



# CORTES DE CASTILLA Y LEON

## DIARIO DE SESIONES

Año 1993

III LEGISLATURA

Núm. 260

### COMISION DE INDUSTRIA Y ENERGIA

**PRESIDENTE: Don Carlos Rojo Martínez**

**Sesión celebrada el día 15 de Diciembre de 1993, en Fuensaldaña**

#### ORDEN DEL DIA:

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Economía y Hacienda, a solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto y de Centro Democrático y Social, para informar a la Comisión sobre:
  - Futura privatización de las ITV
2. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Industria, Energía y Minas, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
  - Informe de gestión de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos de titularidad de la Junta y proyectos sobre las mismas.

#### SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas treinta minutos.	7751	Intervención del Sr. Becker Zuazua, Consejero de Economía y Hacienda, para informar a la Comisión.	7751
<b>Primer punto del Orden del Día.</b>			
El Presidente, Sr. Rojo Martínez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	7751	El Presidente, Sr. Rojo Martínez, suspende la sesión.	7752

	<u>Págs.</u>
Se suspende la sesión a las diecisiete horas cuarenta minutos, y se reanuda a las diecisiete horas cincuenta minutos.	7752
El Presidente, Sr. Rojo Martínez, reanuda la sesión, y abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	7752
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	7752
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. de Fernando Alonso (Grupo de CDS).	7752
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Jiménez-Ridruero Ayuso (Grupo Socialista).	7753
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Abad Ibañez (Grupo Popular).	7754
Intervención del Sr. Becker Zuazua, Consejero de Economía y Hacienda, para responder a las cuestiones planteadas.	7755
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Aznar Fernández (Grupo Mixto).	7755
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. de Fernando Alonso (Grupo de CDS).	7756
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Jiménez-Ridruero Ayuso (Grupo Socialista).	7757
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Abad Ibañez (Grupo Popular).	7758
En turno de dúplica, interviene el Sr. Becker Zuazua, Consejero de Economía y Hacienda.	7758
El Presidente, Sr. Rojo Martínez, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores presentes en la Comisión.	7759
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Almarza González (Grupo Socialista).	7759
Contestación del Sr. Becker Zuazua, Consejero de Economía y Hacienda.	7759
Intervención del Procurador Sr. Abad Ibañez, para hacer una matización.	7759
El Presidente, Sr. Rojo Martínez, suspende la sesión.	7760
Se suspende la sesión a las dieciocho horas cuarenta minutos, y se reanuda a las dieciocho horas cuarenta y cinco minutos.	7760
<b>Segundo punto del Orden del Día.</b>	
El Secretario, Sr. Valcuende González, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	7760

	<u>Págs.</u>
Intervención del Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas, para informar a la Comisión.	7760
El Presidente, Sr. Rojo Martínez, abre un turno de intervenciones para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	7761
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Jiménez-Ridruero Ayuso (Grupo Socialista).	7761
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Abad Ibañez (Grupo Popular).	7762
Intervención del Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas, para responder a las cuestiones planteadas.	7763
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Jiménez-Ridruero Ayuso (Grupo Socialista).	7764
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Abad Ibañez (Grupo Popular).	7765
En turno de dúplica, interviene el Procurador Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas.	7765
El Presidente, Sr. Rojo Martínez, abre un turno de preguntas para los Sres. Procuradores presentes en la Comisión.	7765
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. González Velasco (Grupo Popular).	7766
Contestación del Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas.	7766
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Serna González (Grupo Popular).	7766
Contestación del Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas.	7766
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Amílivia González (Grupo Popular).	7766
Contestación del Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas.	7766
En turno de preguntas, interviene la Procuradora Sra. Cavero Pérez (Grupo Socialista).	7767
El turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Simón de la Torre (Grupo Socialista).	7767
Contestación del Sr. Cifuentes González, Director General de Industria, Energía y Minas.	7767
El Presidente, Sr. Rojo Martínez levanta la sesión.	7767
Se levantó la sesión a las diecinueve horas treinta minutos.	7767

(Comenzó la sesión a las diecisiete horas treinta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Doy lectura al primer punto del Orden del Día, que es el siguiente: "**Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Economía y Hacienda, a solicitud de los Grupos Parlamentarios Mixto y de Centro Democrático y Social, para informar a la Comisión sobre futura privatización de las ITV**".

