo va a dejar de atenderle. Son pensamientos muy normales que digo sin ningún sentido peyorativo. Yo creo en ello y por eso lo defiendo con todo el ardor que puedo poner y todo el coraje dentro de un orden. Así lo vamos a ver.

Las actuales se están ampliando. Dentro del Programa del anterior Gobierno estaban previstas estas ampliaciones y nosotros las vamos materializando porque estaban bien planteadas. Las líneas que se han abierto en Zamora, se han puesto ya en funcionamiento; hay falta de dotación de personal; se va a cubrir en la medida de lo posible, y se está cumpliendo el programa que estaba establecido, porque consideramos que era lo más lógico y lo más normal.

En cuanto a las necesidades futuras, yo personalmente, como Director General, pienso de que sí sería necesario, y además bueno para la Comunidad, el que esto lo llevaran, lo hicieran las empresas privadas. Se seguiría creando el mínimo empleo, no se va a paralizar, porque las líneas tienen que tener un personal, y se crearían lo mismo, no irían en contra de ninguna actitud.

En cuanto al personal de las ITV, el personal laboral..., y resalto otra vez lo de antes, que yo empecé de botones, yo siempre he tenido una conciencia muy especial, y siempre tomo partido por el empleado, por el funcionario o el que sea. Yo pienso, y así sé... yo lo propondría en el momento oportuno, de que quedara exactamente igual, con las mismas condiciones, en el contrato de cesión, de venta, alquiler... como se llame, —legalmente como se llame—, quedara en exactas condiciones, con la misma antigüedad reconocida, con todos los derechos que pueda tener el empleado, el funcionario personal laboral ése, quedara exactamente en la misma condición que tuviese, porque tendría que asumirlo la empresa que se le dieran. Eso yo lo pondría como condición; así haría mi informe, y luego la decisión política, la decisión que se tomara me figuro que sería en ese sentido. Me figuro, en ese sentido que resolvería en todo caso el Consejero o la Junta de Consejeros.

En costos de personal entre la privada y la pública, yo de la pública sí le puedo decir todos los costes que tiene todo el personal de las instalaciones. El personal con costos de seguridad social; y, de ello, de las empresas privadas sí lo estoy queriendo sacar, porque es un dato que interesa para tomar la toma de decisiones. No se lo puedo dar, si no se lo facilitaría con mucho gusto, igual que puedo facilitar a la Comisión los datos que correspondan. Por ejemplo, la primera que he sa-

cado, Burgos, o cualquier otra provincia, si me dicen ustedes, yo la leo. En Burgos, el costo total del personal laboral que está en la estación supone un costo para la Administración de 16.536.157 pesetas, y son dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho, nueve y diez; diez personas: 16.536.000; hay un jefe de estación, cinco, seis mecánicos, un mozo y dos auxiliares administrativos. El personal funcionario de las instalaciones de ITV, no perdería nunca sus derechos, porque no serían traspasados en ningún momento, solamente sería el personal laboral. El personal funcionario pasaría a otras dependencias y a seguir haciendo otros trabajos que estuviesen en la Junta.

La figura del Interventor técnico, por llamarlo como una especie de supervisor general, está marcada, y está en todas las circulares que se remiten y que se han remitido... es como si fuera el inspector que comprueba, chequea, y que realiza toda clase de comprobaciones in situ, por sorpresa, como se hace un... por ejemplo, o lo que sea, y que realiza para que se realicen con las medidas de seguridad que tienen que estar y contempladas en la normativa vigente, los funcionarios no se irían... No podemos, y eso es una de las cosas que más me ha sorprendido en la Administración, en el hecho de la productividad, no se puede llegar a incentivar a la persona para que trabaje a un ritmo superior, si no es a través de una... el jefe tiene que ser jefe y tiene que hacer trabajar al que está por debajo de él, porque por eso estamos prestando un servicio público; pero no hay ninguna forma de incentivar en la Administración a la persona, al funcionario, o al personal laboral, o al que sea, para que realice su trabajo con mayor, mayor dedicación; motivándole personalmente sí se les está motivando, pero no hay otra clase de incentivos como existe en la empresa privada. Yo convencido estoy de que la incentivación del personal, bien sea a través de abrazos o bien sea de dinero, a mí me gusta más que me den dinero que me den abrazos, pero, en fin, las dos cosas gustan. No se puede incentivar... Se está haciendo sobre ello, se está trabajando sobre ello y, en fin, pienso que se está, están bastante motivados. Y no sé si me falta algo por contestar.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Consejero. ¿Algún Portavoz quiere...? No... Tiene la palabra el Portavoz del Grupo Socialista, señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTÍN: Gracias, señor Presidente. Yo creo que al final no se ha podido aclarar mucho, porque, realmente, el tema tiene su gran complejidad. Realmente, insisto en que la demanda nuestra no ha estado motivada por suposiciones, insisto en que han sido ustedes los que han levantado la liebre, por utilizar un argot popular. Y reitero lo que decía el señor Consejero: «Las instalaciones propiedad de la Junta, y ésta es una novedad —habla de novedad—, serán cedidas mediante un canon arrendaticio conservando

