



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1989

II LEGISLATURA

Núm.: 188

COMISION DE INDUSTRIA Y ENERGIA

PRESIDENTE: D. Pedro San Martín Ramos

Sesión celebrada el día 18 de Octubre de 1989, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA:

Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Economía y Hacienda para informar a la Comisión sobre:

- La Inspección Técnica de Vehículos

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Comienza la sesión a las once horas veinte minutos.	4068	El Presidente, Sr. San Martín Ramos, reanuda la sesión.	4073
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, da comienzo a la sesión.	4068	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Domínguez Ferrer (Grupo del C.D.S.)	4073
El Secretario, Sr. Valcuende González, da lectura al Orden del Día.	4068	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista)	4074
Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda, informando a la Comisión.	4068	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Cid Fontán (Grupo Popular).	4075
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, suspende la sesión.	4073	Contestación del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda.	4076
Se suspendió la sesión a las once horas cincuenta minutos, y se reanudó a las doce horas veinte minutos.	4073		

	<u>Págs.</u>
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Domínguez Ferrer (Grupo del C.D.S.).	4077
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	4077
En turno de dúplica, interviene el Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda.	4078
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, abre un turno de preguntas para los Procuradores miembros de la Comisión.	4079

	<u>Págs.</u>
Intervención del Procurador Sr. Domínguez Ferrer (Grupo del C.D.S.).	4079
Intervención del Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	4079
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, levanta la sesión.	4079
Se levantó la sesión a las doce horas cincuenta y cinco minutos.	4079

(Se inicia la sesión siendo las once horas veinte minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Buenos días, Señorías. Se abre la sesión de la Comisión de Industria y Energía. Por el señor Secretario se dará lectura al primero y único punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ): "Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Economía y Hacienda para informar a la Comisión sobre la Inspección Técnica de Vehículos".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTÍN RAMOS): Muchas gracias. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Economía y Hacienda.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Gracias, señor Presidente. Gracias, Señorías.

Con cierto retraso, no imputable al Consejero que les habla, voy a darles cuenta del cumplimiento de las resoluciones aprobadas en el Pleno de las Cortes de Castilla y León el pasado dieciocho de Febrero del ochenta y ocho.

Para refrescarle la memoria, le diré que la Resolución consistía en los siguientes puntos:

Primero, que la Junta de Castilla y León procediera a la reorganización administrativa y técnica de las estaciones de su propiedad, para disminuir la burocracia, agilizar su funcionamiento y, en definitiva, mejorar su gestión.

El segundo punto decía textualmente: "De acuerdo con lo previsto en el artículo 139 del vigente Reglamento de los Cortes, la Junta de Castilla y León, en el plazo máximo de tres meses, remitirá a la Cámara un programa de actuación en materia de Inspecciones Técnicas de Vehículos, que al menos contemple los siguientes extremos: actuaciones previstas en los próxi-

mos tres años para la ampliación y mejora de las estaciones titularidad de la Junta; actuaciones previstas en los próximos tres años para potenciar las labores de control de la gestión de las estaciones en régimen de concesión; propuestas de ubicación, calendario y plan de inversiones de nuevas estaciones y su forma de explotación.

El último punto de la resolución decía textualmente: "Que las estaciones de Inspección Técnica de Vehículos actualmente propiedad de la Junta de Castilla y León seguirán siendo gestionadas por la Administración Autónoma hasta que una vez conocidos los datos y los resultados obtenidos durante mil novecientos ochenta y ocho se vuelva a reconsiderar esta cuestión en la Comisión de Industria y Energía en el primer trimestre de mil novecientos ochenta y nueve".

Pues bien, este último punto es el que ha motivado mi solicitud de comparecencia que se lleva a cabo hoy. Comparecencia que, aunque se ha aplazado por diversas razones, voy a aprovechar para exponerles también lo realizado por mi Consejería en esta materia a lo largo del año en curso.

Para cumplir con el mandato contenido en el punto dos de la resolución mencionada, en Mayo del año pasado presenté en las Cortes el programa de actuación de esta Consejería en materia de Inspección Técnica de Vehículos, cuyas líneas generales vuelvo a repetir, para mejor conocimiento de Sus Señorías, y cuyo estado de ejecución al día de hoy expondré a continuación. Estas líneas eran:

Primero, la reorganización administrativa y técnica de las estaciones de ITV propiedad de la Junta de Castilla y León, con el fin de racionalizar la gestión y agilizar su funcionamiento, y se incluía la adopción de las siguientes medidas: primero, la modificación de las tasas de inspección para adecuarlas al coste real del servicio. Segundo, el estudio de la posibilidad de solicitar la inspección por teléfono sin tener que desplazarse a la ITV y pagar las tasas por Banco o Cajas de Ahorro mediante autoliquidación. Tercero, íbamos a mejorar la infor-

mación, decíamos. Cuarto, contratación de un seguro de responsabilidad civil. Quinto, política de adquisición de repuestos. Sexto, confección de estadísticas de defectos y rechazos. Y, por último, incluíamos las inversiones a realizar.

En cuanto al segundo punto, también explicamos las actuaciones previstas en los próximos tres años para la ampliación y mejora de las estaciones de titularidad de la Junta de Castilla y León.

Y, en cuanto al tercer punto, las actuaciones previstas en los próximos tres años para potenciar las labores de control en la gestión de las estaciones en régimen de concesión administrativa.

Por último, incluíamos la propuesta de ubicación, calendario y plan de inversiones de las nuevas estaciones y su forma de explotación.

Todas estas líneas de actuación se han materializado —a lo largo del año transcurrido entre mi comparecencia ante las Cortes en Mayo del ochenta y ocho y ésta de hoy— en la adopción de las medidas siguientes que, como podrán observar Sus Señorías, se ajustan casi al milímetro al punto primero de la resolución de Febrero del ochenta y ocho de estas Cortes, y mi comunicación posterior.

En cuanto a la modificación de las tasas de inspección para adecuarlas al costo real del servicio, fueron modificadas por la Ley de Presupuestos del presente año, habiendo quedado establecido como sigue: en inspecciones periódicas, los autobuses devengaban unas tasas de 2.650 pesetas; los vehículos de carga, 2.050; los de turismo, taxis, autoescuelas y alquiler, 1.450; los de motor hasta tres ruedas, 450 pesetas; la comprobación de taxímetro igualmente 450 pesetas. Las inspecciones especiales aumentarán en 450 pesetas la tasa correspondiente a la inspección periódica, según el tipo de vehículo.

Y las segundas y posteriores inspecciones como consecuencia de inspecciones desfavorables, pues, para los autobuses y vehículos de carga se fijaron el 1.500 pesetas; los de turismo, taxis y autoescuela de alquiler, 1000; y los vehículos de motor hasta tres ruedas, 300 pesetas.

Con la aprobación de estas tasas se pretendía lograr una autofinanciación del servicio y a la vez simplificar su gestión, pues no hemos de olvidar que anteriormente había veinticinco tasas diferentes, quedaron reducidas a ocho, facilitando así su interpretación y haciendo posible la implantación de su cobro por medio de efectos timbrados.

La recaudación por tasas para el presente ejercicio, teniendo en cuenta las inspecciones previstas, se aproximará a los 275.000.000. No olvidemos que el retraso

en la aprobación de los Presupuestos de la Comunidad impidieron aplicar las tasas desde el primero de Enero; realmente, se empezaron a aplicar a finales de Febrero, ya que la Orden de la Consejería de Economía y Hacienda que establecía las tarifas autorizadas es del quince de Febrero del ochenta y nueve, publicándose en el Boletín Oficial de Castilla y León el día diecisiete de Febrero del ochenta y nueve.

