



CORTES DE CASTILLA Y LEON

DIARIO DE SESIONES

Año 1988

II LEGISLATURA

N.º 65

COMISION DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Presidente: Don Pedro San Martín Ramos

Sesión celebrada el día 19 de mayo de 1988, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DIA

Examen y debate del Programa de Actuación en materia de Inspección Técnica de Vehículos, remitido por la Junta de Castilla y León.

SUMARIO

	Pág.		Pág.
Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinticinco minutos.	1.544	Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda, para contestar a las cuestiones planteadas.	1.552
El Presidente, Sr. San Martín Ramos, abre la sesión.	1.544		
El Secretario, Sr. Valcuende González, da lectura al Orden del Día.	1.544	En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1.554
Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda, para informar a la Comisión.	1.544	En turno de dúplica, interviene el Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda.	1.555
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. San Martín Ramos (Grupo de C.D.S.).	1.547	Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1.556
Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda, para contestar a las cuestiones planteadas.	1.548	Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda.	1.557
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1.549	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Cid Fontán (Grupo de Alianza Popular).	1.557

<u>Pág.</u>	<u>Pág.</u>
Intervención del Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista), para hacer una aclaración. 1.558	El Presidente, Sr. San Martín Ramos, levanta la sesión. 1.558
Intervención del Sr. Pérez Villar, Consejero de Economía y Hacienda. 1.558	Se levantó la sesión a las diecinueve horas. 1.558

(Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinticinco minutos)

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Señor Consejero, señores Procuradores, vamos a dar comienzo la sesión de la Comisión de Industria. En primer lugar, el Secretario dará lectura al primer y único punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ): Orden del día: "Examen y debate del programa de actuación en materia de Inspección Técnica de Vehículos, remitido por la Junta de Castilla y León".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, Señoría. A continuación, el Consejero tiene la palabra para explicarnos el programa.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, Señorías. Agradecerles que podamos debatir hoy el programa de actuación que presenta la Junta en materia de Inspección Técnica de Vehículos, y manifestarles de antemano que el programa que presento estará sujeto, como siempre, a cualquier interpretación u observación que puedan hacer los Grupos, que las recibiré con el agrado y con el rigor que me acostumbra.

Los antecedentes..., os lo voy a hacer de la forma más rápida posible, puesto que el programa está perfectamente definido. Son: el Real Decreto 85 de mil novecientos ochenta y siete, veinticuatro de Septiembre, que regulaba las normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones de inspección técnica de vehículos; establecía en su artículo 2.1 que la ejecución material de las inspecciones podrá ser realizada por las Comunidades Autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas propietarias de las instalaciones, con su propio personal y en régimen de concesión administrativa. Establece, igualmente, el Real Decreto mencionado que la competencia para elegir el sistema de entre los tres citados anteriormente corresponde a las Comunidades Autónomas y por este motivo la Junta de Castilla y León ha de

pronunciarse y optar por uno o varios de ellos.

Desde la toma de posesión del Gobierno actual de Castilla y León y previo los oportunos informes, se hizo un estudio por la Consejería de Economía y Hacienda para ver cuál era el sistema más idóneo en la gestión del Servicio Inspección Técnica de Vehículos. La conclusión era que debería de ser el de la concesión a entidades privadas. En base a ello, el Consejero que les habla, Señorías, en su comparecencia ante la Comisión de Industria y Energía el día ocho de Octubre, al explicar el programa de actuación del departamento, indicó que era voluntad de mi Consejería establecer el sistema único de gestión por concesión administrativa a la iniciativa privada. Posteriormente, el Grupo Parlamentario Socialista de la Cámara solicitó la comparecencia del Director General de Economía, que se produjo el once de Diciembre, explicando las razones de tipo técnico y económico que justificaban la decisión de adoptar el sistema de concesión. Finalmente, con fecha uno de Enero y uno de Febrero de mil novecientos ochenta y ocho, se presentan por los Grupos Parlamentarios del CDS y Socialista ambas Proposiciones No de Ley con el tema que nos ocupa. La Proposición No de Ley del Grupo Parlamentario Socialista fue debatida en el Pleno de las Cortes de Castilla y León, en sesión celebrada el dieciocho de Febrero del ochenta y ocho, y fue aprobada la siguiente resolución:

Primero, que la Junta de Castilla y León proceda 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.

Segundo, de acuerdo con lo previsto en el artículo 139 del vigente Reglamento de las 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 inspección técnica de vehículos, que al menos contemple los siguientes extremos:

a) Actuaciones previstas en los próximos tres años para la ampliación y mejora de las estaciones de titularidad de la Junta.

b) Actuaciones previstas en los próximos tres años

para potenciar las labores de control de la gestión de las estaciones en régimen de concesión.

c) Propuesta de ubicación, calendario y plan de inversiones de nuevas estaciones y su forma de explotación.

En su punto tercero, decía la Resolución que las estaciones de inspección técnica de vehículos actualmente propiedad de la Junta de Castilla y León seguirán siendo gestionadas por la Administración autonómica hasta que una vez conocido los datos y 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, siendo totalmente respetuosa la Consejería de Economía y Hacienda, y respetando profundamente los criterios debatidos en el Pleno de las Cortes, elaboró el programa que se remitió, tras la aprobación de la Junta, a estas Cortes; fue publicada en el Boletín Oficial de las Cortes, de fecha dieciséis de Mayo del ochenta y ocho. Tengo que decir al respecto que existe un error de transcripción en la página mil ciento ochenta y cuatro puesto, que no consta el título tercero del programa de actuación, aunque sí viene contenido el objeto del punto tercero.

Bien, como Sus Señorías habrán podido comprobar, el programa cumple, a mi juicio, escrupulosamente lo debatido en el Pleno citado y, sobre todo, recoge, de alguna forma, las inquietudes de todos los Grupos que componen esta Comisión.

Los puntos..., voy a hacer un análisis sucinto de ello y voy a analizarles un poco también cuáles son las posibles alternativas a este programa.

En cuanto al primer punto, de la reorganización administrativa y técnica de las estaciones de ITV propiedad de la Junta de Castilla y León para disminuir la burocracia, agilizar su funcionamiento y mejorar su gestión, decíamos en el programa que en la Consejería de Hacienda se estaban arbitrando las medidas que se especifican a continuación, para lograr una mejora en la gestión de las estaciones propiedad de la Junta, pero teniendo en cuenta el punto tercero de la Proposición No de Ley que fue aprobada por esta Cámara el dieciocho de Febrero del presente año y que establece que en el primer trimestre del ochenta y nueve se vuelva a reconsiderar la cuestión de si las estaciones propiedad de la Junta deberán de ser gestionadas por la Administración autonómica o, en su caso, pasar a concesión a la iniciativa privada, a la vista de los resultados obtenidos en el presente año de mil novecientos ochenta y ocho, las medidas que hemos adoptado son las siguientes:

a) Modificación de las tasas de inspección para adecuarlas al coste real del servicio. Próximamente se presentará en esta Cámara el Proyecto de Ley de Tasas en materia de industria, energía y minas; actualmente, ya ha pasado el trámite del informe jurídico. Y estamos a expensas, precisamente, porque existe un proyecto de la Administración Central que va a modificar sustancialmente la Ley de Tasas; la mayoría de las tasas van a convertirse en precio público; cuando veamos cuál es la evolución de ella, traeremos a esa Cámara el Proyecto de la Ley de Tasas que tenemos elaborado.

En cuanto a la posibilidad b), de solicitar la inspección por teléfono sin tener que desplazarse a la estación y poder pagar las tasas por Banco o Caja de Ahorro mediante autoliquidación de dichas tasas, tengo que manifestarle que se ha mejorado sustancialmente el sistema de ingresos; estamos intentando hacer una Caja única y aproximarla, precisamente, a las estaciones del servicio, pero de momento no existe la posibilidad de solicitar por teléfono las inspecciones, porque ello conllevaría aumentar la plantilla, aproximadamente, en veintiséis personas. Primero, no está contemplada esa posibilidad en los Presupuestos y, segundo, puesto que es una decisión transitoria hasta ver la evolución del año mil novecientos ochenta y ocho, mi Consejería considera -y así fue aprobado por la Junta- que sería dar un paso que luego difícilmente podríamos rectificar. Por tanto, esta posibilidad, de momento, está en suspenso.

Hemos mejorado la informatización. Principalmente, consiste en que estamos abandonando el sistema de informática, el programa de informática que se contrató, porque ha sido facilitado por las inspecciones... por las ITV que están funcionando como autorizaciones administrativas, por parecernos más completo y esperamos que en el mes de Junio esté funcionando perfectamente.

En cuanto a la posibilidad del seguro de responsabilidad civil, que también explicábamos en el programa, ya ha sido adjudicado, tras el concurso que se resolvió en mi Consejería, a Seguros "La Estrella", luego ya están cubiertos los posibles riesgos frente a terceros. En cuanto a la posible adquisición de repuestos, tengo que decir que ya han sido adquiridos y disponemos de un stock de los más necesarios.

En cuanto a las estadísticas de defectos y rechazos, ya se están efectuando y se ha logrado una mayor homogeneidad entre las diferentes estaciones.

Y en cuanto a las inversiones, han sido contratadas y otras están en fase de contratación, para las estaciones de Valladolid, León, Zamora, y que estas inversiones se aproximan, a los 4.000.000 de pesetas, que en breve plazo también estarán ejecutadas.

En cuanto al segundo punto de nuestro programa, que textualmente dice: "Actuaciones previstas en los próximos tres años para la ampliación y mejora de las estaciones de titularidad de la Junta de Castilla y León", decíamos que no teníamos previsto ampliar nuestras estaciones de ITV y que, en todo caso, pretendemos efectuar un correcto mantenimiento de las mismas con el fin de conservarlas en perfecto estado de funcionamiento, tanto en lo referente a la obra civil e instalaciones como a los tipos y maquinaria de inspección. Pues, lo que hemos hecho hasta ahora ha sido mejorar y conservar las estaciones. No obstante, tengo que reiterar que tampoco, en este punto, hemos aumentado la dotación de administrativos, por las razones que expuse con anterioridad.