la Junta la propiedad de las mismas». Es una afirmación categórica, la cierta marcha atrás que se haya producido luego, pues, evidentemente, se ha producido y yo creo que usted, en ese sentido, lo ha confirmado. Nosotros no hemos querido destapar nada e incluso le reitero que, por nuestra parte, hubo un deseo ferviente de olvidar lo que dijo el Consejero hasta que usted salió con unas declaraciones muy similares a las del señor Consejero, lo que nos hizo pensar que el tema estaba mucho más caliente de lo que incluso usted mismo está diciendo ahora, que es la impresión que nosotros nos llevamos de aquí.

Yo creo que la única salida que hay, señor Director General, es la siguiente. Dado que —y en ese sentido contaría con el apoyo del Grupo Socialista—, no podemos torpedear la gestión de la Junta obligando a que la Junta haga inversiones del orden de 1.000.000.000, tal vez, para hacer nuevas ITV y nuevas líneas, que se detraerían, evidentemente, de otras inversiones de la Comunidad Autónoma, y en un Presupuesto como el de la Comunidad Autónoma, pues, podría ser delicado, y que, por tanto, no vamos a pedir que la Junta cree nuevas ITV con dinero público, con inversiones públicas, que se detraerían de otros sitios. Pero que la realidad es que tenemos ahí una serie de ITV con instalaciones ya pagadas por la Comunidad Autónoma, con funcionarios y, sobre todo, con personal laboral de la Comunidad Autónoma, con unas instalaciones mejorables, con una gestión mejorable, pero posible, de la Comunidad Autónoma, nosotros vamos a exigir que esas ITV públicas mejoren su gestión, se den todas las medidas posibles dentro de la Ley para que el ciudadano reciba mejor servicio, pero que se mantenga la titularidad pública de las instalaciones y la gestión pública de esas instalaciones. Y de las nuevas necesidades, que usted ha cifrado antes correctamente detalladas por provincias, aceptamos o bien una concesión administrativa, o bien una empresa mixta, cualquiera de las fórmulas que pudieran resultar más ventajosas y menos gravosas para la Comunidad Autónoma, sobre la base de que lo que hay público no puede dejar de ser público, entre otras cosas porque tendría —y yo estoy convencido— enormes dificultades de ponerlo en marcha, iban a tener ustedes muchísimas dificultades de tipo legal y de tipo de funcionario, a la Ley de lo que dice la propia Ley... a la luz de lo que dice la propia Ley de la Función Pública. Con lo cual, en mi opinión, deben ustedes ya, deben ustedes olvidarse para intentar no retrasar en el tiempo la mejora de la gestión de las ITV que tienen de su titularidad, de pensar qué hacer con ellas, sino que lo que hay que hacer con ellas es que funcionen mejor, mejorar la gestión de las mismas, ir planificando el futuro, sobre la base de que ahí van a concurrir, evidentemente, ITV en manos privadas... de una concesión administrativa como usted muy bien dice, e ITV públicas, con lo cual esa concurrencia va a atraer una clientela y va a posibilitar que si en el día de mañana se produce una contracción en el mercado, pues, uno de los dos tiene que ganar, uno de los dos tiene que ganar.