En segundo lugar, quiero informarle, Señoría, de la posibilidad de solicitar la inspección por teléfono y así pretendíamos evitar que se desplazasen a las estaciones y poder pagar las tasas por Banco o Caja de Ahorros mediante liquidación, autoliquidación. Por resolución conjunta, la Intervención General, Dirección General de Tributos y Política Financiera, y la Tesorería General, el día veintidós de Febrero del ochenta y siete se publicaba en el Boletín Oficial de León el treinta de Junio, se establecieron las normas para autoliquidación de las tasas de ITV. Su puesta en marcha ha sido difícil, no lográndose los objetivos deseados ya que las Cajas de Ahorro, en muchos casos, no pudieron proceder al ingreso de las cantidades correspondientes a las autoliquidaciones al no ser capaces los usuarios de rellenar el impreso correspondiente y tener que recurrir para ello al personal de las distintas estaciones. Esto, aparte de afectar al carácter de auténtica autoliquidación, produjo un considerable retraso en su tramitación.

Por otro lado, el elevado número de inspecciones —ciento cincuenta y nueve mil ciento setenta y cinco— realizadas durante mil novecientos ochenta y ocho por las ITVs propiedad de la Junta, influyó también en las dificultades materiales de las Cajas de Ahorro a la hora de hacerse cargo del ingreso de las autoliquidaciones.

Debido a estos problemas se ha decidido la autorización, la utilización, perdón, de los efectos timbrados para su pago, y en este sentido el Decreto 41/89, de treinta de Marzo, regula su emisión en la Comunidad de Castilla y León y su utilización como medio de pago de tasas. La Orden del veintiuno de Abril de la Consejería de Economía y Hacienda establece el pago de las tasas de ITV mediante efectos timbrados. Su utilización se está efectuando desde el primero de Marzo en todas las estaciones propiedad de la Junta de Castilla y León. Con ello hemos logrado las siguientes ventajas, tanto para los administrados como para la gestión de las estaciones:

En primer lugar, mayor facilidad para los administrados ya que al no tener que rellenar impreso alguno les basta comprar el efecto timbrado correspondiente en las Cajas de Ahorro, en las que actualmente tenían que pagar las autoliquidaciones, o en otras oficinas de la provincia.

En segundo lugar se les evita la molestia de tener que recurrir al personal de las estaciones para la cum-

plimentación de impresos y se elimina un trabajo adicional para los funcionarios de la estación.

En tercer lugar, puede efectuarse la petición de fecha de inspección por teléfono, trámite que no se había implantado todavía debido a los problemas antes mencionados, que obligaban al usuario de este servicio a personarse forzosamente en la estación. En este sentido, es de destacar que se ha instalado una nueva línea telefónica en cada una de las estaciones destinada exclusivamente a este fin, y se están reservando ya fechas de inspección solicitadas por este sistema desde hace unos cuatro meses.

Otra de las ventajas es que daba mayor facilidad en la gestión de las tasas, pues, no hemos de olvidar el número que el pasado año supuso el cobrar las ciento cincuenta y nueve mil setecientas quince tasas, es decir, igual al número de inspecciones que se pasaron, y ello supuso rellenar otros tantos impresos de autoliquidación y la anotación de los correspondientes registros. Eso en cuanto al sistema de concertar la inspección y la forma de pagarlo. Hemos mejorado sustancialmente también la informatización.

Se han efectuado modificaciones en la aplicación informática de las estaciones con lo que el funcionamiento tiene menos problemas. No obstante—tengo que resaltarlo—es necesario efectuar su actualización de forma permanente, ya que el Ministerio de Industria y Energía, al cual hemos de remitir los datos permitiendo sobre defectos, modifica frecuentemente los criterios para su tratamiento. Se encuentra en fase de puesta en funcionamiento una modificación de la aplicación informática para adecuarlo a las necesidades del servicio de ITV, en base a la experiencia adquirida y al aumento en el volumen de vehículos a inspeccionar. Ya está en marcha en las estaciones de Valladolid y Zamora con excelentes resultados. El resto de las estaciones están funcionando con la aplicación informática anterior y esperamos que para mediados de Noviembre esté instalada la nueva aplicación en todas las que son propiedad de la Junta.

En cuanto al seguro de responsabilidad civil se ha contratado una póliza multiriesgo que cubra la responsabilidad civil por daños a terceros, robo e incendio. Con ello se pretenden eliminar los problemas derivados de posibles accidentes fortuitos que puedan dañar a los vehículos y cuya reparación correría entonces a cargo de la Administración. El coste anual de la póliza para las siete estaciones propiedad de la Junta de Castilla y León asciende a 825.880 pesetas.

En cuanto a la adquisición de repuestos, con el fin de mantener los equipos en perfecto estado de funcionamiento, era necesario disponer de repuestos que pudieran en su caso ser instalados por los mecánicos de las estaciones. Para su mejor rendimiento, se mantiene

un stock de seguridad de los elementos imprescindibles en todas las estaciones de ITV, y con el fin de no sobrepasar el coste financiero que esto implica ha habido que hacer una pequeña selección. En caso necesario, se enviarán los repuestos de una estación a otra. Las inversiones efectuadas por este concepto en el pasado año ascendieron a 784.317 pesetas, y en el presente a 7.000.000, con lo que consideramos que mantenemos un stock de repuestos suficiente para lograr un buen funcionamiento de los equipos, sin paradas prácticamente... por lo menos sin paradas por falta de repuestos para las reparaciones.

En cuanto a las estadísticas de defectos y rechazos se siguen confeccionando éstas trimestralmente, y se trata de homogeneizar la actuación de las estaciones de la Comunidad, tanto las que son propiedad de la Junta como las que pertenecen a entidades colaboradoras. Los datos más significativos correspondientes a mil novecientos ochenta y ocho son los siguientes: se inspeccionaron en la Junta de Castilla y León, por las ITVs propiedad de ellas, ciento cincuenta y nueve mil setecientas quince, como he dicho, y por las entidades colaboradoras ciento doce mil setecientas veinte. Es decir, se pasaron un total de inspecciones de doscientas setenta y dos mil cuatrocientas treinta y cinco.

Las inspecciones previstas, según la información que se dio a esta Cámara hace un año, eran de doscientas noventa y cuatro mil novecientos cuarenta y cuatro, por lo que la cifra anterior supone una aproximación superior al noventa y dos por ciento.

Esta desviación del ocho por ciento puede estar motivada en la falta de sanciones por parte de las Jefaturas Provinciales de Tráfico, que no empezaron a imponerlas hasta finales de mil novecientos ochenta y ocho. No obstante, se considera que el grado de cumplimiento de la obligación de efectuar la revisión en las estaciones ITV en Castilla y León es bastante alto, pues hay Comunidades—para que les sirva de referencia a Sus Señorías—, como la de Madrid, en la que sólo se realizó el cincuenta por ciento de las inspecciones previstas.

En lo relativo a datos estadísticos sobre rechazos, en el ochenta y ocho se produjeron en un dieciocho coma sesenta y nueve por ciento de las inspecciones, porcentaje que consideramos normal, aunque algo más bajo que la media nacional que está en torno al veinte por ciento. Para hacer más comparables los datos, cada trimestre se envía a todas las estaciones un listado con instrucciones de defectos y rechazos, con el fin de homogeneizar sus actuaciones y disminuir las diferencias entre unas y otras. Según nuestros datos el mayor número de defectos se producen en ejes y suspensiones, esto supone el diecinueve coma sesenta y ocho por ciento; por defectos en frenos, el dieciséis setenta y cuatro por ciento; por direcciones, el quince cuarenta y seis por ciento; y alumbrado, el catorce noventa y dos por

ciento, siendo, como se puede ver, deficiencias con una repercusión importante en la seguridad del vehículo.