En el punto tercero, "Actuaciones previstas en los próximos tres años para potenciar las labores de control de la gestión de las estaciones en régimen de concesión administrativa", es decir, pasar a estas unidades que están actuando ahora el modelo que teníamos previsto de crear, el interventor técnico, en estos momentos he de decir lo siguiente.

En la actualidad, como conocen Sus Señorías, hay cinco estaciones de entidades colaboradoras en la Comunidad Autónoma que disponen de autorización administrativa, concedida en su día por el Ministerio de Industria y Energía, que son la de Palencia, Segovia, Miranda de Ebro, Ponferrada y Tordesillas, y otra con autorización provisional que es la de Aranda de Duero. Se pretende que estas estaciones, como más adelante se expondrá, pasen al sistema de concesión administrativa, que permite un control más efectivo, ya que la legislación que es aplicable a entidades colaboradoras es menos rígida que la derivada de las concesiones, fundamentalmente por el procedimiento sancionador y por la existencia del interventor técnico. Con el sistema propuesto todas las estaciones privadas serán gestionadas por un procedimiento único, que es el de concesión, y, en este sentido, se exigirá a la misma la informatización de las estaciones, con lo que el control podrá ser más efectivo. Por tanto, hasta ahora lo que hemos hecho ha sido intentar que el sistema de control informático coincida en todas, en las nuestras y en las que están actualmente en explotación, tras analizar los dos programas y parecernos más correcto el de privada, el que estaban utilizando en las estaciones privadas, y lo hemos adaptado a la nuestra y hemos corregido, a efectos estadísticos, un poco su programa; todavía no se han creado, como es lógico, la figura del interventor técnico hasta que esta Comisión no se manifieste al respecto.

El punto quizá más conflictivo del programa sea el punto cuarto, que es "la propuesta de ubicación, calendario y plan de inversiones de las nuevas estaciones y su forma de explotación". Conocen Su Señorías perfectamente, por el programa, que lo que pretendemos es crear ocho nuevas estaciones de Inspección Técnica de

Vehículos, con un total de dieciocho líneas, con lo cual, si este programa se llevara a cabo, con las treinta y cinco actuales que están funcionando más las dieciocho que creáramos, estaríamos en un total de cincuenta y tres líneas, con capacidad suficiente para atender sobradamente, durante los próximos años, las inspecciones previstas. He hecho un estudio comparativo de cómo quedarían con las líneas propuestas en el programa y con las estaciones propuestas en el programa, he hecho un estudio comparativo con la Comunidad de Madrid. Al final, el total de líneas que en estos momentos nosotros he dicho que tenemos son treinta y cinco, si añadimos las cincuenta..., perdón, las dieciocho que queremos crear quedaríamos en cincuenta y tres líneas, y hay que tener en cuenta que en Madrid actualmente tienen cincuenta y nueve líneas, lo cual quiere decir que estaríamos con cincuenta y tres líneas para un parque de vehículos calculado en novecientos mil y en Madrid tendrían cincuenta y nueve líneas para un parque de vehículos de millón y medio de vehículos.

Asimismo, he hecho un estudio económico a los precios medios..., bueno, quizá un dato que les importe conocer es si esto se llevara a cabo, el programa que hemos dicho, cómo quedarían, cuántos vehículos le correspondería a cada línea, qué quedaría al final. Pues bien, en Madrid, en la Comunidad Autónoma de Madrid, que no tienen previsto ningún incremento actualmente, quedaría que por cada línea de vehículo tendría que inspeccionar veinticinco mil cuatrocientos veinticuatro vehículos, y, sin embargo, con las cincuenta y tres líneas resultantes en Castilla y León el número de vehículos sería dieciséis mil novecientos ochenta y uno. Es decir, que frente a los veinticinco mil cuatrocientos ochenta..., perdón, veinticinco mil cuatrocientos veinticuatro que le corresponde por línea a Madrid, estaríamos en dieciséis mil novecientos ochenta y uno.

Asimismo, he calculado el precio medio, el precio medio que se obtendría por cada inspección de vehículo, atendiendo a una clasificación que se hace usualmente - que son los vehículos hasta tres mil quinientos kilos, los más de tres mil quinientos kilos, los vehículos agrícolas - y hemos calculado todos los precios medios con el sistema actual de las empresas privadas, hemos calculado a estos precios medios cuál serían los ingresos totales. Asimismo, he calculado el umbral o los gastos previstos en cada línea de las que deberíamos de crear, si se aprueba el programa de gobierno. El resultado global - que quizá sea el que más interese conocer - sería que según mis cálculos y de mantenerse los precios medios actuales y con la inspección de vehículos prevista, es decir, para la estación de Arévalo unos cinco mil doscientos vehículos, para la de Aranda ocho mil cuatrocientos cincuenta, para la segunda línea de León veinticuatro mil ochocientos, para Cervera seis mil quinientos, para Béjar seis mil quinientos, para Medinaceli seis mil quinientos, para Valladolid - la segunda estación - veintitrés mil trece, y para Benavente siete mil ochocien-

tos, nos encontraríamos con la sorpresa siguiente: que de continuar esos precios, el global de esta adjudicación de servicio daría unas pérdidas al año de 6.166.273 pesetas. Habría estaciones que obtendrían los primeros años bastantes pérdidas. Por ejemplo, la estación de Arévalo daría unas pérdidas de 9.854.000; Aranda, están previstas unas pérdidas de 3.111.000; León obtendría unos beneficios importantes, de 19.473.000; Cervera obtendría unas pérdidas de 7.157.000, igual que Béjar y Medinaceli; Valladolid también obtendría unos beneficios de... y Benavente obtendría unas pérdidas de 4.459.000. Es decir, que sólo obtendrían beneficio, de las estaciones que sacaríamos a concurso de iniciativa privada, las dos de León, perdón, las dos de las capitales de provincia, la de León y la de Valladolid. Con lo cual se podría compensar, perfectamente, si en el futuro enlazamos con el proyecto que sigue manteniendo mi Consejería, a expensas de que se analicen los resultados -como hemos dicho- del ejercicio de mil novecientos ochenta y ocho, de las estaciones que son propiedad de la Junta y que se compensarían. Con este número de estaciones atenderíamos -con las estaciones móviles- las inspecciones de los vehículos agrícolas también, y hemos calculado concienzudamente cuál serían las inversiones a realizar y los gastos por año. Resulta que para unas estaciones de dos líneas las inversiones que tendrían que realizar son, aproximadamente -calculando en exceso-, 69.700.000, más o menos dividido de la siguiente forma: terreno 8.850.000, a razón de que creemos que se necesitarían cuatro mil metros y hemos puesto un precio medio, después de preparado, de 2.213 pesetas metro; la obra civil serían quinientos metros y una oficina de setenta y cinco metros que comportarían 39.000.000 de pesetas; en maquinaria, 12.000.000; en instalaciones, 4.000.000; mobiliario y enseres, 600.000 pesetas; el soporte informático, 2.100.000; los equipos de oficina, 150.000; y de varios, 3.000.000; que importa la cantidad que he dicho.

Y los gastos de estas instalaciones anuales serían 20.644.362. De compras tiene 70.000 pesetas; de gastos de personal, 12.014.000; de gastos financieros no están calculados porque entendemos que deben de ser afrontadas al ir al concurso con capital propio; los tributos, 150.000 pesetas; trabajos, suministros y servicios exteriores, 1.200.000; los gastos diversos, 1.120.000; las amortizaciones previstas -puesto que son propias las instalaciones-, 4.895.000; los fondos de reversión de terrenos, calculado con la Ley de Amortización vigente, 295.000 pesetas; y los cánones fijos a pagar a la Comunidad serían 900.000; lo que comporta la citada cifra de 20.644.000.

Pues bien, tras hecho ese estudio que me han terminado hace unos días, con el programa que presenta la Junta, hemos observado que puede existir otra posibilidad. Y es que en vez de crear las ocho estaciones y con dieciocho líneas, podíamos ir sólo a cinco estaciones, que serían las más necesarias en estos momentos: Aranda de Duero, León capital, Béjar, Valladolid y Benavente, con lo cual no se realizarían las de Arévalo, Cervera de

Pisuerga y Medina, en principio o como ustedes decidan. Porque, realmente, si analizan seriamente este concurso-subasta, el Consejero que les habla cree que, salvo que se adjudicaran en conjunto, correríamos el riesgo de que alguna de las estaciones no quedara cubierta este año.

Les hago las reflexiones no sólo del programa presentado sino de las posibles alternativas, y si esto fuese así quedaría que las de Avila y las de Soria quedarían solamente las adjudicaciones para la maquinaria agrícola, ya que en las mismas no habría estaciones privadas, por lo menos durante este año. Hay otras posibilidades que ha barajado y es que, bueno, en este caso quedarían divididas, en vez de las trece zonas que presentamos en el programa, en doce zonas, y hemos contemplado también la posibilidad de que a lo mejor la distribución era más lógica englobar una serie de zonas, por lo cual las zonas concesionales podían ser la segunda contemplada, la cuarta, la sexta y la séptima, y englobaríamos en una la novena y la décimo-primeras, ya que en estas existe una estación privada y había que establecer una única zona concesional para el resto de la Comunidad, con las cinco estaciones que anteriormente he citado.