Y, evidentemente, eso se tiene que producir sobre la base de esa filosofía que la normativa da de servicio público y que, por tanto, empecemos a perder la sospecha, que sólo es sospecha, de que en estos momentos —no en estos momentos, de siempre— las ITV en manos privadas son más generosas que las públicas, para lo cual tendrán que ingeniárselas ustedes para intentar que el control y testigo de esas públicas sea realmente eficaz sobre las ITV privadas; resérvense determinados tipos de inspecciones en las públicas; dótenla; y determinado tipo de inspecciones por su especial delicadeza, por su repercusión posible sobre el tráfico, exclusivamente las puedan hacer las públicas, incentivando —que lo permite la propia Ley de la Función Pública— incentivando —tal y como marca la Ley— al propio personal si se quiere que funcione mejor, pagando con dinero y no con abrazos, que nunca se sabe, depende de quién viniera el abrazo para que pudiera cambiarse ese abrazo por el dinero.

Y estudien ustedes también la posibilidad de que para que la utilización de las instalaciones públicas sea más alta, la posibilidad, inclusive, de los dobles turnos para poder atender mejor al ciudadano, sobre la base de que la privada la puede hacer, porque es su instalación y puede hacer los contratos temporales o parciales que estime oportuno, pero ustedes también lo pueden hacer: tener abierto de ocho a tres y de tres a diez, a lo mejor en función de las demandas potenciales y haciendo contratos de trabajo o haciendo una planificación adecuada que permita poder atender las necesidades, que en un tema como el de las ITV es fácilmente planificable, porque se sabe exactamente cuántos vehículos van a pasar la inspección dentro de un año; no hay que estar esperando a ver cuántos van a ser, se sabe ya de antemano y con lo cual pueden planificar mucho mejor al respecto el tema. Y yo creo que olvidándose ya, olvidándose —a pesar de la declaración del señor Consejero y ya le digo que en ese sentido mi Grupo va a ser inflexible—, olvidándose de la posibilidad, que se deduce de sus declaraciones, de privatizar lo que ya es público. Aceptamos el mal menor de que no podemos hacer más públicas por falta de dinero, evidentemente, y todos sabemos las dificultades que habría, incluso, para meter más funcionarios, personal laboral, aumento de Capítulo I, en fin, todos somos conscientes de las penurias con que vive esta Comunidad Autónoma en materia de presupuestos, pero aceptando ese mal menor difícilmente podríamos aceptar una privatización, que eso sí que lo sería en cierto modo, de lo que ya es público para que pase a manos privadas con graves problemas de, en nuestra opinión, de gestión y de grandes problemas de competencia leal entre empresa pública y privada en la prestación de un servicio público. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Lorenzo. Tiene la palabra don Luis Cid, Portavoz del Grupo Popular.

EL SEÑOR CID FONTÁN: Muchas gracias, Presidente. Simplemente, contestar al Portavoz Socialista que esa filosofía que dice de que lo público no puede dejar de ser público no es tan cierta y, sobre todo, que no está hablándose siempre de dejar de ser pública. Yo he entendido —y repito— al Director General que caben diversas formas de explotación, y, desde luego, no cabe duda, porque es legal, es que hay distintas formas de gestión de los servicios públicos; cabe la gestión directa, cabe la empresa mixta, cabe la concesión administrativa y no deja de ser público, pero, sin embargo, sí cabe la concesión, dentro de forma de gestión de los servicios públicos, como cabe la empresa mixta, con lo cual puede o privatizarse totalmente —tema que nos planteaba la posibilidad de estudio al amparo del artículo 2 que citaba y demás disposiciones—, y cabe la posibilidad que, sin dejar de ser público, la forma de gestión no sea la gestión directa, sino que sea la empresa mixta o la concesión administrativa, que son dos formas perfectamente legales de gestión de los servicios públicos. Entonces, claro, es un tema distinto el que se plantee una privatización total o que se plantee el tema de diversas formas de gestión.