Dando la bienvenida al Consejero y al Director General, comenzamos con la intervención del Director General. Al finalizar la misma, habrá una suspensión de la Comisión durante cinco minutos, para que se incorpore el Director General para el segundo punto del Orden del Día. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR BECKER ZUAZUA): Muchas gracias, señor Presidente. Comparezco, a petición de los Grupos Parlamentarios Mixto y de Centro Democrático y Social, para informar sobre las previsiones y los criterios de las privatizaciones de las ITVs.

Quisiera, en primer lugar, aclarar o matizar un poco el tema de la privatización en sí mismo. Es que, a la hora de hablar de privatizaciones de las ITVs, debemos de fijarnos en dos figuras específicas contempladas en la Ley de Contratos del Estado y su Reglamento, que son, por un lado, la concesión de dominio público de las estaciones ITVs, que seguirán siendo propiedad de la Junta de Castilla y León, y, en segundo término, la concesión de la gestión del servicio público de las ITVs, que seguirá siendo un servicio público, aunque gestionado por empresas privadas.

Hechas estas precisiones, pasaré a informar de los principales motivos que nos llevan a adoptar la decisión de modificar el régimen actual de funcionamiento de las estaciones de ITV propiedad de la Junta de Castilla y León.

Como Sus Señorías conocen, el Decreto 126/1988, de veintitrés de junio, organizó el servicio público de ITVs en Castilla y León, y fue desarrollado por Orden de la Consejería de Economía y Hacienda de fecha seis de julio del año mil novecientos ochenta y ocho. Estas disposiciones organizan la gestión del servicio público de ITVs en base a la concesión administrativa a empresas privadas. Y el Decreto 126/88 determina en su Artículo 4 que la Comunidad Autónoma queda dividida en trece zonas concesionales, cuya delimitación se establece en el Anexo del citado Decreto. La concesión a entidades privadas se efectuó por concurso público para ocho zonas concesionales, en que era necesaria la construcción de nuevas estaciones de ITV, y mediante la adjudicación directa para las cinco restantes, que ya disponían de una estación cada

una, prestando servicio como entidad colaboradora de la Administración; procedimiento previsto por la Disposición Transitoria Primera del referido Decreto.

De esta forma, en cada una de las trece zonas concesionales existe un concesionario, que, de acuerdo con el régimen jurídico de estas concesiones, establecido por el Decreto y la Orden ya citados, goza de exclusividad en su zona. No obstante lo anterior, y según se establecía en el Decreto ya citado, en siete de las zonas concesionales existe una estación de ITV, en cada una, propiedad de la Junta de Castilla y León, que siguen en funcionamiento. Estas zonas concesionales son: la Zona Primera, en Avila; la Zona Tercera, en Burgos; la Zona Quinta, en León; la Octava, en Salamanca; la Décima, en Soria; la Decimosegunda, en Valladolid; y la Decimotercera, en Zamora.

En consecuencia, en la actualidad, la gestión del servicio público de ITVs en Castilla y León se está efectuando por dos sistemas diferentes: primero, mediante concesión administrativa a las empresas privadas ITEVELESA, ATISAE, ATISAE Castilla... perdón, ATEAECAL e ITEVECASA, en sus propias estaciones, contando con un total de dieciséis estaciones fijas en funcionamiento, dos estaciones móviles y quince estaciones móviles de maquinaria agrícola; segundo, mediante gestión directa por la Junta de Castilla y León en estaciones de su propiedad, contando en la actualidad con siete estaciones fijas y una móvil.

La existencia de dos sistemas de gestión, y, muy especialmente, teniendo en cuenta que actúan sobre una misma zona concesional, está creando problemas que afectan muy negativamente al servicio público de ITVs, por lo que consideramos oportuno proceder a la unificación en todo el ámbito territorial de la Comunidad Autónoma.