Señorías, creo que les he expuesto con la mayor brevedad posible cuál es el programa. Tienen contemplado en el programa de la Junta cuál sería la inversión mínima, que son 540.000.000, con el programa de las ocho estaciones y las dieciocho líneas a crear. Creemos que la inversión mínima estaría en 540.000.000 de pesetas para inversión; digo la mínima, porque realmente entendemos que hay que hacer mayor inversión. Se podía sacar, en esa cifra, a ver cómo se desarrollaba si ustedes lo consideran oportuno. Y decirles, simplemente, para acabar y esperar cuál son sus sugerencias, que tengo, incluso, preparados los Decretos, las Ordenes y los pliegos de condiciones para poder realizar este concurso y poder dar cumplida satisfacción en lo que queda de año de dotar las estaciones necesarias para cubrir las estaciones, que permitirían pasar las Inspecciones Técnicas de Vehículos previstas, y que conocen por las comparecencias anteriores perfectamente Sus Señorías. Muchas gracias.

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

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR FERNANDEZ CALVO): Asumo, Señorías, la Presidencia de la Comisión de Industria, para que pueda intervenir el Portavoz del Centro Democrático y Social, don Pedro San Martín, que tiene la palabra.

EL SEÑOR SAN MARTIN RAMOS: Muchas gracias. En primer lugar, agradecer la comparecencia del señor Consejero y la deferencia que ha tenido en suministrarnos la propuesta con el debido tiempo para poderla estudiar.

En principio, al Centro Democrático y Social le parece bien, o sea, aceptable la propuesta. Solamente queríamos decir que, por ejemplo, en la primera parte que dice "medidas que se han adoptado", quizás tendría que decir "medidas que se pueden adoptar", ya que quizás nos preocupa un poco los términos que se dice..., por ejemplo, en el apartado a)... en el apartado a) parece ser... dice "próximamente se presentará"; en el apartado b) "posibilidad de solicitar"; en el apartado c) "se están efectuando los estudios oportunos"; en el apartado d) "próximamente se contratará"; o sea, está todo un poco en el aire, no son medidas que se han adoptado. Entonces, quizá nos gustaría que esto se llegue a cumplir en el menor tiempo posible.

Sobre... apoyamos el criterio de la Consejería de pasar las actuales estaciones en régimen de autorización administrativa al de concesión. Sobre las zonas concesionales hay una cosa que no entiendo, quizá es que no me lo... no lo he captado bien. Vamos a ver. ¿Qué diferencia hay entre zona concesional y zona de actuación de la estación? Me refiero, por ejemplo, dice: en la zona trece, provincia de Zamora; entonces, parece ser que toda la zona es la provincia, pero en la provincia de Zamora ahora hay una estación propia de la Junta en la ciudad y se hará una... está previsto hacer una en la zona de Benavente. Entonces ¿cómo es que es la misma zona? Si, por ejemplo, un día se toma la decisión de que pueden pasar las de la Junta a manos privadas, entonces es la misma zona. ¿Qué quiere decir? ¿Que la concesional de Benavente automáticamente se encargaría de la de Zamora?. No podría salir... tendría que salir a concurso. O sea, yo lo que quiero es que me explique, ver la diferencia entre zona concesional y zona de actuación.

Bien, pues, de momento nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR FERNANDEZ CALVO): Bien, tiene la palabra, pues, el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Señoría. Agradecerle el comentario hecho por... en representación del Grupo de CDS y aclararle las preguntas que me hacía.

Primero. En mi comparecencia -como ha dicho perfectamente Su Señoría-, se mandó el programa de actuación y aunque se ponía "se podrá, o se establecerá, o se posibilitará, o se estudiará", en mi comparecencia hoy he ido explicando lo que habíamos ido haciendo desde ese día. Por una sencilla razón: porque nada más acabar el Pleno de las Cortes empezar a elaborar el programa, con lo cuál, hasta no acabado el Pleno de las Cortes y ver sus sugerencias no podía decir lo que iba a hacer. Hoy es que he ido contestando punto por punto en qué fase he ido

estando, o estamos de ese programa a la vez que he comparecido.

En cuanto al programa de las zonas, al problema que me ha planteado de cuál son las zonas de actuación y cuál son las zonas ... Bueno. El problema es muy simple. Este programa está basado en que las inspecciones agrícolas no las realicemos en las estaciones fijas nuestras, porque las inspecciones agrícolas pensamos -como hemos debatido ya, incluso en la propia Comisión lo hemos comentado- que deberían de hacerse con unidades móviles que se hicieran desde una estación por evitar el trasiego de los tractores en las carreteras, no siendo que para evitar accidentes provocáramos accidentes en los desplazamientos de los tractores hacia las estaciones de servicio.

Con lo cuál el programa se ha pensado que como esas estaciones móviles, primero, requieren inversión y, además de ello, requieren un personal que tendría que movilizarse con unos horarios, digamos, más flexible que el propio marco que los concede la actuación de la Administración, hemos pensado atender ese programa móvil siempre con las concesiones que saldrían ahora a concurso. Por tanto, al hablar, por ejemplo..., el ejemplo concreto que ha dicho de Zamora, puesto que la estación que existe en la capital es propiedad de la Junta en este momento, estamos pensando que la adjudicación de la de Benavente conllevaría la obligación de atender desde Benavente, con unidades móviles, las inspecciones de los vehículos agrícolas, con lo cuál tendría que dotarse de estaciones móviles que, evidentemente, como conocerá el Consejero anterior don Juan Antonio Martín, las estaciones móviles para pasar las inspecciones de los tractores no son tan complejas como la que es propiedad de la Junta o la que tiene en manos la... de autorización administrativa en estos momentos.

Entonces, cuando hablamos de zonas estamos hablando de las zonas que atenderíamos concretamente con esas unidades móviles para agrícolas, y por eso se ha dado la circunstancia que señalamos las zonas para pasar las inspecciones -fundamentalmente los tractores agrícolas- y estamos hablando de cuáles son las unidades. En el futuro, yo no quiero adelantar cómo podrán ser en el futuro, puesto que las propias Cortes me señalaban en el Pleno que no adelantara el futuro hasta ver los resultados del año ochenta y ocho. De todas las formas, lo que sí puede suceder perfectamente es que en el futuro coincida el ámbito de actuación de una estación o de dos estaciones con la zona, o no coincidir y volvamos a replantear. Creo Señoría que le he contestado a sus preguntas.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR FERNANDEZ CALVO): Gracias, señor Consejero.

EL SEÑOR SAN MARTIN RAMOS: No, nada más

quiero agradecer la contestación del señor Consejero. Muchas gracias.

EL SEÑOR VICEPRESIDENTE (SEÑOR FERNANDEZ CALVO): Tiene la palabra el representante del Grupo Socialista.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente. Agradecer también -como no podía ser menos- al señor Consejero el cumplimiento de la resolución de las Cortes y, en cierto modo, también el detalle con que lo ha hecho. Bien es cierto que en el punto más conflictivo, evidentemente, que es el número 4, seguimos teniendo un mar de dudas todavía.

En el resto de los temas, pues, como decía el representante del Grupo Centrista, bien, pues, son declaraciones de intenciones. Yo no dudo, evidentemente, que se vayan a poner en práctica, pero a mí me da una cierta sensación, por lo que se deduce del informe, que dado el interés que tienen todavía, por supuesto, en el cumplimiento de la Resolución del Pleno, de privatizar las públicas, pudiera quedarse en el baúl de los recuerdos todas estas iniciativas de ir mejorando las públicas. Da la sensación, en todo el informe, que, como no tenemos un mandato todavía, o no tiene la Junta un mandato absoluto para mejorar la gestión de las públicas, porque hay la posibilidad -que yo veo difícil, señor Consejero, lo veo difícil-, la posibilidad de que en el primer trimestre del año ochenta y nueve pudieran pasar a privatizarse, pues, no parece que haya mucho interés en mejorar las públicas.

Sí que me gustaría que me aclarara el tema de la dificultad que hay -que desconozco, y lo tengo que reconocer- para que el sistema actual de las privadas, que está en régimen de autorización administrativa, pasar al sistema concesional. Si eso implica alguna dificultad de tipo legal, si exige alguna voluntad, por parte de los titulares de la autorización, o, incluso, si se exige esa voluntad, si están ya proclives a pasar de autorización administrativa a concesión administrativa. No me queda claro, realmente desconozco el tema ese.

Y del tema de las tasas, como ya tiene un borrador, si nos podría adelantar en qué porcentaje se incrementan las tasas de I.T.V., precisamente de I.T.V.; como el Proyecto de Ley engloba todas las tasas de parte de su Departamento, cuánto representaría, de media, el incremento de las tasas de I.T.V. en nuestra Comunidad Autónoma, con respecto a la actualidad.

Y yo creo que el tema fundamental, como le decía al principio, era el tema de las propuestas de ubicación, calendario y plan de inversiones. La verdad es que nos movemos -y tengo que reconocer que es absolutamente complejo el tema-, nos movemos en un baile de cifras a veces confuso; y voy a remitirme a algunos antecedentes.

Mire, el Director General de Economía, cuando estuvo en esta Comisión, dijo -consta en el Diario de Sesiones número 39- que el número de inspecciones previstas en mil novecientos noventa y dos era quinientos cincuenta mil vehículos, cosa que yo creo que es cierta. Y añadía, en ese momento, que eso implicaba la construcción de cincuenta líneas de inspección. Consta en el Diario de Sesiones. Conforme a estos datos, o un poco para rebatir estos datos, o por lo menos para irnos situando en el problema que usted tiene como Consejero, podríamos sacar algunos datos técnicos, que me gustaría que me rectificase si no fueran ciertos.

Según mis conocimientos, el tiempo de inspección óptimo -técnico económico- de vehículos ligeros es de unos doce minutos/vehículo por cada mecánico. Un mecánico inspecciona un vehículo ligero en doce minutos como tiempo medio, y considerando esos doce minutos como óptimos, bajo un punto de vista económico y técnico.