En cuanto a esa duda que había para las nuevas, no entendemos que lo deba hacer la Junta, porque supone una inversión que podía ser de unos 1.000.000.000. Si nos oponemos a que se dé esa solución más o menos de privatización o de forma de gestión distinta para las actuales; no lo entendemos muy bien, porque si fuesen rentables o fuese conveniente lo mismo se podía decir de las nuevas que de las ya actuales. Luego si la inversión en las nuevas no es rentable, porque supone una inversión no rentable al ente público, tampoco en las existentes, es que venimos a reconocer que no son rentables, rentables en ningún sentido, claro, podrían ser con una rentabilidad pública y si no se pudiese obtener por medios privados habría que pasar por ellas. Y, efectivamente... pero si se está demostrando que la rentabilidad privada es superior a la rentabilidad pública no entendemos muy bien, si se nos garantiza la situación del personal y se nos garantiza la calidad de la asistencia, qué dificultades puede haber para que se haga una forma de gestión distinta a la que ahora existe. Creemos que la postura que ha adoptado el Director General es una postura de estudio, que no es una postura que se haya tomado una decisión, que es otro tema que nosotros, en este momento, lo dijimos ya en la anterior intervención, no se trata de decir se ha tomado ya decisión, sino se están estudiando rentabilidades, se están estudiando posibilidades y se están determinando formas de gestión; y de ese levantado de liebre, que se dice que hicieron el Consejero y el Director General, yo insisto en que, claro, a pocos meses de una toma de posesión se puede mostrar, como se muestra muchas veces y sabe de sobra el Portavoz Socialista, y de su época de Consejero sabe perfectamente que en las declaraciones muchísimas veces se da la idea de lo que se pretende, y no se cabe examinar en un periódico que

a veces ni transcribe literalmente, pues, esas palabras como artículos de fe, sino que simplemente se muestra una intención. Aproximémonos a la gestión privada, puesto que parece que es más rentable y eso se interpreta como que el Consejero, el Director General, han dicho van a privatizar todas. En fin, son temas que yo creo que con las explicaciones que nos han dado sí queda claro que la idea que se lleva es la de buscar una rentabilidad pública, incluso no un coste excesivo económico para la Junta, creo que es la filosofía que yo he sacado de la intervención, y que por esa vía, pues, una vez que estén concluidos los estudios, estoy seguro de que irá la Dirección General. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Cid. Con objeto de que el Director General pueda contestar a todos, damos paso a las intervenciones de los Procuradores que son miembros de la Comisión. Tiene la palabra el Procurador del Grupo Socialista.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Sí. Gracias, señor Presidente. Bueno, yo tres cuestiones quería plantear. Aquí se está dando por hecho que las ITV públicas no son rentables, y yo creo que eso no se demuestra con las cifras que aquí se nos han dado. Si yo he tomado nota bien, por las cantidades que se nos han dicho, si aplicamos la tarifa privada que se aplicaría si las arrendamos estas ITV no dan déficit, porque estamos aplicando una tarifa que es un cuarto inferior, es decir, es un cuarto de la pública, de la privada. Es decir, si en lugar de cobrar quinientas pesetas, y no digo si hay que hacerlo o no, cobrarán dos mil las ITV públicas, este déficit no sale. O sea, ese argumento para privatizarlo, a mí, desde luego, no me vale si no hay más razones para el tema. Y hay algo más, yo no creo que haya una sola empresa privada que pueda garantizar al personal laboral actualmente existente en las ITV las mismas condiciones que tienen siendo de la Administración, porque ninguna empresa privada creo que esté dispuesta a garantizar de por vida y hasta su jubilación la estabilidad en ese empleo. Y me temo, como antes decía el compañero Portavoz del Grupo, que es muy difícil que si se quieren atener o respetar todos los derechos del personal laboral actualmente existente en las ITV de la Junta haya una sola empresa privada que acepte esas condiciones.