En cuanto a las inversiones, se realizaron durante mil novecientos ochenta y ocho, prácticamente, las que estaban previstas. En obra civil invertimos 4.441.361 pesetas; en adquisición de equipos, 5.230.400; y en repuestos, como dije anteriormente, 784.317; es decir, en el año ochenta y ocho se invirtieron 10.456.078 pesetas.

En cuanto a mil novecientos ochenta y nueve -como saben Sus Señorías- en los Presupuestos de la Comunidad existe la partida presupuestaria 02.04.052.628, que se denomina equipamientos estaciones de I.T.V, tiene presupuestado una cantidad de 50.000.000 de pesetas. Les recuerdo que esa cantidad se elevó en las Cortes de Castilla y León, lo cual nos ha permitido atender una serie de actuaciones y de inversiones que a continuación les explico.

Se ha procedido a la colocación de puertas automáticas, con el fin de lograr un mayor confort en el trabajo de los mecánicos, ante unas reclamaciones del comité de higiene y seguridad en el trabajo, en lo que concierne a la falta de calefacción suficiente en los talleres. Se han colocado puertas en las estaciones de Avila, y se ha... primero se instaló en Avila y se comprobó que la eficacia y el funcionamiento era correcto, y, entonces, están en fase de montaje en estos momentos en las estaciones de León, Valladolid, Zamora y Salamanca. Dichas obras han sido adjudicadas en 22.638.000 pesetas.

Se está procediendo a la mejora en las instalaciones sanitarias y térmicas de las oficinas de la estación de I.T.V. de Burgos, que se encontraba en una situación lamentable. El presupuesto para la realización de estas mejoras es de 3.500.000 de pesetas. Se están mejorando las instalaciones de oficina en la estación de Zamora, valoradas en 3.150.000, y se ha procedido a la adquisición de equipos para la reposición y sustitución de los deteriorados y obsoletos en todas las estaciones, con el presupuesto que mencioné antes de 7.000.000 de pesetas.

Se está procediendo, como dije también anteriormente, a la implantación del software, cuya cantidad supone 4.500.000.

Independientemente de estas inversiones, que podemos considerar como las más importantes, se han realizado pequeñas reparaciones, adquisición de fotocopadoras, archivos, adquisición de repuestos, mantenimientos y mejoras de instalaciones, valoradas en más de 7.000.000 de pesetas.

En lo que respecta al resto de los puntos que figuraban en mi exposición a las Cortes del Mayo del ochenta y ocho, he de destacar que se siguen manteniendo los criterios allí expuestos, por lo que ahora puedo entrar

en el detalle de las actuaciones realizadas y de las que se pretenden llevar a efecto para la puesta en funcionamiento de las estaciones concesionarias.

Las estaciones objeto del concurso, como Sus Señorías recordarán, eran la zona uno, la estación en Arévalo, con una línea universal y otra de vehículos ligeros. En la zona tres, estación en Aranda de Duero, con una línea universal y otra de vehículos ligeros. En la zona cinco, estación de León, con una línea universal y otra de vehículos ligeros. En la zona seis, estación en Cervera de Pisuerga, con solamente una línea universal. En la zona ocho, estación a construir en Béjar, con ambas líneas. En la zona diez, estación a construir en Medina-celli, con solamente una línea universal. En la zona doce, estación a construir en Valladolid, con una línea universal y dos de vehículos ligeros. Y en la zona trece, estación a construir en Benavente, con ambas líneas. El concurso fue resuelto, como recordarán Sus Señorías, también, a favor de la Inspección Técnica de Vehículos Leonesa, ITEVELESA, que ofertó instalaciones para las ocho estaciones con una inversión total de 822.541.834 pesetas, comprometiéndose a realizar reformas importantes, perdón, mejoras importantes, tanto en los terreros -duplicaban la superficie los mínimos exigidos- como en la construcción de naves y oficinas, que también superaban en cubicaje a los mínimos, así como en la prestación de los equipos.

La conformidad con los terrenos donde se construirán las estaciones fue aprobada por mi Consejería, según Orden del doce de Enero de mil novecientos ochenta y nueve. El contrato con ITEVELESA se firmó el pasado día seis de Junio del presente año. Se prefirmó el pasado seis de Junio, porque a continuación les explicaré lo que sucedió con las autorizaciones y las concesiones en el día de la fecha.

La construcción de las estaciones se llevará a cabo de acuerdo con el siguiente calendario, tal y como figura en el pliego de prescripciones técnicas que sirvió de base para el convenio. Las estaciones de Béjar, León y Valladolid, antes de cumplirse doce meses desde la firma del contrato; es decir, estarán construidas antes del seis de Junio de mil novecientos noventa. Las estaciones de Aranda de Duero y Benavente, antes de cumplirse los dieciocho meses, es decir, estarán construidas el seis de Diciembre de mil novecientos noventa. La estación de Cervera de Pisuerga, antes de cumplirse veinticuatro meses desde la firma del contrato, es decir, antes del seis de Junio de mil novecientos noventa y uno. Y las de Arévalo y Medinacelli, antes de cumplirse treinta meses, es decir, antes del seis de Diciembre de mil novecientos noventa y uno.

El motivo de espaciar la construcción de las estaciones a lo largo de dos años y medio es que tengan una autorización paulatina y adecuada, ya que según el Real Decreto 2.344/85, de 20 de Noviembre, que regula la

inspección técnica de vehículos, la de turismos particulares deberá efectuarse gradualmente hasta el año mil novecientos noventa y uno. En ese año habrá que proceder a la inspección de todos aquellos que tengan más de cinco años de antigüedad a contar desde la fecha de su matriculación, y para mil novecientos noventa y uno el número de inspecciones previstas en la Comunidad Autónoma de Castilla y León superará el medio millón. En mil novecientos ochenta y ocho les recuerdo a Sus Señorías que se realizaron, como hemos dicho, 272.435; es decir, que para mil novecientos noventa y uno el número de inspecciones previstas en la Comunidad duplica las últimas pasadas en el ochenta y ocho.

La elección de las estaciones de León, Valladolid y Salamanca, como las primeras a construir, se debió al hecho de estar sobreocupadas y sin posibilidad física de ampliación. En mil novecientos ochenta y nueve había que realizar, y prácticamente, como luego les expondré, se están realizando, la primera inspección de los vehículos matriculados en los años setenta y siete, setenta y ocho, setenta y nueve y ochenta. La saturación de nuestras estaciones, en general, en este segundo semestre... es bastante generalizada la saturación, pero es especialmente preocupante en León, Salamanca y Valladolid y ese fue el motivo por el cual se le dio prioridad a estas tres zonas.

Hemos considerado oportuno autorizar la realización de inspecciones en instalaciones provisionales en estas tres capitales. Esta autorización se ha concedido a ITEVELESA, que es la empresa concesionaria para las tres zonas, y ha empezado a funcionar a primeros de Septiembre de la de León, Valladolid, y empezará a funcionar este mismo mes la de Salamanca.