Como posibles problemas derivados de esta duplicidad de gestión se justifica el pase a concesión de nuestras estaciones, podemos destacar los siguientes extremos:

La rigidez existente para aumentar las plantillas de personal, así como para la modificación de turnos o para la realización de horas extraordinarias en las estaciones gestionadas por la Junta de Castilla y León, lo que no se da en las entidades concesionarias. Tampoco hemos de olvidar que el volumen de inspecciones solicitadas es muy variable de unas épocas del año a otras, aumentando de forma muy importante a finales de cada año. Hay que destacar, igualmente, que las horas de atención al público en el caso de las concesionarias es mucho más amplio -normalmente, catorce o quince horas, ininterrumpidamente-.

Asimismo, las tarifas a aplicar son diferentes, con lo que, por una parte, se produce una competencia diferente, una competencia desleal -se podría decir- y, por otra, se producen denuncias como consecuencia de que los administrados quieren ir a aquella estación que está más satu-

rada, no sólo por el menor coste, sino porque se retrasa la fecha de realización de la inspección, con lo que se alargan los períodos entre dos inspecciones consecutivas. No obstante, esta situación se está invirtiendo últimamente, conforme a lo que señalaré más adelante.

Por otro lado, las estaciones de las entidades concesionarias repercuten el IVA en sus facturas, en tanto que las gestionadas por la Junta no pueden repercutir este coste, al tratarse de tasas.

La Junta dispone de un interventor técnico en cada concesión, pero solamente puede dedicar una parte de su tiempo a esta función de intervención, porque, a su vez, es el responsable técnico de la estación propiedad de la Junta. Esto hace que el control de las concesionarias resulte más difícil. Al pasar a concesión nuestras estaciones, el interventor técnico dedicará todo su tiempo a la misión interventora, lo que redundará en un mejor control de las entidades concesionarias.

También, los equipos de inspección dan menos prestaciones, por lo general, que los de las entidades concesionarias, ya que son más antiguos, aunque en estos años se han sustituido aquéllos que son más obsoletos, pero siempre dentro de las disponibilidades presupuestarias.

El número de inspecciones realizadas en las estaciones propiedad de la Junta de Castilla y León ha ido cayendo, como consecuencia de las mayores rigideces del horario, pasando de las ciento setenta y siete mil novecientas dos inspecciones en el año mil novecientos noventa y uno a las ciento cincuenta mil quinientas cuarenta y siete en el noventa y dos, y posiblemente no se alcancen las ciento cuarenta y cinco mil inspecciones en el noventa y tres.

Todo ello hace que consideremos oportuno modificar la situación del servicio de ITV, adoptando las dos decisiones a que se ha hecho referencia al principio de mi intervención: concesión de dominio público de las estaciones ITVs; concesión de la gestión del servicio público de ITVs.

Con este cambio, nosotros entendemos que lograremos la adecuación de los equipos a las últimas innovaciones tecnológicas y el mejor mantenimiento y puesta al día de los edificios, ya que así se establece en los pliegos de condiciones técnicas que servirán de base para el concurso; un mejor control de las entidades concesionarias, ya que existirá un interventor técnico dedicado en exclusividad a estos fines, sin tener que repartir su tiempo con los trabajos a efectuar en nuestras propias estaciones; una mayor uniformidad de gestión; y una mejora en la prestación del servicio público de ITV, especialmente en lo relativo a horarios y facilidades para acceder a la inspección; y también, por último, la recaudación por canon derivada de la concesión superará en torno a los 81.000.000 de pesetas para el año mil novecientos noventa y cuatro, que será revisado con el índice de precios al consumo de cada año.

Estas son, Señorías, muy sintéticamente, las razones que nos han llevado a, pues, diseñar una privatización de las ITVs, que es una acción que se ha ya ensayado y se ha llevado a cabo en otras Comunidades Autónomas, porque parece que, en este momento, las condiciones del propio servicio y la propia esencia del mismo, pues, no impiden que sean empresas privadas las que lo efectúen, con lo que mejorará y redundará en una mayor seguridad y bienestar para los usuarios de estos vehículos y, por supuesto, también para la propia Comunidad Autónoma. Nada más. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Consejero. suspendemos la sesión durante diez minutos.