Pero hay algo más. Yo creo que hay un problema de garantía de cara al usuario, y sobre todo al colectivo de ciudadanos, y le voy a poner un ejemplo, porque además no corresponde a esta Comunidad. Yo conozco una empresa que tiene vehículos de reparto por toda España que pasa las ITV de sus vehículos fuera del domicilio social de su... donde está, concretamente en el País Vasco, con simplemente mandar los papeles. Y le puedo decir que hay vehículos con bastantes años que no han pasado siquiera por la puerta de la Inspección Técnica de Vehículos, y porque, efectivamente, es una de las Comunidades que tiene todas las concesiones o

todas las ITV por concesión en empresas privadas, y pasan las revisiones mandando los papeles simplemente a la oficina central y devolviéndoselos revisados. Digo, a mí como ciudadano, desde luego, sí puede... yo no puedo discutir que la empresa privada pueda hacerlo bien, pero me ofrece muchas menos garantías que una entidad pública hablando de ese tipo de cuestiones, hablando de un servicio público como del que estamos hablando. Y digo, lo que he dicho no es una afirmación vana, puedo decir nombres que no van al caso, pero ocurre así. Y hay otro aspecto que además antes lo señalaba el Portavoz, es decir, lo que sí te dicen los propios usuarios que tienen un vehículo con algunas deficiencias por edad o por defectos, que, desde luego, temen a las ITVs públicas, luego algo hay. O hay más flexibilidad y..., evidentemente, tiene una explicación: si una ITV privada, como cualquier empresa privada, persigue el máximo beneficio posible, su interés por obtener el máximo beneficio significa agilizar al máximo los trabajos, poner lo menos de pegajos posibles, e incluso algún tipo de convenio —que en algún caso se ha dado—, con algún taller que pueda funcionar adecuadamente.

Digo, hay tres aspectos que a mí no me acaban de cuadrar en esta comparecencia. Es decir, como filosofía política del Grupo gobernante yo puedo respetar que tengan una manera de entender cómo se deben hacer esos servicios públicos, y lo entendemos todos, pero, desde luego, las razones que aquí se han dado como... que avalarían esa posibilidad de privatización de las ITVs públicas, a mí no me cuadra, ni por el déficit, ni por las garantías, ni porque crea que haya una sola empresa privada dispuesta a garantizar las mismas condiciones laborales que tenga ahora mismo el personal laboral de las ITVs. Por eso digo —y como antes decía el Portavoz—, que yo creo que la Junta puede actuar perfectamente en todo aquello que se vaya a hacer nuevo, pero muy difícil dar marcha atrás, muy difícil. Y si se quiere garantizar la garantía pública, los derechos laborales del personal laboral y, por otra parte, no elevar excesivamente el coste para el usuario de esa revisión, que las actualmente ITVs públicas puedan ser fácilmente privatizables. Salvo que el Director General a mí me demuestre con otras cifras que si se aplica una tarifa igual que la privada estos déficits no podían desaparecer, a mí, desde luego, el aspecto de déficits no me convence y, desde luego, la garantía es bastante menor.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, Señoría. ¿Algún otro Procurador quiere hablar? Entonces, damos la palabra al señor Director General para que pueda contestar a las últimas intervenciones.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA (SEÑOR VALENZUELA SEOANE): Gracias. Yo insisto en lo de la flexibilidad con que se hacen las inspecciones en las privadas.