El número de inspecciones realizadas al finalizar el segundo trimestre es el siguiente: en las estaciones propiedad de la Junta se han pasado 82.192, y en las estaciones privadas, 83.412; es decir, al finalizar el segundo trimestre se había procedido a pasar inspecciones de 171.604. Teniendo en cuenta que las previsiones de inspección para el año ochenta y nueve es de 449.330, el cumplimiento al finalizar el segundo trimestre es del orden del 76%. No obstante, hemos de tener en cuenta, según hemos indicado, que al estar saturadas nuestras estaciones se retrasa la inspección, y así vehículos que ya han solicitado pasar inspección en Septiembre se le han dado fechas para Enero y Febrero. Por otra parte, las solicitudes de inspección siempre se retrasan hacia finales de año, que es la fecha límite para pasarlo a los turismos que están obligados a realizarlas por primera vez. De todo ello, podremos deducir que el grado de cumplimiento mejorará a finales de año y podrá ser mejor el disponer de capacidad suficiente en nuestras estaciones. Según ya he indicado, el pasado año, en el que el problema de la saturación era menor, el grado de cumplimiento se elevó al 92% de las previsiones. Por otra parte, y como ya he indicado a Sus Señorías, en la

Comunidad Autónoma existían cinco estaciones de Inspección Técnica de Vehículos pertenecientes a entidades colaboradoras de la Administración. El desglose era el siguiente: la estación de Segovia era propiedad de ATISAE; la de Palencia, propiedad de ITEVELESA; la de Tordesillas de ITEVECASA; la de Miranda de Ebro, propiedad de ATISAECAL; y la estación de Ponferrada, propiedad de ITEVELESA. Estas empresas se acogieron a la posibilidad que se les daba en la Disposición Transitoria Primera del Decreto 126/88, por el que se organiza el servicio público de I.T.V. en Castilla y León, y se les daba, como recordarán Sus Señorías, la posibilidad de pasar a concesiones u autorizaciones administrativas. En este sentido, he de indicar que se firmó también el contrato con todas ellas, con las cuatro empresas, el mismo día, el seis de Junio del ochenta y nueve, por lo que ya están actuando como tales, es decir, en la Comunidad ya no existen I.T.V. autorizadas, sino que existe el sistema de concesiones o el sistema de nuestras instalaciones propias.

En la actualidad, por tanto, existen en la Comunidad Autónoma únicamente los dos sistemas de actuación en el que me he referido. La concesión, como concesionarios están actuando: ITEVELESA, ITEVECASA, ATISAE y ATISAECAL. Y tenemos la ejecución directa, que vuelvo a repetir cuál son nuestras propias estaciones; son las de Avila, Burgos, León, Salamanca, Soria, Valladolid y Zamora.

Seguimos pensando que hay que unificar la actuación, pasando nuestras propias estaciones a ser gestionadas por la iniciativa privada, y ello, Señorías, por los motivos que a continuación les voy a exponer y que me gustaría prestasen atención. Considero que ofrece ciertas ventajas y voy a enumerar las ventajas que supondría pasar nuestras estaciones propias a un sistema de arrendamiento.

La primera, obtendríamos una mayor flexibilidad del servicio en lo relativo a horarios, ya que las concesiones, las concesionarias, perdón, abren por las tardes y los sábados por la mañana, facilitando la inspección para los usuarios.

La segunda ventaja que obtendríamos sería mayor flexibilidad en relación con la contratación del personal, pues no hemos de olvidar que el volumen de inspección es muy variable a lo largo del año, haciendo que en el último trimestre se produzcan verdaderas avalanchas, como consecuencia que finaliza el plazo para la inspección, según el número de matrícula de los vehículos.

El tercero, homogeneizaríamos el coste para el usuario, ya que en caso contrario seguiremos teniendo dos tarifas diferentes.

En cuarto lugar podríamos destinar a los técnicos que actualmente prestan sus servicios en las estaciones

a otros cometidos, pues nos preocupa la falta de personal en nuestros servicios territoriales de Economía, teniendo en cuenta las mayores obligaciones de las nuevas tecnologías y procesos productivos que nos van exigiendo día y día, tanto desde el punto de vista de la oscuridad como de la información y apoyos en temas concretos, como puede ser el ahorro y la diversificación energética o la calidad industrial, campos estos en los que es necesario actuar, si queremos que nuestras industrias puedan competir con las del resto de Europa.

En quinto lugar, en este sentido, quiero recordar a Sus Señorías que ha sido presentado el Proyecto de Ley de Seguridad Industrial, que próximamente será discutido en las Cortes, en el cual se regula la actuación de la Consejería en esta materia. Será necesario efectuar un control serio y riguroso de las entidades que están actuando en la Comunidad, o que actúen en el futuro en temas de seguridad. Para efectuar este control, es necesario contar con medios técnicos y equipos adecuados de los que actualmente carecemos. Para el manejo de estos equipos es necesario un personal cualificado, que realice los trabajos manuales y sirva de apoyo a los técnicos titulados. Consideramos que los mecánicos de I.T.V. que quieran seguir perteneciendo a la Administración podrían ser destinados a estos cometidos, no creándose, por tanto, problemas con los mismos.

En sexto lugar, podríamos citar una mayor posibilidad de intervención y control en las estaciones concesionarias, ya que nuestro personal técnico podría actuar más directamente sobre ellas, al no tener unas obligaciones específicas de gestión de nuestras propias instalaciones.

En séptimo lugar, la Comunidad recibiría un canon de arrendamiento en las instalaciones propiedad de la Junta de Castilla y León, y puesto que la propiedad de las mismas seguiría siendo nuestra, podrían concederse por un período corto y prorrogable en su caso, ya que no se trata de amortizar unas inversiones, como ocurre en el caso de las estaciones a construir por las entidades concesionarias; es decir, que hay una gran facilidad para recuperar la gestión si ello se considera conveniente. Este canon habría que sumarlo al canon fijo y al variable que pagan el resto de las entidades concesionarias. Todo ello hace que nos pronunciemos una vez más por la unificación de la gestión del servicio de I.T.V., mediante la concesión de arrendamiento de nuestras propias estaciones.

Para terminar, Señorías, quiero hacer constar la voluntad de la Junta y, por tanto, de mi Consejería de prestar la máxima atención al tema de la seguridad vial, ya que de él dependen, aunque parcialmente por desgracia, no sólo la mejor calidad de la circulación rodada por esta Región, sino, posiblemente, la vida de los que por ella transitamos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Consejero.

Se suspende la sesión durante quince minutos.

(Se suspende la sesión a las once horas cincuenta minutos, reanudándose a las doce horas veinte minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Señorías, se reanuda la sesión.

Para la formulación de preguntas u observaciones, se procede a la apertura de un turno para los Portavoces de los diferentes Grupos Parlamentarios.

Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra don Guillermo Domínguez.

EL SEÑOR DOMINGUEZ FERRER: Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero, señores Procuradores. Para hacer unas muy breves matizaciones. En primer lugar, quisiera agradecer la comparecencia del señor Consejero. Manifiestar la preocupación de nuestro Grupo, así manifestada en reiteradas ocasiones ante esta Comisión, por el tema de las ITV's. Creo que nuestro Grupo ha contribuido en los anteriores Presupuestos a que hubiese una mayor dotación para poder dotar a las ITV's de los medios técnicos precisos, para poder prestar un mejor servicio a los usuarios.

Asimismo, nuestro Grupo entiende que se deben de tomar las medidas para evitar colapsos en determinadas épocas del año y que se arbitren medidas para tratar de agilizar las inspecciones en las ITV's.

El CDS aboga por unas ITV's ágiles, eficaces, bien gestionadas, con un bajo costo para el ciudadano y, por supuesto, que en cualquiera de los casos se salvaguarden los derechos de los trabajadores que trabajan actualmente en las ITV's públicas.

Asimismo pediríamos un control exhaustivo a los concesionarios, para que se cumplan las condiciones del pliego de condiciones, ya que esto redundará en un mejor servicio a los ciudadanos.