Cada línea de vehículo ligero puede estar atendida por dos mecánicos; por lo tanto, se pueden hacer dos inspecciones simultáneas sin que se interfieran. Evidentemente, podía estar..., en cada línea podía haber más vehículos, pero fácilmente hubiera interferencias y, por tanto, no se pudieran cumplir esos doce minutos. Pero, en cada línea, dos vehículos pueden atenderse por otros tantos mecánicos, sin interferencia entre uno y otro.

Para un vehículo pesado, según mis conocimientos, el tiempo óptimo de inspección son quince minutos para cada vehículo pesado, y existe un número máximo -podríamos considerarlo como bueno- de rechazos del veinticinco por ciento: uno de cada cuatro vehículos es rechazado. Y ese vehículo, cuando vuelve otra vez a pasar la inspección -esa segunda inspección para comprobar que ha arreglado el defecto o los defectos que se hubieran apreciado-, en esa segunda revisión, el tiempo que se dedica a cada vehículo son cuatro minutos. Hago estas consideraciones para luego hacer números, para ver si a todos nos cuadran, porque a mí la verdad es que no me cuadran mucho.

El horario de trabajo -estoy hablando de las ITV públicas- es de siete horas y media al día, o treinta y siete horas y media a la semana de trabajo, de las cuales, pues hay quince minutos al principio, que se concede, diríamos, como cortesía para prepararse, quince minutos al final para desenganchar todo el tema, veinte minutos de bocadillo y vamos a poner que un..., no sé, un porcentaje de pérdidas, que podíamos considerar que existen unos cuatrocientos minutos efectivos por empleado.

Y con estas conclusiones, y sobre la base de que los doce minutos de inspección de cada vehículo ligero y la segunda inspección de los vehículos rechazados son cuatro minutos, resulta que cada mecánico podría -

inspeccionar cuatro vehículos cada cuarenta minutos: tres normales y uno rechazado. Y al ser, por tanto, -cuatrocientos minutos de tiempo efectivo, implicaría que puede inspeccionar cuarenta vehículos al día, cuarenta vehículos al día. Hago todas estas reflexiones para llegar a la conclusión de que cada mecánico puede inspeccionar cuarenta vehículos. Si en cada línea, para ser óptima, hay dos inspecciones, implicaría que cada línea revisa ochenta vehículos al día, esos dos mecánicos; hablando, por supuesto, de vehículos ligeros, y otorgando..., no sé, un cinco por ciento de tiempos muertos, etcétera, etcétera, etcétera, podíamos llegar a la conclusión de que se podría, por cada línea, podrían inspeccionarse setenta y dos vehículos por línea y día, con dos mecánicos. Es complejo, pero es que luego, al final, yo creo que las conclusiones son muy contundentes.

En las líneas de pesados, si hacemos las mismas reflexiones, sobre la base de que se tarda quince minutos, etcétera, etcétera, etcétera, llegaríamos a la conclusión de que se pueden inspeccionar cincuenta y ocho vehículos pesados por línea y día, con dos mecánicos.

En las universales, el tema se reduce, de forma tal que, considerando que al año se trabajan doscientos veinte días efectivos -descontadas vacaciones, días festivos, etcétera, etcétera, y fines de semana, por supuesto, las capacidades de inspección de cada tipo de línea, con esas reflexiones que había hecho anteriormente, es que una línea de ligeros puede revisar quince mil ochocientos cuarenta vehículos/año, con dos mecánicos en esa línea. La de pesados, doce mil setecientos cincuenta, y las universales -que tienen unas pérdidas de ajuste inevitables-, catorce mil trescientos vehículos. Por tanto, los ligeros, quince mil ochocientos vehículos/año, con dos mecánicos, por supuesto. Los pesados, doce mil setecientos sesenta, y las líneas universales, catorce mil trescientos vehículos al año.

El Director General, en su comparecencia, decía que se pasarán -como había dicho anteriormente- quinientos cincuenta mil vehículos al año, suponiendo que no se incluyen en esos quinientos cincuenta mil vehículos los rechazados, que, siendo el veinticinco por ciento, o sea, uno de cada cuatro, nos daría que tendríamos que revisar, en el año mil novecientos noventa y uno, no quinientos cincuenta mil vehículos, sino, pongamos, seiscientos ochenta y siete mil quinientos vehículos. Analizando las..., de lo que hay actualmente, de las líneas actualmente vigentes, analizando las posibilidades globales de estas líneas, nos daría que tenemos, a resultas de esto, quince líneas de ligeros, diez líneas de pesados y siete de universales, sumadas, evidentemente, públicas y privadas. Y la capacidad total, con lo que tenemos aquí en estos momentos, sería -sobre la base de lo que yo he dicho anteriormente: quince mil ochocientos cuarenta por quince líneas de ligeros, doscientas treinta y siete mil, etcétera, etcétera...-, nos darían una capacidad de ins-

pección, de lo que hay en estos momentos, de cuatrocientos sesenta y cinco mil trescientos vehículos; en estos momentos. Con los datos que he manejado, que, evidentemente, si son falsos -que creo que no-, habría que rectificar. Cuatrocientos sesenta y cinco mil trescientos vehículos. Por tanto, restando los seiscientos ochenta y siete mil quinientos vehículos que tendríamos que revisar en el año mil novecientos noventa y uno -incluyendo las segundas revisiones- de esta capacidad actual de inspección, nos daría que tenemos un déficit, en estos momentos, de doscientos veintidós mil doscientos vehículos. En estos momentos, no podríamos revisar doscientos veintidós mil doscientos vehículos.

Si analizamos, provincia por provincia, la situación actual, nos daría -pensando siempre en el año mil novecientos noventa y uno-: las necesidades de inspección, en el año mil novecientos noventa y uno, de acuerdo con los datos que incluso nos fueron facilitados en esta Comisión, que las necesidades de inspección son treinta y dos mil ciento cincuenta y tres vehículos en el año noventa y uno; treinta y dos mil ciento cincuenta y tres. Si a eso le sumamos el veinticinco por ciento de rechazos, nos darían cuarenta mil ciento noventa y una inspecciones. Con la capacidad actual que tiene Avila, que es de titularidad pública, nos daría que tenemos dos líneas de ligeros y una de pesados; con los módulos que he utilizado anteriormente, nos daría que tendríamos, con esta tabla, una capacidad de inspección de cuarenta y cuatro mil cuatrocientos cuarenta vehículos; de forma tal que tendríamos un superávit de capacidad de inspección. Bien es cierto que, a lo mejor, no es muy exacto, en cuanto que a lo mejor la proporción de ligeros-pesados no está bien ajustada. Pero, en su caso, en su caso, podríamos concluir que la provincia de Avila, suponiendo que eso fuera una zona, está bien dotada en cuanto a número de líneas; y, en el caso de que no estuviera bien calculado el número de ligeros, sí que podríamos tener..., o que fuese superior a los treinta y un mil seiscientos ochenta vehículos ligeros, porque de los treinta y dos mil ciento cincuenta y tres que figuran en las estadísticas, yo desconozco, en estos momentos, cuántos son ligeros y cuántos son pesados. Y, es más, yo creo que es difícil saberlo. En su caso, en el supuesto de que no se mantuviera esta proporción, a lo mejor habría que aumentar una línea de ligeros, o -bien es cierto-, o arbitrar un turno de tarde para una línea exclusivamente. Con lo cual, la provincia de Avila, entendida como zona, estaría cubierta..., en el peor de los casos, arbitrando por la tarde una de las líneas actualmente existentes.

En la provincia de Burgos, de acuerdo con las estadísticas que usted nos facilitó, en el año mil novecientos noventa y uno, las necesidades de inspección son setenta y nueve mil trescientos setenta y ocho. A eso le añado yo el veinticinco por ciento de rechazados, me da noventa y nueve mil ciento setenta y tres inspecciones. Con la capacidad que hay en estos momentos, que son dos líneas

de ligeros, una línea de pesados y una línea universal, nos da -sumando y de acuerdo con los datos- cincuenta y ocho mil setecientos cuarenta vehículos que podríamos inspeccionar con lo que en estos momentos hay en Burgos capital: una estación de titularidad de la Junta y una universal, en Miranda de Ebro, que es de régimen de autorización administrativa, provisional, me parece.

Por tanto, la capacidad, en estos momentos, son cincuenta y ocho mil setecientos cuarenta; como necesitamos hacer noventa y nueve mil ciento setenta y tres, tenemos un déficit, en estos momentos, de la diferencia; y que, teóricamente, con lo que hay, con ese déficit, que así, a números redondos, son cuarenta y un mil vehículos de déficit los que tenemos, podrían solucionarse con una alternativa: con la misma inversión que hay en estos momentos, con lo que hay, trabajando en dos turnos las dos líneas de ligeros y la universal. Yo no sé si en estos momentos, ya, incluso la de Burgos, que es de titularidad de la Junta... En el supuesto de que no se quisiera duplicar el trabajo, o sea, trabajar mañana y tarde, pues habría, evidentemente, que crear dos líneas.

En León, siguiendo el mismo razonamiento y para no aburrir mucho, nos daría ciento cuarenta mil novecientos noventa y dos inspecciones a realizar, de acuerdo con las estadísticas que nos han facilitado, y en estos momentos tenemos una capacidad -entre León y Ponferrada- de inspección de setenta y tres mil cuarenta. Por tanto, tenemos un déficit casi el doble, evidentemente, por lo cual habría varias alternativas. Una de ellas sería, a lo mejor, que en las tres líneas de ligeros y una de pesados se trabajara en dos turnos, mañana y tarde, con lo cual quedaría sufragado el déficit; o construir otra estación de tres líneas de ligeros y una universal. No habría otra alternativa.

En Palencia, la conclusión sería que tenemos previsto..., tenemos necesidad de inspeccionar cuarenta y nueve mil quinientos setenta y cinco; capacidad, treinta mil, y, por tanto, podría solucionarse, o bien trabajando en dos turnos en las dos líneas, o bien construir una línea..., una estación con dos líneas de ligeros.