Yo no creo que exista —no sé si existirá o no

existirá— pero yo pienso que hay mucho más en juego de lo que pueden perder que lo que pueden ganar. Podrán a lo mejor a una empresa, por poner esa empresa que haya... que no creo que eso de los... de esta del País Vasco que sea en nuestra Comunidad, porque yo le rogaría que luego al oído me lo dijera, por lo menos para tomar... pero que no se haga aquí, porque cualquier empresa puede hacerla en cualquier Comunidad la inspección, creo... es del País Vasco, bueno. Yo pienso de que se juega mucho más la empresa, la... el hacer la inspección y pretender engañar o pretender suavizarla, suavizarla o amañarla, por decir una palabra un poco más fuerte, se juega mucho más la empresa, la que quiera... quiera pasar por alto una deficiencia... es que se está jugando la instalación y toda la inversión que ha realizado; se está jugando una... se puede meter hasta un gato, las muestras por chequeo existen, el personal está allí, no se le avisa. Pero yo puedo ir con un coche mío o con un camión y querer hacer una... que me pasen algo que no está bien visto y es que esa instalación se la está jugando, tanto ahora como antes y como será en el futuro. Pienso que la flexibilidad viene marcada por un mayor afán de servicio... de servicio, no por querer pasar de graves defectos que serían... serían graves... yo no sé, si un freno no está bien, o una dirección está mal, o la suspensión está muy deficiente, yo creo que cualquiera... cualquier persona, personal que esté trabajando en cualquiera, sea en las públicas o en las privadas, lo verá con los mismos ojos. Yo, en eso de la flexibilidad, yo creo que se juegan mucho más las privadas que las públicas; las públicas quedan ahí, será un funcionario, se le levantará expediente, o se hará lo que sea, pero en la privada es que se carga la instalación, porque sería abrir un expediente y quitarle la concesión, al fin y al cabo es una concesión administrativa. En cuanto a eso pienso que no, que no, se está actuando con... se actuará bien, y si hay algún caso concreto de que se conozca yo rogaría que se dijera, ya no a Sus Señorías, sino a todo el mundo, porque es que nos estamos jugando lo que antes se comentaba: un coche sin frenos o un coche con una mala dirección puede matar a una familia. Eso es... además es... creo que lo considero yo, personalmente, como un deber público denunciarlo. Pienso que no existe en cuanto a eso.

En cuanto al déficit, yo que he sido hombre de números, cuando se traspasaron las... de la Administración Central, del Ministerio, a la Comunidad Autónoma fue en la época del anterior Gobierno. Yo no he podido conseguir —y lo digo con toda claridad— no he podido conseguir para hacerme un balance del coste real que representaban todas las instalaciones. Cuando hemos hablado antes del costo de mantenimiento de las instalaciones en quinientas mil pesetas por línea es un costo real de lo que estamos viendo que se está produciendo. En las mismas instalaciones públicas, cuando se ha estropeado un... el aparato —no sé si lo diría bien—, el aparato que mide lo de los frenos, cómo está todo eso, se tardó tres meses en instalar el nuevo... el nuevo aparato, después de haberlo pedido, pero co-

mo tiene que pasar por cincuenta mil sitios, una cosa que tampoco comprendo en la Administración, pero, en fin, está así y se tiene que cumplir. Ha estado tres meses ese aparato sin funcionar y se ha estado haciendo las inspecciones de ese aparato de los frenos, se ha estado haciendo visual como se estaba haciendo hace diez años; se mandaba frenar, frenaba por la distancia, y tal y cual. Yo pienso, pienso, que los mismos profesionales lo han estado haciendo en uno y en otro y ha funcionado; pienso que es mucho más ágil, y eso lo doy convencido, en la entidad privada y en la gestión privada.

No puedo decirle nada del déficit. Yo estoy convencido de lo que antes comentaba, de que aumentando en cuatro veces la tarifa de las públicas, que se tienen que poner al día porque es un... el déficit yo creo que lo están pagando todos los ciudadanos, tanto el que tiene coche como el que no tiene coche, y mi tía que vive ahí en... vive por ahí no tiene coche y está pagándolo esto con cargo a los fondos de la Comunidad. Pienso que tiene que... no ser rentable como servicio público, pero que tiene que acomodarse a los costos. No le puedo dar cifras del déficit porque no sé ni cómo valorar lo que fue traspasado por la Administración Central. Yo le puedo decir lo que está costando ahora cada línea, y le puedo informar de todo con la... con el mayor gusto, pero no sabría hacerle un balance ahora mismo, porque no tengo datos para ello. Eso que hemos hablado de la amortización es un valor teórico porque tampoco sabemos lo que está, cómo está inventariado y cómo no está inventariado, contablemente hablando le digo.