Y, como preguntas concretas, quisiera pedirle al señor Consejero que me dijera cuántos contratos tienen en estos momentos las ITV's propiedad de la Administración, tanto en personal fijo como en personal eventual; cuál ha sido la situación económica, a lo largo del primer semestre, de las ITV's propiedad de la Administración, y si existe alguna posibilidad de que las ITV's de la Administración tengan un horario de tarde.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, Señoría.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Juan Antonio Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Muchas gracias, señor Presidente. Señores Procuradores.

Como no podía ser menos, también agradecer la presencia del Vicepresidente y Consejero de Economía y Hacienda en esta Comisión.

Una vez más, yo creo que también agradecerle porque ha sido... ha hecho una intervención amplia, muy ceñida al tema, que, en cierto modo, nos ha hecho recordar toda la trayectoria que en materia de ITV ha llevado esta Comunidad Autónoma durante la actual Legislatura, y que, en definitiva, ha vuelto a donde empezamos el debate, que yo creo que no estaría de más recordar o hacer una reflexión entre todos de cómo se inició el tema.

Y todo se inició, ni más ni menos, ante una legítima, por supuesto, intención de la Comunidad Autónoma, de la Junta de Castilla y León, de privatizar, dentro de su política, privatizar esta parte de la Administración; en definitiva, las ITVs públicas que había. Ante eso, lo que ocurrió -si la memoria no me falla- fue que los Grupos Políticos entonces en la Oposición -ahora ya la cosa ha cambiado un poquillo ¿no?-, el CDS y el PSOE lanzaron enseguida sus propuestas para intentar impedir que eso se ejecutara. Y hubo una serie de Propositiones No de Ley, debates..., yo creo que todos hicimos un esfuerzo considerable para racionalizar el tema desde dos posiciones bien distintas, pero yo creo que confluyendo en la parte que había que confluir, que era la mejora de la gestión en conjunto, mejora de la gestión, en conjunto, de las ITVs, fueran públicas o privadas y se fueran a privatizar o no. Para lo cual hubo una serie de resoluciones de la Comunidad... del Parlamento, de las Cortes de Castilla y León, resoluciones que tengo que reconocer que se han ejecutado por el Gobierno; se han ejecutado por el Gobierno y, por tanto, pues, nos tenemos que felicitar todos. Cosa que, si no se hubiera hecho, evidentemente, estaríamos criticándolo.

Y, entonces, de una posición inicial de la Junta de Castilla y León, en la que dice que quieren privatizar y, por lo tanto, lo que no quiere -y eso, yo creo que estamos de acuerdo todos-, lo que no quiere es mejorar la gestión de la pública, porque si desea privatizar ¿para qué va a mejorar la gestión?, y pequeños detalles que había, de que no se había hecho nada, de que no se había metido dinero público en los Presupuestos para mejorar esa gestión, pues pasamos a una situación en que las Cortes, mayoritariamente, le dicen a la Junta: "Por la vía de las nuevas...". Con todas las matizaciones que se hicieron en aquella Comisión, podemos estar básicamente de acuerdo en que hay que dar nuevas concesiones; otra cosa es que mi Grupo no estuviera de acuerdo con alguna de esas concesiones, con la ubicación de

alguna de esas concesiones. Estamos de acuerdo con que haya nuevas concesiones administrativas, pero, lo que decimos: las públicas que sirvan como testigo y que sirvan como lo que son, públicas; mejoren la gestión, metan dinero, vía Ley de Presupuestos, a través de unas Enmiendas del Grupo Centrista y del Grupo Socialista, y una serie de recomendaciones que se han ido ejecutando.

Por tanto, nos encontramos en la situación en que todo eso se ha hecho y, ahora, el señor Consejero, legítimamente, dice: "pues, ahora estamos donde estábamos, y como en las Cortes me autorizaron a proponer ante esta Comisión la cuestión de la privatización o no, pues, informo de lo que he hecho en este año y ahora digo que estamos de acuerdo". Seguimos pensando en que hay que privatizar, legítimo, totalmente.

Lo que pasa que surgen una serie de cuestiones de diversas índoles.

En primer lugar, en cierto modo, los argumentos que está dando el señor Consejero de Economía para privatizar las ITVs, pues, no son argumentos -con todos los respetos, señor Consejero-, no son argumentos válidos. Yo creo que el argumento para privatizar es el deseo político de privatizar; no hay otro argumento. ¿Por qué? Pues, porque cuando usted habla del tema de horarios, eso lo puede hacer con la pública; cuando usted habla de diferencia de precios o de tasas, lo puede hacer igual, puede equiparar. Otra cosa es que interese políticamente. ¿Por qué no se va a..... los precios?

Pero, en cualquier caso, políticamente puede equiparar lo que cuesta una pública a una privada. Cuando habla de horarios, puede abrir el doble turno, como nosotros le pedimos que hiciera en León, para evitar la inversión superflua de la ITV de León, en el debate aquel famoso.

Entonces, yo creo que los argumentos están cogidos muy por los pelos, aunque, en el fondo, lo que sí que respeto es su voluntad política, por convicción política, de privatizar esto, como imagino que el día que gobiernen ustedes en otras áreas, pues querrán privatizar otras cosas: la sanidad, o la educación. Por tanto, eso me parece legítimo.

Lo que ya me descuadra políticamente -y me va a permitir el señor Consejero- es que usted está aquí, no como don Miguel Pérez Villar sólo, está como Vicepresidente de la Junta y Consejero de Economía y Hacienda. Gobierno de esta Comunidad Autónoma que está sustentado por dos Grupos Políticos y que incluso forman un Gobierno de Coalición manifiesto, con dos Consejerías repartidas con otro Grupo Político.

No entiendo muy claramente cómo usted, que hace una propuesta -que yo supongo que no es una propuesta a título individual, o sea, usted habla en nombre de la

Junta, no como Miguel Pérez Villar; habla en nombre de la Junta, esa propuesta que usted hace de privatizar no se ve, no se va a ver correspondida por una mayoría de esta Cámara, por lo menos en esta Comisión. Eso le descuadra a uno políticamente, con todos los respetos ¿eh?, le descuadra a uno políticamente, porque, si usted no tiene la mayoría en un Gobierno que forma de Coalición con el CDS y el otro Grupo no le va a apoyar en una propuesta que es legítima, aunque no compartamos, pues, nos hace ver que aquí algo ocurre: o no se han transmitido bien las instrucciones, o no se ha debatido, o esto está muy cogido por los pelos.

Por tanto, usted, si quiere privatizar, privatice, porque está en su derecho. Las razones que ha dado, ninguna es convincente. La gestión se ha mejorado por la gestión de ustedes, pero, sobre todo, porque las Cortes les atizaron fuerte para que mejorara la gestión, vía presupuesto y vía resoluciones. Y lo único que nos descuadra, muy mucho, oír sus manifestaciones, que no coinciden en nada con las manifestaciones del Grupo Centrista, que sí que está diciendo, evidentemente, el Grupo Centrista lo mismo que dijo la otra vez. O sea, tiene sentido, son coherentes. Pero, claro, la posición de entonces era una posición política distinta, porque se sentaban en escaños de Oposición y ahora -y eso no me lo pueden dudar, les guste o no- están en el mismo escaño, en el mismo barco, que es sujetando un Gobierno, no un Pacto de Legislatura, sino un Gobierno de Coalición, que es mucho más que un Pacto de Legislatura.

Por tanto, alguien se ha movido en la foto de aquí y, por tanto, eso es lo que nos deja descuadrados.