(Se suspendió la sesión a las diecisiete horas cuarenta minutos, reanudándose a las diecisiete horas cincuenta minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Señores Procuradores, se reanuda la sesión. Para formular preguntas u observaciones, como Grupos que han solicitado la comparecencia, tiene la palabra, en primer lugar, el representante del Grupo Mixto, don Luis Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Y de forma muy breve, para agradecerle al señor Consejero su presencia hoy aquí, además, teniendo en cuenta que son unos días que no sólo en las Cortes estamos con mucho trabajo, sino también en las Consejerías. Para decirle que la información que nos ha trasladado es, desde mi punto de vista, completamente satisfactoria y que aclara, en gran medida, la preocupación que en el Grupo Mixto, junto con el CDS, teníamos cuando solicitamos, hace tiempo ya, su comparecencia.

Por tanto, darme por satisfecho con la información que nos ha dado.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Muchas gracias, señor Procurador. Tiene la palabra don Daniel de Fernando, que sustituye en esta Comisión como Portavoz, dentro del Grupo del CDS, a don Pedro San Martín. Tiene la palabra.

EL SEÑOR DE FERNANDO ALONSO: Gracias, señor Presidente. Agradecer, en primer lugar, al Consejero su información y decirle que, al oír sus palabras, al menos, ya hemos dejado de oír una de las que el anterior Consejero nos daba siempre, cuando hablaba de privatizar las ITVs, que era la deficiencia económica que tenían estas ITVs. Al menos hoy ya no nos lo ha dicho.

Y, sin embargo, las otras razones que nos ha dado, indudablemente, no las compartimos, que sean razones o motivos para privatizarlas. Es decir, que el horario puede mantenerse, que las tarifas son diferentes, que el usuario

se va a las más saturadas, quizá porque tarda más tiempo; habría que preguntar, en otros casos, por qué va a otras que están saturadas y no va a las oficiales.

Nosotros entendemos y seguimos pensando... Tenemos gran preocupación en dos temas fundamentales: por los propios trabajadores, a pesar de que se les dé la opción de continuar trabajando en una empresa privada o pasar a ser funcionarios de la Junta -indudablemente, en su profesión ya será difícil que ejerzan- en segundo lugar, la garantía que podamos tener los usuarios en cuanto a las revisiones que se hagan en las ITVs privadas y el temor a que se llegue, bien directamente o por sociedades interpuestas, a tener un verdadero monopolio en el tema del control de la mayoría o la totalidad de las ITVs.

Por tanto, señor Consejero -entendemos-, no hay razones que justifiquen, a nuestro entender, la privatización. Todas las que usted nos ha dado pueden salvarse haciéndolo la empresa pública; si quieren funcionar como una empresa privada, y con distintos horarios, y con los trabajadores de distinta forma, y podían salvarse. El usuario tendría más garantía. Sólo nos falta que, por esas mismas razones de horarios, de tarifas, en su día, si ustedes gobiernan, el carnet de conducir también lo den las empresas privadas, con lo cual, la garantía del conductor y del coche pase a estar en manos privadas.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, don Daniel. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Zenón Jiménez-Ridruejo.

EL SEÑOR JIMENEZ-RIDRUEJO AYUSO: Muchas gracias. Y gracias también al señor Consejero por su presencia y su intervención sobre este tema. Un tema que tiene algunos meses ya, y, por lo tanto, siempre hay muchas dificultades para retraer o retomar de nuevo aspectos que en su día tuvieron, probablemente, una cierta significación y urgencia, y que hoy siguen teniéndola, por algunos motivos diferentes de entonces, pero que, sin embargo, pues, siempre se hace difícil hacer el parlamentarismo a siete meses vista. Yo no entiendo muy bien -y es una cuestión personal de la que estoy hablando ya- por qué el debate de Presupuestos tiene que paralizar la Cámara; no acabo de entenderlo perfectamente, no sé cuál es el motivo por el que, prácticamente, hemos tenido un mes en septiembre solamente hábil a efectos parlamentarios, luego hemos entrado en el túnel del Presupuesto. En enero de nuevo vuelve a... seguramente tiene relación con el hecho de que el Grupo Mixto no puede estar en varias Comisiones, pero esto habría que replanteárselo de alguna manera en la revisión del Reglamento de la Cámara.