En cuanto a la ampliación de las instalaciones que están..., yo el otro día estuve en León y tenemos que comprar, hemos tenido que comprar anoraks, botas de goma, guantes de lana —me parece que guantes de lana no sé si son de lana o son de otro producto—, pero guantes para evitar a los funcionarios que están allí, tanto funcionarios como personal laboral, para evitar el frío que tienen allí. No tienen ninguna instalación en el mostrador, por llamarlo mostrador, que son de bloques de hormigón, y no lo ha hecho el anterior Gobierno, esto vino ya de la Administración Central. No tienen con qué resguardarse del frío, no tienen ninguna medida de... están trabajando allí que son verdaderos héroes. No se puede..., se ha pedido desde hace ya no sé el tiempo, para no decir... no contradecir, se ha pedido que se les ponga unos cristales; no se les han puesto. A nosotros nos lo han pedido ahora y vamos a empezar a hacer el cambio. Estamos modernizando también las que están... las que son públicas, no se están dejando, por ese afán de privatizar que se ha dicho, se está dejando de ello. Y no le puedo dar datos de déficits, honradamente se lo digo. Lo que sí creo que se produce un déficit importante. Ello... la Administración tiene más personal, hemos hablado de que los porcentajes eran tres personas y dos personas en la privada. Yo creo que existe mayor voluntad, —por llamarlo así, sin que se me coja por la palabra que he dicho—, existe mayor ganas de trabajar a lo mejor en

—estoy convencido— en la empresa privada que en la pública. Y no digo ninguna cosa peyorativa contra nadie.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ MERINO: Señor Presidente, si me permite, sólo una aclaración muy breve. Yo antes, cuando decía que conozco una empresa que pasa las inspecciones, no es que le pasen las averías, es que no ven los vehículos; mandan la documentación a la oficina y vuelven inspeccionadas las documentaciones. Y yo no se lo puedo denunciar porque supondría un expediente al que le informa; sí puede haber otra persona que lo puede detectar, pero algunos vehículos circulan por esta Región, aunque están inspeccionados en otra. Por eso digo que a mí, desde luego, la garantía de la privada..., partiendo de que por el afán de conseguir beneficio, un objetivo loable y primordial en una empresa privada, muchas veces se pasa por muchas cosas; eso no lo hace normalmente una entidad pública, porque además es sancionable y al funcionario eso sí le preocupa. Por eso digo que la garantía, desde luego, a mí no me resultan iguales, sin poner en duda que puede haber empresas privadas muy serias que lo hagan con las mismas garantías e incluso mejores que la pública, pero cabe mucho más riesgo de que no haya esa garantía en una entidad privada que en la pública; en eso estaremos de acuerdo. Yo al menos creo que cabe más riesgo. No estoy diciendo que se generalice el tema.

Y en el tema del déficit, hombre, yo creo que antes de tomar una decisión como las que ustedes apuntaban, si realmente ese déficit todavía no está muy estudiado, sería bueno estudiarlo a fondo, y sobre todo ver qué pasaría con una equiparación, con una racionalización de las tarifas, o de las tasas, que se están aplicando a las inspecciones en las entidades públicas. Porque, como usted bien decía, aquí esto es..., a veces por querer abaratar el servicio a un ciudadano, lo que hacemos es que lo pague otro que encima no es usuario; usted lo apuntaba. Yo creo que no tendría racionalidad mantener una tasa por un cuarto de lo que está cobrando la entidad privada y con eso justificar la privatización. Yo creo que sería más racional hacer el estudio de qué pasaría racionalizando esos costes. Y, por otra parte, teniendo en cuenta también que como mínimo algún tipo de entidad o de ITV pública, a nuestro juicio, es imprescindible como garantía de que eso se hace adecuadamente y además, sobre todo, para poder comparar con las que lleve la iniciativa privada, que siempre es un referente a la hora de hacer cualquier análisis.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, Señoría. Tiene la palabra el Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE ECONOMÍA (SEÑOR VALENZUELA SEOANE): Es el tema de lo del traspaso del personal laboral, que si no

lo asumiría la empresa privada. Yo le ratifico que la propuesta de esta Dirección General tendrá que ser en esas condiciones. Si la acepta o no la acepta serán los números que realicen los señores que lo vayan a aceptar... a hacer o no lo vayan a hacer, pero que la propuesta va en esas condiciones, eso, por un principio personal, sí se lo aseguro.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Gracias, señor Director General. Damos por terminada la reunión de la Comisión de Industria y Energía.

(Se levanta la sesión siendo las trece horas y veinticuatro minutos).