En Salamanca: previstos, ochenta y tres mil, y la capacidad que tenemos, cuarenta y dos mil; prácticamente, el doble, con lo cual habría que construir, necesariamente, una línea más de ligeros y trabajar en dos turnos en las dos líneas de ligeros actualmente existentes; y si no se quiere trabajar en dos turnos, habría que construir dos líneas más de ligeros y una de pesados.

En Segovia, las previsiones son cuarenta y tres mil; la capacidad que hay en estos momentos, con la única que hay en la capital, son de veintiocho mil seiscientos inspecciones, y, por tanto, habría que construir una línea más de ligeros, que posiblemente tuviera que trabajar a dos turnos, o con un solo mecánico en el segundo turno.

En Soria, las previsiones son treinta mil ciento once, y la capacidad que tiene en estos momentos la única estación que hay en Soria son veintiocho mil seiscientos; por tanto, tendría un déficit de dos mil o mil quinientas, con lo cual, pues parece que con trabajar a dos turnos una sola línea con un mecánico, parecería suficiente para cubrir estas necesidades.

En Valladolid son ciento cuarenta y cuatro mil setecientos doce las necesidades que tendremos en el noventa y uno, y la capacidad que hay en estos momentos: setenta y una mil; prácticamente, a la mitad. Por tanto, habría que construir una línea de ligeros más y una universal, trabajando dos turnos las tres líneas de ligeros y quizá una universal. Y si no se trabajase en dos turnos, habría que construir dos líneas más de ligeros y dos universales.

Y en Zamora, las previsiones son cuarenta y ocho mil trescientas treinta y tres. La capacidad que tiene en estos momentos la de Zamora son cuarenta y dos mil novecientos -prácticamente está equilibrado-; con lo cual, la línea de ligeros debería trabajar a dos turnos, y si no se quiere trabajar a dos turnos, pues, evidentemente habría que construir una línea más de ligeros.

De forma tal que, si contáramos, señor Consejero, con la premisa de que con las inversiones que hay en estos momentos, tanto públicas como privadas, trabajáramos a doble turno -en las públicas, que son la mayoría, es una facultad que tiene la Administración de hacerlo-, pues, en estos momentos, las necesidades que tendría la Comunidad Autónoma para el año mil novecientos noventa y uno, sin realizar ninguna inversión, o mínimas inversiones -eso sí, adecuando, evidentemente, el problema Capítulo I, etcétera, etcétera, que qué le voy a contar yo a usted del problema que existe-, pues nos daría que, en total, pues habría que construir una, dos, tres líneas de..., perdón, cuatro líneas de ligeros y una universal, exclusivamente añadidas a las estaciones, a las ITV actualmente en funcionamiento. Por tanto, serían necesarias cinco líneas más, sobre la premisa de que trabajan, evidentemente, a doble turno. Y en el supuesto de que no trabajaran a doble turno, pues ya el tema se descompone, de alguna forma, pues con veinte líneas más.

Esto implicaría un cierto reajuste en algunos temas. Y no quisiera aburrirles más, porque me he entretenido aquí en hacer muchos números, y, al final, las conclusiones a las que llego es que con lo que hay, prácticamente, se puede atender, modificando todo el sistema actual, que, en definitiva, no es otra cosa que optimizar las inversiones que hay en estos momentos, mejorando la gestión pública. Y, en su caso, sería necesario muy poca cosa más, si queremos ir a ese modelo; si no queremos ir a ese modelo, evidentemente, habría que construir o dar en régimen de concesión administrativa otras, para, evidentemente, cubrir esas necesidades.

En todo esto he utilizado, exclusivamente, los datos -que yo creo que son los únicos que hay- que ustedes nos facilitaron en la otra Comisión. Y, evidentemente, los parámetros que he utilizado son sobre bases contrastadas de tiempos que se necesitan para hacer una inspección.

Bueno, pues ahí estamos con ese dilema, que lo tendrá que resolver usted. Evidentemente, es un dilema que yo no le voy a decir cómo lo tienen que resolver. Pero, evidentemente, la conclusión que podemos llegar a es que, a lo mejor, con lo que hay y poco más, modificando la gestión, duplicando la gestión, en definitiva, haciendo doble turno, podríamos estar atendidos con muy pocas inversiones más, sobre la base de que hacen falta cinco líneas más -si mal no recuerdo lo que decía-; cinco líneas, a una media de 25.000.000 por línea: 125.000.000 de pesetas de inversión, más adecuación de Capítulo I, etcétera, etcétera. Esa es una fórmula; yo no digo que usted vaya a hacer ésa. Esa es una fórmula.

En cualquier caso, sí que nos resulta muy difícil -sobre el modelo que usted nos propone-, nos resulta prácticamente imposible poder discernir si las ubicaciones que ustedes proponen de nuevas estaciones ITV están adecuadas. O sí que nos gustaría conocer qué parámetros han utilizado para prever una nueva ITV en Cervera, en Béjar, en Arévalo y en Benavente -me parece que era-, y no sé si había alguna.... Y luego, la de León, capital, evidentemente, que ya sería una nueva. Y en Segovia no había nada.

Entonces, qué parámetros han utilizado, en cuanto si ha sido población, etcétera, etcétera. Con lo cual, no nos pronunciamos en contra de los que usted ponen. O sea, no decimos que no a lo que ustedes proponen, sino, simplemente, que le hacía esa serie de reflexiones sobre la base de intentar desmontar algo con lo que usted nace de antemano, cosa que me parece legítima, porque usted lo dijo desde el primer día: "Mi intención, o proyecto político que tiene mi Consejería o la Junta, es privatizar lo público que hay"; evidentemente, lo nuevo en régimen de concesional, que no digo que sea mala solución, ni mucho menos; al contrario. Usted, como muy bien conoce, lo he defendido. Simplemente le hago la reflexión, si con lo que hay, modificando la gestión, no tendríamos cubiertas las necesidades, para lo cual yo me brindo, evidentemente, a que me sean criticadas estas cifras radicalmente. Pero, vamos, yo creo que básicamente... yo creo que están bien, y lo único que habría que pensarse -y si las Cortes lo aceptasen- es modificar la explotación de las públicas, pasando a un doble turno, con todos los problemas que eso implica y con todas las dificultades que eso tiene, que yo sé que son muchas.

En definitiva, no quiero decir que el modelo nuestro sea el fetén; pero sí que le hago esa reflexión, un poco para que lo critique y para que vea que no es mejor ni peor

que el suyo. O sea, que, en definitiva, son dos fórmulas distintas. Y que sí que gustaría que me dijera por qué se hacen esas ubicaciones concretas y qué parámetros ha utilizado al respecto.

Y yo creo que... pidiéndole disculpas por haberle mareado con tantos números, termino mi intervención.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor de Lorenzo. Para contestar, tiene la palabra señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Señoría.

Señor de Lorenzo: he quedado realmente atónito. He quedado realmente atónito, porque yo creía que he estado hablando a un Procurador de las Cortes de Castilla y León, y usted se está comportando..., se debe haber olvidado que ha dejado de ser Consejero. Y quiero recordarles a todos que es a la Junta de Castilla y León a la que le corresponde ejecutar, y que me parece perfecto que demos cuenta de nuestro programa. Y gracias a Dios que es a la Junta, porque, con su teoría, le voy a decir algo que es contundente: no necesitamos crear ninguna estación. Los que no puedan pasar inspección aquí, que vayan a Madrid, a Santander o a Galicia. Prácticamente es lo que usted me está diciendo con la Comunidad. Me hace un estudio teórico y me dice: la capacidad de las líneas actuales es tanta.

Bueno. Primera observación. Me habla de tiempos óptimos, y tengo que recordarle que los tiempos óptimos está basado en un sistema de productividad ajeno a la ideología socialista. Tendremos que partir del trabajo normal y no del óptimo, porque, si no, tendremos que establecer un sistema de productividad que se llama habitualmente B2, o cualquier otro de los grados que hay, y establecer primas de productividad.

Pero luego me mete en una coctelera, absolutamente, la capacidad de todas las líneas y dice: el vehículo de la zona rayando a León, si tiene que marchar a Zamora, que marche ibendito de Dios! a Zamora. Y a ver si, con ese planteamiento de usted, en vez de llegar a evitar accidentes, los vamos a multiplicar, porque con ese trasiego que me hace de vehículos de una zona para otra, pues resulta que lo único que podemos hacer, en vez de solventar el problema, es aumentarlo.

Pero no le voy a discutir ni los tiempos óptimos, ni las capacidades, ni los programas. Bueno, realmente tengo que delatarme y decir que, a mí, hablarme un exconsejero del segundo turno y todas esas cosas me suenan a música celestial. Usted conoce la Ley de Función Pública, conoce la Disposición y conoce la capacidad de hacer todas esas cosas. Yo le puedo asegurar que, igual que la empresa privada no ha establecido sólo dos turnos, algunas veces hasta tres -ocho por tres son las veinti-

cuatro horas del día-, está muy lejos de mi intención alterar la Función Pública y que los funcionarios me vayan persiguiendo... Porque, si quiere usted establecemos tres turnos -uno de noche-, y así completamos más la inspección.