Entro en un tema que me es relativamente desconocido, por lo que agradezco la información que se me proporciona, pero hay un tema que también me gustaría señalar, y es que tal parece de la intervención del señor Consejero que se está manteniendo al mismo tiempo, y a veces superpuestamente, los servicios prestados por empresas

privadas en régimen de concesión y por empresas públicas para un mismo servicio. Esto no es una buena fórmula. No es una buena fórmula, sobre todo si no hay las condiciones de paridad en términos de la prestación del servicio, tanto a niveles económicos como a niveles de carácter laboral o de horarios, etcétera.

Por lo tanto, una primera consideración que tenemos que hacer es que urge, de alguna manera, que se establezca el modelo, porque quizá lo que tenemos es una herencia del pasado, que no está perfilada, que no está depurada, que no está rematada y que, por lo tanto, hace coincidir la prestación de un servicio por parte de dos fórmulas diferentes: una fórmula pública, que tiene sus ventajas y también sus inconvenientes, y una fórmula privada, que tiene algunos inconvenientes y también algunas ventajas. Y, desde luego, que tiene que ser un criterio político el que determine si tienen que ser privadas o tienen que ser públicas, y que ese criterio político debe formularse lo antes posible, y que quizá ya haya algún retraso.

Por nuestra parte, yo creo que en este tema, como en muchos otros temas, se impone un cierto pragmatismo. Se trata fundamentalmente de saber qué es mejor para los ciudadanos. Esa es la cuestión última. Y, en este sentido, quizá algunos datos adicionales nos faltan y sería bueno que, a lo mejor, en esta comparecencia o en la presencia del Director General, posteriormente, se abra una posibilidad de enterarnos. Nos consta que... sabemos cuál es el coste en términos de medios materiales y humanos de las ITVs; el presupuesto fueron... el año pasado 20,1 millones de pesetas, aproximadamente. Pero no sabemos cuáles son los ingresos derivados de la actividad. Por tanto, no sabemos muy bien cuál es el saldo en términos económicos que se plantea. Ni tampoco lo sabemos a efectos privados, porque por ser empresas privadas están lejos del control de esta Cámara. Pero sin duda, seguro, la Junta de Castilla y León debe tener estos informes. Entonces, sería bueno que se nos dijeran, con la experiencia compartida, con la ventaja que tiene tener la experiencia compartida de un sistema privado y un sistema público, en términos estrictamente económicos -que no son los únicos aspectos que hay que tocar en esta Comisión-, cuáles son más eficientes, cuáles son más rentables, en función de una política de tarifas que teóricamente tendría que ser única, aunque, como se nos ha dicho, el impuesto sobre el valor añadido está desvirtuando. Pero, en fin, una primera pregunta iría en esta dirección. Señor Consejero, a su juicio, y desde la información que usted tiene y nosotros no tenemos, ¿cuál es, a su criterio, el sistema más eficiente en términos económicos? Lo cual no quiere decir que sea el sistema más eficiente en términos del servicio público, que es otra historia.

La segunda cuestión es: por qué, cuál es el motivo por el cual las vacaciones presentan dificultades insoslayables para el servicio público que no presentan para el sector privado. Yo eso no lo acabo de entender tampoco muy bien; ni los horarios, ni la jornada laboral. Cuál es el

motivo por el cual median diferencias entre el servicio público, porque también aquí puede estar.

Lo que está claro es que lo que no se pueden es mantener los dos sistemas a la vez, eso es un hecho incontestable. Entonces, cualquiera que sea la decisión política tendrá que estar justificada o bien por razones de servicio, o bien por razones económicas, o bien por razones de funcionamiento, o bien por razones de seguridad —a las que han aludido en el Grupo Mixto o en el Grupo del CDS—, o bien por todas ellas a la vez. Y quizá mucho antes que llevar a cabo el proceso de privatización, que parece que se anunciaba, pero que se ha detenido, o por lo menos no está en marcha todavía, convenía que se nos explicaran cuáles son las razones si hay tal proceso de privatización—que mueven a que la Junta de Castilla y León entienda que es más favorable y positivo por los motivos que se aduzcan—y estamos dispuestos a aceptarlos si se justifican adecuadamente— el proceso de privatización, es decir, la prestación del servicio.