Nosotros seguimos manifestando, independientemente de que no entremos en algunos detalles -que yo rogaría también al señor Consejero que algunos de los datos que nos ha aportado nos los facilite por escrito, para evitarnos el engorro de tener que escribir número de inspecciones, y tal, tal-, creo que la cuestión de las ITVs va funcionando de una forma normal. Se pueden cumplir los objetivos que en su día marcamos entre todos los Grupos Políticos. Y lo único que yo creo que, por lo que usted ha dicho, no va a conseguir su objetivo de privatizar, cosa que nosotros nos alegramos y que, en este caso, vamos a encontrar el apoyo de un Partido que, teóricamente, le tiene que sujetar a usted.

Muchas gracias, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, Señoría.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Luis Cid.

EL SEÑOR CID FONTAN: Muchas gracias, Presidente. Señorías.

Muy brevemente. Por supuesto, agradecer, una vez más, al Consejero su comparecencia. Una comparecencia, como siempre, realista y pragmática, como le hace a un hombre, de números, que sabe darnos la realidad de cómo van las cosas, pero nunca de una manera abstracta, sino concreta.

Creo que la intervención del resto de los Portavoces es una intervención correcta y acertada, puesto que cada uno demuestra su manera de pensar, la manera de pensar que es distinta, y, lógicamente, tiene que ser distinta la manera de un Grupo Político que apuesta por una gran Administración Pública, o de aquel que apuesta por la iniciativa privada; y ahí parece radicar toda la Oposición del Grupo Socialista. Sin embargo, no coincidimos en que digan que los argumentos esgrimidos por el señor Consejero no son argumentos válidos. Creo que ha dado una serie de argumentos, en el que hablaba de una mayor flexibilidad en cuanto a los horarios, que nos parece que es más flexible la iniciativa privada que la pública, puesto que, en general, muy pocos funcionarios, en ningún sitio, se ajustan a horarios especiales; incluso la propia Administración pone dificultades en el tema de contratación de personal. Los que de alguna manera tenemos alguna responsabilidad política sabemos la dificultad que hay de contrataciones distintas a las que están establecidas, y el propio personal, a través de sus legítimos Sindicatos, las dificultades que pone a las contrataciones de personal en horarios distintos o en situaciones que no coinciden con las generales.

¿Que podamos esos técnicos utilizarlos, porque son necesarios? No queremos aumentar la Administración. Si tenemos unos técnicos en la ITV que se pueden dedicar a otras actividades más rentables socialmente, ¿por qué vamos a tener que mantenerlos, ampliar o mejorar ese personal, cuando la realidad es que la iniciativa privada puede hacerlo?.

Nosotros podemos tener, de esta manera, un mayor control de las privadas, puesto que estos técnicos especializados, de alguna manera, sí podrán dedicar su actividad a saber que aquellas que son objeto de concesión o arrendamiento -arrendamiento, fundamentalmente, puesto que es lo que el señor Consejero nos ha dicho- podrá tener un control exhaustivo; podrá, de alguna manera, la Administración cumplir esa misión, que creemos no debe renunciar de ninguna manera. Y en eso coincidimos con el Grupo Socialista: no se puede dejar que una concesión o un arrendamiento, cuando se trata de un servicio público... todos sabemos que es un forma privada de gestión, pero de gestión de un servicio público, con lo que lleva consigo la necesidad de inspección y control, que de esta manera podrían aumentarse.

Nos quitaríamos del medio algo que no es propio y, al mismo tiempo, trataríamos de eludir un déficit, que

recuerdo que también se planteó este tema, el tema de los grandes déficit que se estaban produciendo y que, mediante el sistema de arrendamiento, desde luego, íbamos a evitarlo.

Creo, pues, que lo que ha dicho el Consejero en su intervención es plenamente justificado. A todos nos preocupa cuál va a ser el destino futuro. Y las explicaciones que nos ha dado y lo que ha admitido el Portavoz del Grupo Socialista, de una manera muy noble, que se viene cumpliendo, efectivamente, ese Programa. Todos han colaborado, todos los Grupos. Pensar que es simplemente iniciativa de un Grupo en unas Cortes plurales, pues, sería una tontería; hay que pensar que todos los Grupos ponen lo mejor para que se cumplan los Programas. Y, desde luego, que creo que, en ese sentido, se han ido cumpliendo.

La cuestión de si un Vicepresidente va a tener o no va a tener dificultades como Vicepresidente, este Portavoz, desde luego, no la va a tocar. Está seguro de que el Vicepresidente sabe tocarla perfectamente. Y yo entiendo que las decisiones políticas son algo que hay que adoptar en el momento que se plantea, y que los Grupos tienen un legítimo derecho, cada uno, a adoptar las posturas, en cada momento, que consideren mejores para el buen funcionamiento de los servicios y de las propias Cortes.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS). Gracias, Señoría.

Para contestar a estas observaciones y preguntas formuladas por los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Gracias, señor Presidente. Gracias, Señorías.

Bueno, pues, efectivamente, creo que, por parte del Portavoz del PSOE, se ha centrado la problemática que nos ocupaba en la comparecencia del Consejero de Economía sobre el futuro de las ITVs. Y, evidentemente, nuestro planteamiento no ha cambiado, no ha cambiado, sigue siendo exactamente el mismo y, por supuesto, se ha cumplido a rajatabla -cómo no!- las indicaciones hechas por las Cortes de Castilla y León. La Junta de Castilla y León y el Consejero de Economía, que les habla, es absolutamente respetuoso, como no podría ser de otra forma, con las indicaciones y las resoluciones de las Cortes de Castilla y León; y se han ejecutado. Y se han ejecutado y tengo que decir que ha mejorado la gestión, ha mejorado la gestión sustancialmente. Pero es que yo creo que el problema que estamos debatiendo no es si ha mejorado o no la gestión, es si esa gestión es mejor llevada por la iniciativa privada o es mejor llevada por la iniciativa pública.

Si no le convencen mis argumentos, yo podría analizarle tranquilamente la experiencia que tenemos acumulada. El año mil novecientos ochenta y ocho, como dije, se pasaron doscientas -a ver si lo encuentro, Señorías-... doscientas setenta y dos mil cuatrocientas treinta y cinco inspecciones, y, curiosamente, las realizadas en nuestras Estaciones fueron ciento cincuenta y nueve mil setecientos quince y las realizadas por las entidades colaboradoras ciento doce mil. Si comparamos que las entidades colaboradoras tenían cinco estaciones, de ellas en pueblos tenían tres, una en Tordesillas, otra en Miranda de Ebro -digamos a medias- y otra la de Ponferrada, quiere decirse que sólo tenían en dos capitales de provincia instalaciones: en Segovia y en Palencia.

La Junta, por el contrario, tenía siete estaciones, frente a las cinco, es decir: Avila, Burgos, León, Salamanca, Soria, Valladolid y Zamora, amén de la móvil. Pues bien, si comparamos las cifras, vemos muy claramente que la gestión realizada por las concesiones... las autorizaciones entonces, las concesiones hoy día, ha funcionado bastante mejor, como no puede ser de otra forma.

Se me pregunta qué posibilidad hay de establecer un horario por la tarde. Pues, la propia de tener que dotar desde la relación de puestos de trabajo, la negociación con las centrales sindicales, incrementar el número de funcionarios y que se te permita, que se te permita por parte de las centrales sindicales que los funcionarios hagan el horario que incluye alguna hora de nocturnidad, más pluses, etcétera, etcétera, etcétera.