Pero vamos a analizar y vamos a ser serios, señor de Lorenzo. Me dice que cuáles han sido los criterios. Pues es muy simple. Los criterios son: que podremos tener capacidad en las instaladas... Bueno, me ha reconocido -a Dios gracias- que en las que se están propugnando hay déficit de todas las formas; me ha dicho que en León hay un gran déficit, que en Valladolid hay un gran déficit..., ya es algo. Luego me dice: en Zamora, bueno, con una línea lo arreglamos. Pero, oiga usted, mire el mapa, mire la distribución de kilómetros. Y cuando estamos hablando de Benavente, lo estamos haciendo en proporción de que existen unos estudios de la Ley de, que son las distancias y cuál es el parque de vehículos alrededor de esa zona; e intentamos ubicar estaciones, aunque estén sobradas de capacidad, para que puedan pasar las inspecciones con unos criterios absolutamente lógicos, en cuanto a facilitar -principio fundamental- la mayor comodidad para nuestros administrados a la hora de exigirles pasar una inspección. Cada vez que hablamos de inspección..... una palabra, inspección, ya empiezan a temblar; no le digo nada si es la de Hacienda. Empezamos con los vehículos, hacemos temblar; si quiere, además de pasar las de la inspección, les hacemos pasar un purgatorio, con lo cual yo entiendo que va en contra completamente del espíritu que debe tener la Administración, que es acercar sus servicios al administrado.

Luego, primer principio de mi estudio: evidentemente, con unas capacidades mínimas para no caer en un excesivo gasto administrativo, facilitar al máximo las inspecciones de vehículos. Desbarata absolutamente todo el estudio y todos los números de cifras que usted me acaba de dar. Por eso estamos proponiendo la posibilidad de una estación en Arévalo, una en Aranda -hacer fija la móvil que tiene, como usted ha dicho perfectamente-; crear la de León, que usted, con los dos turnos y sin dos turnos, sabe que hay necesidad; la de Cervera como posibilidad; la de Béjar, también por la distancia hacia Salamanca, porque hay que seguir mirando el mapa y saber que existe un Ciudad Rodrigo, que existe la zona de Béjar, que está la zona de Guijuelo, saber cuál es el número de vehículos que tiene y por qué escogemos Béjar; establecemos la de Medinaceli, por la frontera, digamos, la dificultad de las comunicaciones de la zona norte de la Comunidad; la de Valladolid, porque usted dice que hay déficit; la de Benavente, por lo razonamientos que he expuesto.

Pero si usted dice que había capacidad antes, yo le tengo que decir que sí. Pero le voy a decir una cosa: en el año mil novecientos ochenta y siete, el número total de inspecciones que se pasaron, de vehículos, fueron, con

esa capacidad que usted me ha dicho teórica de los cuatrocientos y pico mil vehículos, con esos datos de hoy, cuatrocientos sesenta y cinco mil trescientos... No dejaron de trabajar e, incluso, las privadas ya estaban en horarios de mañana y tarde; evidentemente, las Públicas no estaban en ese doble turno. Pero le voy a decir a usted que se pasaron, en total, doscientos treinta y dos mil vehículos cuatrocientos cuarenta y ocho, con colas. Es decir, que, si hubiese habido más capacidad con esos estudios óptimos, en vez de pasar doscientos treinta y dos mil, pues podrían haber pasado bastantes más.

Pero, fíjese bien. En las ITV públicas se pasaron ciento cuarenta y siete mil novecientos cincuenta y uno, y en las privadas ochenta y cuatro mil cuatrocientos noventa y siete. Quiere decir que la mayor capacidad pública se responde, también, a un mayor número de inspecciones. Pero mi razonamiento inicial era que esas inspecciones que estamos pasando en las públicas... No se trata de que subamos o no las tasas -y enlazo con la siguiente duda de ese mar que tiene-. Es que en la Ley de Tasas está previsto que suba, aproximadamente, el cincuenta por ciento, si no se modifica el tema, con lo cual estaríamos situados en 1.520 pesetas, o por ahí. No se trata de eso, porque ya sabe que mi principio es, por lo menos, que el señor que no tenga coche no le pague el servicio al señor que tiene coche; para empezar. Pero, bueno, como dice usted, es discutible. ¿Qué culpa tiene la señora que vive en de Abajo, que no tiene coche, y tenga que soportar con sus presupuestos las inspección de vehículos del señor que utiliza el coche?

Pero, bueno, independientemente de que todo eso es opinable, lo único que le puedo decir es: aquí están los resultados, y le estoy diciendo que con esos estudios y con estas líneas se cubren las necesidades. Pero no sólo eso. He descendido al terreno real, a una distribución lógica por núcleos, por distancias, por inversiones, por posibilidades de explotación, etcétera, y llevo a la conclusión que usted... Porque le quiero recordar, tanto que usted es dado a recordarme un error de mi Director General cuando habló de las cincuenta nuevas y los 1.300.000.000, que ya me ha recordado en el Pleno una vez, ahora vuelve, porque estamos hablando de cincuenta términos redondos globales -he hablado de cincuenta y tres, con la creación de las dieciocho nuevas-, quiero decirle -y le estoy hablando de la inversión de alrededor de los quinientos y pico o los 600.000.000 que hablamos en principio, -y ya sé que usted me ha contrastado dos veces un pequeño deslizamiento- que usted ahora está cometiendo un error, y es usted mismo, y eso sí que me sorprende. Porque si yo le leo mi primera comparecencia, usted dijo textualmente -se lo puedo leer- que veía bien el sistema que estaba proponiendo para las nuevas estaciones, para las que se fueran a crear. E, incluso, cuando estábamos hablando de las que se iban a crear, independientemente del criterio de zona... Y yo no tengo ningún capricho porque esté ubicado exactamente, la nueva que queremos, en Benavente, o cinco kilómetros

más para allá, o... Lo que está claro es que debe de ubicarse en ese núcleo donde hay vehículos y posibilidades de pasar las inspecciones y evitar ese kilometraje.

Lo cual quiere decir, señor de Lorenzo -y se lo digo con todo el cariño-, le agradezco profundamente el esfuerzo de ese estudio teórico que ha hecho. Se han hecho bastantes más. Se han contrastado con técnicos. Curiosamente, los mismos técnicos... El alma de este estudio, fundamentalmente, ha sido el mismo técnico que usted tenía -quiero decirlo para que no tenga ninguna duda- y sus mismos señores. Y yo, evidentemente, aunque sé algo de economía, no me atrevo a opinar demasiado en cuestiones técnicas; procuro aplicar unos ciertos conocimientos económicos para ubicar el tema, pero me fío de los conocimientos técnicos que me aportan, y, concretamente, usted sabe igual que yo que el funcionario... el Jefe de Servicio del que estoy hablando es un gran funcionario y que, por tanto, usted puede tener facilidad para comprobar que ese estudio está hecho.

Yo creo que podemos marear la perdiz, pero, con todo el cariño, le digo: agradeciéndole ese esfuerzo de exposición, sabe usted igual que yo que el programa que presento es un programa absolutamente coherente; por supuesto, respetaré sus opiniones, pero dejen a la Junta, por favor, gobernar, y luego tengan ustedes la oportunidad de criticar. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias. Tiene la palabra, para replicar, el Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señor de Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: La verdad es que no tiene por qué picarse, señor Consejero. Lo que pasa es que hay un hecho que es absolutamente identificativo, y lo ha dicho usted: que la capacidad, no sólo la capacidad, sino la productividad que tienen las líneas de Madrid era, según he oído, pues, muchísimo mayor que las de Castilla y León. Entonces, en base a eso, yo creo que es lo que, de alguna forma, podría aplicarse usted aquí; que porque están, en cierto modo, infrautilizadas. Yo no voy a entrar en este tema, ni, por supuesto, voy a decir que se ha insinuado que los funcionarios son vagos y esas cosas... O sea, aquí habrá algunos funcionarios y seguramente no opinen eso. Ni, por supuesto, a desdormirme de lo que dije en su comparecencia, de que las nuevas no me parecía mal que fueran por concesión administrativa; si yo no estoy hablando de que las nuevas no sean por concesión administrativa, sino lo que le estoy diciendo, en base a esos estudios... Que ya me ha dado un dato más, que no lo había dicho al principio: que ha utilizado los criterios de distancia, cosa que al principio no se había dicho; criterios de distancia para ubicar las estaciones. Me parece un criterio más.

Yo le estaba diciendo: en base a estos números, que seguro que coinciden con los del funcionario al que usted hacía referencia anteriormente, ¿se ha planteado alguna vez la posibilidad de mejorar la productividad de las líneas públicas, estableciendo el segundo turno, dada la impresión que hay ahí, y, en definitiva, que hay una capacidad potencial que se podría utilizar? Sería una fórmula como otra cualquiera, y de hecho así se ha hecho en algunos otros sitios, y que, evidentemente, no tendría usted el problema de funcionario, de la Ley de Función Pública, ni de nada ¿eh?. En definitiva, esa gente sería gente nueva. Porque si actualmente está ya la gente ocupada en el turno de ocho a tres o el horario que tengan, evidentemente, en el turno de tres a diez, evidentemente, serían nuevos funcionarios; mejor dicho, nuevo personal laboral, nuevo personal laboral para atender esas inspecciones. Con lo cual, evidentemente, no se crea ninguna imposibilidad de poderlo poner en práctica. Exclusivamente, sobre lo que usted tiene, la posibilidad de utilizarlo, no las siete horas o siete horas y media que hay en este momento, sino mañana y tarde, con lo cual, entre otras cosas, damos un mejor servicio al ciudadano. En estos momentos, en las ITV -en las públicas, en las privadas creo que no es así-, en las públicas, en estos momentos, para pasar una revisión técnica tiene que ser por la mañana, tiene que ser por la mañana; por la tarde, que yo conozca, no hay posibilidad de pasarla en ninguna pública. Y lo que le estoy diciendo: facilite usted la gestión a los usuarios, pudiendo abrir mañana y tarde, para lo cual facilita usted la gestión, da facilidades al usuario para ir o por la mañana o por la tarde, amén de todas esas cuestiones que nos plantea de reserva telefónica, ingreso en banco, etcétera, etcétera, y, además, esa misma inversión que tienen ustedes hecha en estos momentos la está potenciando muchísimo, porque, en lugar de trabajar siete horas, va a trabajar catorce. Ese es el modelo que yo le había dicho, que, en definitiva, no entra en contradicción con el suyo; simplemente es un modelo distinto. Con lo cual, entre otras cosas, aparte de facilitar al usuario el tema, y viendo el grave inconveniente que tiene usted de aumentar el capítulo I en la próxima Ley de Presupuestos para poder contratar el personal laboral necesario -que no sería mucho- al respecto, pues, daría un mejor servicio al ciudadano y aprovecharía mejor las instalaciones. Aún y así, reconozco que habría que crear alguna línea nueva, que admito que pudiera ser mediante concesión administrativa.