Yo entiendo que la misión de la Administración -y lo entiendo con la ideología política del propio partido que sustenta el Gobierno y del partido que está en coalición con nosotros- es que la Administración Pública debe de hacer aquellos servicios públicos para los que mejor dotada esté y que, evidentemente, no pueda prestar la iniciativa privada. Cuando la iniciativa privada está dispuesta a realizar un servicio público, lo hace mejor -como está demostrado- y, además, están deseando seguir prestándolo, incluso invirtiendo, me parece estéril que se sigan invirtiendo fondos públicos cuando, en realidad, para conseguir un mayor desarrollo en la Comunidad, evidentemente, no sólo consiste en invertir por parte de la Administración Pública, sino movilizar los recursos de los inversores privados. Es una cuestión de filosofía, pero es una cuestión de filosofía que está amparada perfectamente y técnicamente.

Yo entiendo que cuando discutamos la Ley de Seguridad de esta Comunidad, nuestros técnicos, nuestros ingenieros superiores y nuestros ingenieros medios, a pesar de estar dotados de equipos, no van a estar dispuestos a realizar labores manuales. Esas labores manuales que exige, pues, desde aplicar instrumentos de medida a instrumentos de control, exige llevar un funcionario cualificado que sí pueda realizar y esté dis-

puesto a aplicar esos instrumentos. Tenemos gente preparada en las ITVs que pueden hacer esa labor de apoyo. Creo que la obligación que tiene la Junta de Castilla y León es que nuestro grado de seguridad aumente, que nuestras empresas utilicen, de verdad, la energía que tienen que utilizar y no más. Creo que con ello colaboramos al incremento de productividad y nos estamos preparando para el futuro.

Seguimos, pues, pensando que la medida por vía de alquiler de nuestras concesiones, como he explicado, y por vía de las concesiones pueden cumplir perfectamente el objetivo de las Estaciones de Inspección de Vehículos y, por tanto, que ese servicio deberíamos de dejarlo a la iniciativa privada. No comparto y no me explico cómo se descuadró tanto el Portavoz del PSOE cuando dice que el CDS no apoya. Yo, el Consejero de Economía, en la intervención del CDS no he oído en absoluto que no la apoye. El Portavoz del CDS ha dicho que está preocupado, como seguimos estando todos preocupados, pues, de evitar los colapsos, de evitar esas colas interminables, de que funcione lo mejor posible.

Ha preguntado la posibilidad de la flexibilidad del horario de tarde. Me parece que le ha quedado contestado que no es tan fácil implantar horario de tarde, salvo con todas esas modificaciones, y nos iríamos a otros ocho o diez meses.

Y, evidentemente, ha preguntado cuestiones de matiz, cual es la composición del personal y las tasas que se van a recaudar. Las tasas que se van a recaudar he dicho antes que se aproximarán a los 275.000.000 de pesetas este año. Y la composición del personal lamento no tener la relación de puestos de trabajo en estos momentos aquí y no poder contestar, pero puedo decirle que el año pasado se incrementaron me parece que fueron seis plazas en las ITVs, y la composición del personal eventual y funcionario sigue siendo exactamente la misma.

No he oído, por tanto, ninguna observación del CDS a que la medida que proponemos no la vayan a apoyar. Estoy convencido que es absolutamente mucho más lógico lo que estamos proponiendo y, por tanto, espero -y respeto la opinión del Portavoz del PSOE-, espero que en breve plazo, a ser posible a primeros del próximo año, podamos autorizar los arrendamientos y las concesiones de las estaciones propiedad de la Junta. Muchas gracias, Señorías.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Consejero. Para un nuevo turno, y último, breve, de intervenciones de los Portavoces, tiene la palabra el señor Domínguez.

EL SEÑOR DOMINGUEZ FERRER: Gracias. El Portavoz del Partido Socialista ha interpretado las palabras de este Portavoz y ha sacado sus propias conclu-

siones, de lo cual es absolutamente libre. Pero de mis palabras no se pueden sacar falsas conclusiones, y he dicho exactamente lo que figurará en el Acta de esta sesión.

Solamente tengo que puntualizar que somos conscientes de que estamos en un Gobierno de coalición y que no tenemos ningún tipo de complejo para ello. Por lo cual, repito, mis palabras son exactamente las que he dicho y las que figurarán ende Acta. Nada más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Domínguez. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Muchas gracias, porque ya me queda claro que sí que va a haber privatización. Es que como no había quedado claro, pues, he intentado a ver si entre unos y otros se metían los dedos en la boca.

Está clarísimo que el tema, el dinero -lo ha dicho el señor Consejero, figura en el Diario de Sesiones-, tiene que ser un acuerdo de Junta; por tanto, el CDS se ha echado para atrás en este tema y nosotros, legítimamente, legítimamente, a partir de hoy vamos a lanzar esto como una bandera de regresión del CDS; de regresión porque consta aquí, en el Diario de Sesiones, textuales, en palabras de todo el mundo del CDS... vamos, está subrayado, lo tengo subrayado, he venido con ello subrayado hoy, diciendo que jamás van a consentir no se qué y tal... que están en contra y tal.

Quiero decir que, vamos, en definitiva, que el objetivo de la Comisión ya me ha quedado claro. Sí que va a haber privatizaciones, cosa que -le digo de antemano- me parece legítimo, bajo un punto de vista político; o sea que en eso no doy marcha atrás. Y lo único que sí que me queda claro es que el CDS sí que ha cambiado, sí que ha cambiado en este tema, como en otros muchos. Bueno, no ha cambiado, ha sido siempre lo mismo, lo que pasa es que ahora dice ya lo que piensa realmente.

Entonces, lo que realmente, señor Consejero, yo creo que no está bien es dar marcha atrás a temas que yo creo que quedaron suficientemente debatido en su día. Yo creo que la posición del Partido Socialista en su momento era clara en cuanto a que no estábamos en contra de que las nuevas que fueran necesarias fueran mediante concesión administrativa, en tanto en cuanto suponían evitar a la Comunidad Autónoma una inversión nueva que tendría que detraer de otras cosas: carreteras, sanidad, etcétera. Y, por tanto, veíamos lógico que había otras prioridades mayores de Capítulo VI. Y, por tanto, no estamos en contra.

Otra cosa es que en las que ya existían, que, por tanto, no había que hacer ninguna inversión y que no suponía ningún coste para la Comunidad, porque no supo-

ne ningún coste para la Comunidad en tanto en cuanto, con las tasas adecuadas, el equilibrio financiero existe; luego se presta un servicio público a los ciudadanos que no cuesta dinero a la Comunidad, porque el conjunto de los gastos generales (sueldos, gastos de mantenimiento, reparación, etcétera) se equilibran con las tasas que se recaudan de los ciudadanos; por tanto, equilibrio financiero. Ahí no veíamos ningún sentido, dado que no nos cuesta dinero, dado que no hay que hacer ninguna inversión, el privatizarlo. Ustedes siguen insistiendo en que van a privatizar. Bueno, me parece legítimo; y ahora ya tienen, además, el apoyo mayoritario del Grupo del Centro Democrático y Social.

Por tanto, pues, "avanti popolo", que se dice. Vamos para eso y en Enero van a privatizar el tema con nuestra posición en contra. Y yo creo que es bueno que ahora, en medio de la campaña electoral, es bueno que el CDS se haya definido tan claramente sobre cuál es su concepto de la Administración, su concepto de la Función Pública, y, desde luego, esta tarde van a saber ya todos y cada uno de los funcionarios de esta Comunidad Autónoma cuál es lo que piensan sobre un servicio público de estas características. Por tanto, podemos extrapolar a otras áreas de la Administración.

Simplemente una pregunta, que se me olvidaba antes hacérsela, porque ayer me lo comentaba un funcionario: parece ser que en esta Comunidad Autónoma hay pocas o muy pocas, no sé si una, quizá -a lo mejor no me puede contestar usted ahora, y... vamos, que no me parecería mal-, ITV autorizada para hacer la revisión de los vehículos importados, y parece ser que la tasa que tenemos establecida es más baja que la que tiene la Comunidad de Madrid; con lo cual, vienen todos, porque hay una diferencia considerable, vienen todos hacia aquí a pasar la revisión, con lo cual provoca colapsos de que -según me decían ayer, concretamente, en Avila- se están dando números o vez para el mes de Marzo o Abril del año noventa. ¿Qué medidas piensan tomar, si adecuar tasas, si limitar...? No sé, en fin, ¿qué medidas piensa tomar la Administración al respecto?

Y nada más. Que yo creo que ha sido una Comisión extraordinariamente clarificadora y, por lo menos por nuestra parte, hemos cumplido el objetivo con la preocupación que nos traía a esta Comisión sobre las ITVs, que veo que no va a ser la última, evidentemente. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Lorenzo. Para contestar a estas últimas observaciones, tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Sí. Gracias, señor Presidente. Bueno, yo veo que el señor Lo-

renzo interpreta lo que él quiere interpretar y pasa de unos extremos a otros con toda la facilidad del mundo.

Existía un compromiso por parte del Consejero de Economía y Hacienda de explicar cuál era el futuro que se preveía, tras la experiencia del año ochenta y ocho, con las ITVs. El Consejero sigue manteniendo su postura. Simplemente el Consejero matizó que yo no le escuché, y sigo sin escucharle, al Portavoz del CDS que ellos hayan optado por privatizar. Digo que yo en su intervención ni he oído que van por la privatización, ni he oído lo contrario; he dicho que entiendo que irán por lo que es más lógico; nada más.

De todas las formas, sí me ha agradado escuchar que usted considera legítimo que vayamos -y lo ha repetido varias veces, legítimo-, que vayamos a esa privatización, que yo, además, diría que es ampliar el sistema concesional por vía de arrendamiento; pero lo que me ha dejado absolutamente perplejo es cómo ha buscado usted el equilibrio. Dice que son nuestras, que no tenemos que invertir. En mi exposición expliqué que en el año ochenta y ocho habíamos invertido diez millones y pico, que en el año ochenta y nueve 50.000.000 de pesetas, que para los Presupuestos del año que viene tengo que seguir dotando partida presupuestaria para terminar las inversiones; es decir, que seguimos invirtiendo, seguimos invirtiendo.

Hombre, se busca el equilibrio, depende. Si pensamos que los funcionarios son gratis, que no cobran sueldos y que no hacen todas esas cuestiones, el equilibrio se busca volando. Si, de verdad, le añadimos el Capítulo I al Capítulo II, más el Capítulo VI; si vemos cuál es la problemática de la gestión de todas esas tasas y demás, a lo mejor ese equilibrio ya no es tanto equilibrio y aparece el desequilibrio.

Pero entiendo que es que, además, la cuestión no se puede centrar en términos de equilibrio económico. Existe la obligatoriedad por parte de la Junta de Castilla y León, dentro de sus competencias, en intentar que la seguridad vial sea la máxima. Estamos haciendo unos esfuerzos y da igual que cueste o no cueste dinero. Creo que es mucho más importante la vida de las personas que el coste del servicio.

Simplemente digo que si ese esfuerzo económico está dispuesto a aportarlo la iniciativa privada, pues, me parece mucho más lógico que lo aporte la iniciativa privada y que nosotros lo controlemos.

Hasta ahí ha sido el objetivo de la intervención.

Y quiero contestarle a dos temas que se han pasado por alto. El primero, que el hecho de pasar de autorización a concesión creo que ha supuesto un paso importantísimo, importantísimo, puesto que les recuerdo que la diferencia entre autorización y concesión es que, mientras sean autorizaciones, la propiedad correspon-

día a las entidades autorizadas, mientras que en concesión la propiedad revierte a la propia Junta. Primer planteamiento.

Segundo planteamiento. Ha cambiado el canon que abonan por cada inspección de forma importante.

Y en cuanto a la pregunta de las ITV's para los vehículos importados, está perfectamente legislado que por cada Comunidad sólo puede haber una sola estación que pueda pasar los vehículos... las inspecciones de vehículos de importación. Esa inspección se adjudicó, creo que con buen criterio, a Avila, y, evidentemente, el hecho de que vengan de otras Comunidades, como puede ser la Comunidad de Madrid, pues no significa ni más ni menos que procuramos darle prioridad a los vehículos que se importan para nuestra propia Comunidad, pero que, efectivamente, los que podamos pasar de otras Comunidades Autónomas, pues es absolutamente lícito y redundante en recaudar más tasas. ¿Cómo podemos evitar eso? Yo diría que de ninguna forma, porque, evidentemente, las importaciones que se realizan a través de la Comunidad de Madrid son muy superiores a las del resto del territorio español, y, por tanto, parte de esas inspecciones no sólo vienen a pasarlas a nuestra propia Comunidad sino a las Comunidades limítrofes.

Tenemos que soportar el incordio llamado "añadido", y es que la Comunidad de Madrid -como he dicho antes- la media de inspecciones técnicas de vehículos que está pasando es el 50% de las previstas, mientras que la Comunidad de Castilla y León pasa el 92%. Si no podemos pasar más de Madrid, entiendo que el problema lo debe resolver la Comunidad de Madrid, fundamentalmente, y nosotros en ese campo podemos hacer muy poco, puesto que, reitero, sólo tenemos autorización para tener una sola estación que pueda pasar esas inspecciones.

Por lo demás, agradecerle el interés que demuestra esta comparecencia, y no tengo nada más que añadir. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, se procede a la apertura de un turno de formulación de preguntas por el resto de Procuradores miembros de la Comisión.

¿Algún Procurador quiere formular alguna pregunta al señor Consejero?

Señor Domínguez, como Procurador miembro de la Comisión.

EL SEÑOR DOMINGUEZ FERRER: Reconociendo de antemano que la pregunta no es pregunta, simplemente para remarcar que en ningún momento este Portavoz ha dicho ni sí ni no a la privatización de las ITV's.

Nosotros hemos venido hoy aquí a la comparecencia del señor Consejero y hemos dicho exactamente lo que literalmente podrán ver todos ustedes en la correspondiente Acta del Diario de Sesiones. Ni hemos dicho sí, ni hemos dicho no. El señor Consejero ha hecho una exposición de cómo han transcurrido las ITV's durante los últimos seis meses, y estoy seguro que nuestro Grupo y su Grupo que en estos momentos gobierna, tomarán la decisión mejor para ambos. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, Señorías. ¿Algún otro Procurador quiere tomar la palabra?

Se levanta la sesión.

...Muy breve. Señor Lorenzo. Este es un turno de preguntas, no es de observaciones, pero como ya le he dado la oportunidad al señor...

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: En tono absolutamente cordial, página 1592 del Diario de Sesiones, Comisión de Industria y Energía del uno de junio, dice: "Respecto a la puntualización que el señor de Lorenzo dijo sobre la privatización del CDS... -tengo aquí el Diario de Sesiones-, dice: El CDS no está por la privatización; el CDS confía en que Castilla y León y sus estaciones van a actuar correctamente, confía en su personal y en su Administración".

Simplemente me remito a lo que decía entonces. Ahora ya no dice... A lo mejor tampoco dice lo contrario.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las doce horas cincuenta y cinco minutos)