Incluso, haciendo cifras, a mí me da la sensación de que la palabra déficit difícilmente podría salir adelante. Porque, si hemos calculado -y es difícilmente rebatible esa cifra- que en el año mil novecientos noventa y uno tienen que pasar por las ITV seiscientos mil vehículos, seiscientos mil vehículos, suponiendo una tasa por vehículo media de mil pesetas -que es la mitad, o menos de la mitad que las privadas, en estos momentos-, nos daría, multiplicando fácilmente, seiscientos millones de pese-

tas; que yo creo que con eso, con eso quedaría cubierto el posible déficit que pudieran tener las públicas, que yo creo que no existe, y si existe en estos momentos es porque están absolutamente desfasadas las tarifas.

Y sí que me alegra que me diga que uno de los criterios que han utilizado no es la mayor utilización de las estaciones, sino la distancia, porque, claro, me encuentro aquí con situaciones como, por ejemplo, la de Segovia, la de Segovia, que teníamos -le repito, en Segovia- previstas para el año mil novecientos noventa y uno cuarenta y tres mil trescientas noventa y una -inspecciones -incluidas, por supuesto, el veinticinco por ciento de revisiones- y la capacidad actual son veintiocho mil seiscientas. O sea, realmente, estamos al sesenta por ciento o una cosa así, o el sesenta y tantos por ciento. Y sin embargo, en el programa que usted nos ha mandado aquí no figura ninguna en Segovia, y lo más cerca que tienen, si no me equivoco, es Arévalo; lo más cerca que tiene uno de Segovia es Arévalo. Yo no sé si por otro lado también Medinaceli, no sé... Arévalo. Con lo cual, nos encontramos con que ese criterio de distribución falla en Segovia.

En León, me da la sensación también de que, al haber ya una ITV pública en León, al lado del Laboratorio, más una nueva que quiere construir, que es privada, que estaría dentro de la capital, más la de Ponferrada, utilizando los criterios que usted dice de distancia, no me cuadra, porque nos queda en una provincia tan inmensa como es León: Ponferrada, con una que tiene privada en estos momentos, León con dos, una privada y otra pública, y el resto, para arriba nos queda... y para la derecha nos queda absolutamente virgen. No sé si, a lo mejor, tendrían ustedes que afinar eso un poco más. No lo sé. Evidentemente, no estoy en condiciones de poder competir con usted en este momento, porque es que usted tiene los datos y yo no los tengo. Pero me da la sensación de que ahí puede haber una cierta ruptura de ese criterio de distancia, que puede ser válido y que podría, de alguna forma, justificar el deseo que tienen ustedes de no optimizar los recursos que en estos momentos están en nuestras manos, que son las inversiones hechas en ITV públicas; sobre la base, también, de que me da miedo que no hagan mucho con las públicas, sobre la base de que quieran seguir manteniendo el criterio de privatizarlas en el año mil novecientos ochenta y nueve. Evidentemente, lo podrían hacer si encontrasen el apoyo mayoritario de la Cámara. El del PSOE no lo van a tener; si logran convencer al Grupo Centrista, evidentemente, tienen esa mayoría y lo podrían hacer. Evidentemente, el resultado de la última votación no fue ése.

Y en definitiva, no creo que deba usted sentirse molesto porque le haya dicho todo lo que le he dicho, señor Consejero. He intentado aportarle alguna cosa más, evidentemente; luego ya, cuando tengamos ocasión

de hacer las Enmiendas, pues, las haremos al respecto, y sobre la base de que yo creo que he utilizado unas cifras ciertas y fiables, que he expuesto un modelo que podría ser bueno y quién sabe si sería mejor. Desde luego, sería más barato que el que usted expone; no sé si más cómodo para el usuario, pero, evidentemente, más barato que el que usted expone, y que, con el criterio que usted expone de distancias, veo que hay lagunas, por lo menos a nivel teórico. Digo el de Segovia, veo el de León capital, al haber dos y no prever la segunda, en lugar de en León capital en alguna otra población de cierta entidad de la provincia de León, que podría ser más congruente que lo que usted dice. Y, por lo tanto, pues, estoy donde siempre he estado, señor Consejero.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Lorenzo. Señor Consejero, tiene la palabra.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Vamos a ver. Señoría, señor de Lorenzo. No estoy molesto. Si lo único que le estaba explicando es que, como usted no está convencido en la argumentación que me está dando, porque usted conoce algo del tema que estamos hablando, lo único que está haciendo es intentando confundir ese mar, que decía usted, de dudas.

Mire usted, sabe usted perfectamente que, cuando yo le he dicho las distancias, le he dicho: "y el número de vehículos de un radio de acción del núcleo que se pretende". Pues bien, plasmado en el mapa el número de estaciones que he propuesto, da la casualidad que hacemos el círculo concéntrico y hay incluso zonas que se superponen unas con otras. Lo cual quiere decir que está perfectamente cubierto. Como usted ha manejado dos provincias, le voy a contestar a dos provincias.

A la provincia de León. En León capital hay una. Y, fíjese qué casualidad, usted sabe igual que yo que, aún doblando en esa, me ha dicho que habría necesidad de crear; pues si vamos a crear, creemos. Y da la casualidad que, creándolo, queda cubierto, y le voy a explicar por qué; porque la zona norte de Villablino, su comunicación natural es con Ponferrada más cómoda, y en Ponferrada existe una ITV; la zona de León coge el resto de la zona; y se me puede escapar, como usted dice, la zona norte -Guardo-, pero da la casualidad de que existe en Palencia. Se me puede escapar la zona sur, y da la casualidad que estoy proponiendo Benavente. Quiere decir que está perfectamente definida la provincia de León. Y está perfectamente definida, no sólo por la capacidad, sino porque le vuelvo a repetir que tengo sombreados los círculos que se escogen con cada una -y no porque lo haya hecho yo, que no es mérito mío, y lo aclaro nuevamente; ha sido porque el técnico a que nos estamos refiriendo, que usted y yo sabemos perfectamente, lo tiene, no sólo estudiado, sino que nos lo puede recitar a los dos de

memoria-, y le puedo asegurar que está cubierto. Y le invito, si no, que se pase a verlo.

Pero como, en definitiva, lo que se trata aquí es de una cuestión que usted quiere sembrar, digamos que es por qué no incrementa su gestión en las estaciones públicas, que parece que las tiene abandonadas. Pues, no señor, no las tengo abandonadas. Y no las tengo abandonadas porque tengo la gran virtud de que, cuando las Cortes me exponen, votan y me dicen lo que tengo que hacer, suelo ser respetuoso con lo que dicen. Y estoy intentando agilizar y armonizar las Inspecciones Públicas. Lo que no se me ha pasado por la cabeza es duplicar esos turnos, por dos razones, en estos momentos: primero, porque no las tengo presupuestadas las plazas esas; segundo, soy -respetuoso, también, con la Ley de Presupuestos. Y ustedes mismos me han dicho siempre la ver qué es lo que hacen y a ver si lo cumplen! Voy a ver si soy capaz de cumplir el presupuesto que tracé y voy a ver si soy capaz de dar el servicio.

Y, mire usted, déle todas las vueltas que quiera. Apruebe o haga, por supuesto, las observaciones que crea convenientes. Mayor lógica que este estudio no la puede tener. Y me brindo, incluso a título personal, a explicárselo con cifras, con mapas, con detalles económicos; incluso, si no se fía de mi palabra, le puedo dejar a los técnicos que trabajaron con usted, si se fía más. Muchas gracias.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Yo ya lo había dicho, ¿eh? Si me permite el Presidente. Por supuesto que me fío de usted, a pies juntillas, mucho más que de ningún otro técnico; eso por supuesto. Al fin y al cabo usted es miembro del Gobierno que dirige los destinos de mi Comunidad y por tanto mis propios destinos; eso por descontado. Pero el tema concreto de León, el tema concreto de León, ha dicho que había necesidad de construir más. Yo le digo: usted tiene una estación, ahora, en estos momentos, en León -que es pública-, con tres líneas, dos de vehículos ligeros y una de vehículos pesados, y usted lo que prevé, lo que prevé es crear una nueva mediante concesión administrativa, con tres líneas; imagino que serían dos de ligeros y una de pesados. O sea, hacer una igual que la que hay en estos momentos en la misma capital, a lo mejor separada quinientos metros, o dos kilómetros y tal... Y yo le pregunto: ¿no sería más racional -es una pregunta de lo que yo haría, por lo menos-, no sería mucho más racional que eso que usted tiene ahí, que ya tiene hecha la inversión, duplicar el número de turnos en León, uno de ocho a tres -o de siete... la hora que sea-, de ocho a tres, y otro de tres a diez; no invertir ni un solo duro y no tener dos líneas... dos estaciones en la capital? Yo le digo lo que yo haría. A mí me parece más racional lo que yo digo. Más racional; desde luego, más barato, por supuesto, pero más racional, más racional también. Porque, además, nos podemos encontrar una situación en León, y yo creo que

hay que hablar también -como se dice en esas tierras- "a calzón quitado", nos podemos encontrar una situación en León enormemente extraña: una pública -que me consta que funciona bien, que puede funcionar mejor, evidentemente-, y una privada separadas quinientos metros. La pública con unas tasas menores, yo creo que siempre va a ser así, por mucho que adecuemos la Ley de Presupuestos, yo creo que debe ser así, además; y la privada con unas tasas mayores. Y no nos engañemos de que, en estos momentos, la flexibilidad, por utilizar una palabra... que tienen las privadas con respecto a las públicas es mucho mayor, es mucho mayor. Es evidente que no se puede demostrar, pero yo creo que es "vox pópuli" que mucha gente cuando tiene problemas, en lugar de ir a una pública, va a una privada; por algo será. Yo no digo que porque pero "algo tendrá el agua cuando la bendicen", como se dice por estas tierras.

Entonces, nos podemos encontrar con una situación en León absolutamente kafkiana, una pública y una privada; dos inversiones que podían quedar reducidas a la que hay hecha ya, duplicando turnos, que no sería más que en la próxima Ley de Presupuestos -por eso no le corre a usted una prisa de que sea para este verano-, en la próxima Ley de Presupuestos, que están tramitando ya o que están elaborando ya, prevea el personal que sea necesario, que lo tengo por ahí..., no sé, que sería más o menos los mismos que hay ahora, el personal que sea necesario; hacer los correspondientes concursos, dotar a esa inversión que tiene usted hecha de los mismos funcionarios que hay ahora, trabajar en dos turnos en la misma ciudad, rentabilizando y optimizando esa inversión, y no crear una situación extraña de que en la misma capital haya una pública, una privada, con dos inversiones -aunque venga de iniciativa privada, al fin y al cabo son dos inversiones que nos tienen que preocupar a todos-, y con una situación que se produce en la práctica eso que yo le digo, que a lo mejor la privada, para ganarse clientela, como al final es todo un mercado que hay que ganarse al cliente....

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTINRAMOS): Señor Lorenzo, la palabra era matizar un tema o una explicación pequeña, pero no para exponer otra versión.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Diez segundos más. Como en definitiva, esto es un mercado que nos tenemos que ganar, la privada, para ganarse clientes, pues es más generosa y aunque vea la rótula de la dirección rota no la pone y punto, ¿no? Entonces, a mí me da la sensación de que no está..., independientemente de que el técnico que usted me menciona sabe mucho y, desde luego, muchísimo más que yo, evidentemente menos que usted, pero mucho más que yo, sí que le digo que tiene defectos de bulto este estudio.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MAR-

TIN RAMOS): Gracias, señor Lorenzo. Tiene la palabra... El Consejero va a contestar.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Gracias, señor Presidente. Recriminarle al señor Lorenzo que, aprovechando la aclaración, ha vuelto a intervenir otra vez en el debate.

Y sólo voy a decirle lo siguiente: no es cierto lo que usted dice, duplicando un turno no se duplica la capacidad. Primero, porque si se duplican los turnos, la amortización efectiva, la depreciación de las máquinas y mantenimiento es mucho mayor, con lo cual, tendría que crear otro turno de mantenimiento, con lo cual, si no, perdería muchos más días. Pero, en segundo lugar, no le estoy diciendo que gaste dinero la Administración Pública, no se preocupe, porque, evidentemente, eso se hace a concesión, invertiría la iniciativa privada, crearía puestos de trabajo la iniciativa privada. Y no se preocupe tanto, si llevamos la ventaja en la Administración Pública, cosa que el tiempo demostrará que no es así, aun siendo más caro, aun siendo más caro, no se preocupe usted, porque, en definitiva, el que arriesgaría el dinero es el que voluntariamente iría a hacerse concesionario y se le adjudicara el concurso.

Dicho esto, no le admito bajo ningún concepto, bajo ningún concepto, la acusación que usted está haciendo, de que las empresas autorizadas actualmente, uno de los motivos que quiero pasar a concesión es precisamente, y lo he argumentado, la obligación que tienen y la posibilidad de abrir expedientes sancionadores, bastante más fácilmente por el sistema de concesión, no le admito que lo estén haciendo peor. Porque, mire usted, dos sociedades privadas han sido sancionadas muy duramente por cuestiones muy nimias; y, además de eso, le puedo asegurar que se están homogeneizando los criterios mucho más.

Y, por desgracia, tengo que concluirle que los mayores disgustos hasta ahora me los ha dado una pública. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Consejero. Por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, tiene la palabra el señor Cid.

EL SEÑOR CID FONTAN: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías. Brevisísimamente, puesto que ya en este debate amplísimo, el señor Consejero, primero en su exposición del programa y luego con la intervención del Portavoz del Grupo Socialista, creo que hemos tenido que salir todos perfectamente informados del tema del programa que hoy se traía a esta Comisión.

A mí, quizá, lo que se me ocurra es preguntar ¿por

qué insistir tanto en el doble turno cuando antes no se puso? Porque la posibilidad existía, y si existía como posibilidad no se debió de ocurrir; se ocurre ahora el tema del doble turno como solución, que no parece que sea tampoco la solución adecuada.

No hemos oído nunca una alusión que se pone en boca del señor Consejero y que, sin duda, no se ha dado cuenta, que era algo referente a los funcionarios o en demérito de los funcionarios. No ha dicho esa palabra de demérito de los funcionarios. Ha establecido la separación entre la gestión pública de los servicios públicos y la gestión privada de la empresa; es decir, algo completamente distinto. Y todos sabemos que la gestión pública de los servicios públicos no da más que déficits, en todas las empresas públicas, mientras que en las privadas, unas salen adelante y otras no, pero la mayoría sí; con lo cual, estamos defendiendo una iniciativa privada frente a la gestión pública de los servicios.

Se habla del doble turno, y, aparte de lo que ya ha dicho el Consejero, a mí se me ocurren algunas dificultades que podían surgir de ese doble turno. Estamos hablando de León -y por no ir a otro ejemplo-, ¿qué ocurriría cuando hubiese que parar la estación por limpieza, averías, etcétera? ¿Se paraba entera para los dos turnos? ¿Qué ocurriría, cualquier anomalía que ocurriese? También tiene sus ventajas el establecimiento de doble estación. No siempre se puede pensar que un doble turno soluciona, no sólo por las muchas razones que ha dado el Consejero, sino también porque, efectivamente, en los dobles turnos se produce siempre esa falta de productividad relativa. Y aquí sí ocurre, desde luego.

Se hace referencia a la Comunidad de Madrid. Se dice que el Consejero ha hablado de una mayor productividad. Tampoco lo ha contestado, pero yo sí he tomado nota. No ha hablado de mayor productividad. Lo que ha hecho ha sido sacar el índice en razón del parque dividido entre el número de líneas; y le resultaba que si en Madrid se estaban atendiendo veinticinco mil -creo recordar- vehículos por línea, resultaba que, con las dieciocho nuevas líneas, nosotros atenderíamos unos dieciséis mil y pico vehículos por línea. Es decir, la comparación ha sido para venir a poner de manifiesto que con las nuevas dieciocho líneas, nosotros estaríamos en condiciones de atender debidamente nuestro parque, y que en Madrid estaban intentando hacerlo -lo harán mejor o peor-, no ha juzgado, sino que está poniéndonos en comparación con otra Comunidad, considerando óptima la situación nuestra y no diciendo que aquélla sea más productiva.

En resumen, nuestra postura va a ser siempre, y desde luego clara en este punto, la de apoyar, la de felicitar al Consejero, la de apoyar el programa de la Junta, pero felicitar al Consejero. Porque creemos que viene a las Comisiones -y no es un piropero, Consejero-, viene tan documentado que no tenemos ocasión de

aportar cosas nuevas. Por mucho que veamos los temas, nos los trae, en comparación, estudiados, con productividades, con soluciones, y creemos que las soluciones que da son unas soluciones correctas.

El programa que apuntaba mi buen amigo, el Portavoz del Grupo Socialista de Segovia, y decía Arévalo..., ¡hombre! Arévalo sí comprende una parte importante de la provincia de Segovia a poco que se extienda el círculo. Quiere decir que de esos cuarenta y tantos mil vehículos a atender sí puede absorber una parte importante, sobre todo teniendo en cuenta los núcleos que entran en el círculo de Arévalo.

En consecuencia, nos parece un programa acertado, felicitamos al Consejero por su exposición, y deseamos que salga adelante y que nuestras inspecciones técnicas sean buenas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Cid. Para una pequeña aclaración, tiene la palabra el señor Lorenzo.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: El doble turno no se había puesto anteriormente porque no era necesario. Ahora todavía no es necesario. Será necesario el año noventa o noventa y uno. De momento no hay vehículos que inspeccionar suficientes a ese respecto.

Y lo que usted dice de que se pare la pública para limpiarla, bueno, pues está previsto: por la noche las compañías de limpieza, los sábados y los domingos. Y cuando se estropea, se puede estropear una pública o una privada también.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Lorenzo. Tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR PEREZ VILLAR): Muchas gracias, Portavoz de mi Grupo; muchas gracias por dos razones. Primero porque, evidentemente, incluso me sonroja con eso que no es piropo; intento cumplir con mi obligación, simplemente. Pero, sobre todo, muchas gracias porque ha demostrado que ha estado absolutamente pendiente. Y, efectivamente, aquello que por un lapsus mental se me pasó a mí de contestar de Segovia, etcétera, lo ha cumplimentado. Muchas gracias.

Por último, decir que esas aclaraciones sobraban, señor Lorenzo, puesto que ha habido colas, y como ha habido colas podría habérsele ocurrido el segundo turno. Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR SAN MARTIN RAMOS): Gracias, señor Consejero. Terminado el examen y debate del Programa de Actuación en Materia de Inspección Técnica de Vehículos remitido por la Junta de Castilla y León, recuerdo a los Grupos Parlamentarios que la Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión del nueve de Mayo, acordó que el plazo de presentación de las propuestas de resolución sea de cinco días y que dichas propuestas de resolución se sustanciarán en el seno de esta Comisión.

Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las diecinueve horas).