Luego hay algunos otros aspectos que nos preocupan. ¿Qué va a pasar de los servicios móviles de inspección de maquinaria agraria? ¿También se van a privatizar o eso queda al margen? Porque también coexisten, si no tenemos mal la información, algunos... dos equipos móviles de carácter privado de inspección de maquinaria agraria.

También sería bueno que se nos dijera cuál es el motivo por el cual ha bajado la eficacia del servicio público, porque el descenso del número de inspecciones parece abrir esa posibilidad.

También se nos dice o se sugiere por medios de prensa, y siempre los medios de prensa hay que ponerlos... relativizarlos, en la medida en que... Cuál es el motivo para la demora de la puesta en marcha de la iniciativa de privatización que sugieren los medios de prensa y que no sabemos si son ciertos o no, y de ahí la pregunta. Y qué efectos presentaría, sobre el coste del traspaso, las demoras administrativas que se sugieren en la prensa se han producido en los últimos meses, si es que hay tales costes administrativos adicionales, etcétera.

Es evidente que hay un problema laboral, también, detrás del proceso de identificación de un modelo de prestación del servicio de inspección de vehículos. Si el modelo que se selecciona es un modelo de concesión administrativa también sería útil que se nos explicara qué va a pasar con los setenta empleos que están en tela de juicio en las ITV's públicas, qué va a pasar con estos funcionarios, supongo, porque yo creo que son funcionarios; cuál va a ser su destino y su trabajo en el futuro.

Supongo que también se ha tenido que negociar, o por lo menos ha habido alguna relación, tiene que haber habido alguna relación con la iniciativa privada para ver los procedimientos para la privatización; y con las centrales sindicales, sin duda, para ver cuál es el modus operandi

sobre la contratación laboral o la prestación del servicio en términos laborales. Es decir, cuáles son las condiciones en las que se va a producir el traspaso de los servicios —si es que se tiene previsto ese modelo—, independientemente. Cuáles son las fórmulas de privatización que se han seleccionado y cuáles van a ser los efectos sobre el empleo de estas privatizaciones.

Y, en definitiva, quizá sería cuestión de saber también si, finalmente, estas concesiones van a asignar territorio o va a seguir abierta la posibilidad de que cada uno de los usuarios pueda seleccionar en función de su valoración personal. Por tanto, hay un conjunto de elementos que, independientemente de la información que se nos ha presentado hoy, nuestro Grupo, que no ha solicitado esta comparecencia, pues, a la luz de discurso realizado, de la intervención realizada por el Consejero, nos plantea alguna duda.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Portavoz. Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Jesús Abad.

EL SEÑOR ABAD IBÁÑEZ: Gracias, señor Presidente. Brevísimamente. Y, en primer lugar, agradecer al señor Consejero la exposición amplia, detallada y documentada que nos ha traído en esta comparecencia solicitada por el Grupo Mixto y el Grupo del CDS. Nosotros también nos vemos satisfechos, fundamentalmente, por una cuestión que, bajo nuestro criterio, es trascendental en este asunto. El señor Consejero, con un gran acierto, ha empezado diciendo que, efectivamente, se pretende privatizar la prestación en la gestión, pero nunca el servicio público, que es una cosa, efectivamente, importantísima; siempre retiene la Administración el servicio público. Por tanto, es muy correcto hablar de la gestión del servicio, distinto de la prestación del servicio.

Por otra parte, por otra parte, nosotros también estamos de acuerdo con lo que termina de decir el Portavoz del Partido Socialista, en lo que se refiere a que hay que primar por encima de todo los sistemas de eficacia. Pero nosotros añadiríamos otra cosa: junto con los sistemas sociales. Nosotros... para nosotros el sistema de eficacia, en términos netamente económicos —como usted ha dicho—, hay que ampliarlos a los sistemas netamente sociales, porque una prestación económica si no lleva además una prestación social no es completa. Por tanto, en el contexto que ha dicho el señor Consejero, nosotros estamos totalmente de acuerdo con esto y no entretengo más a Sus Señorías.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Portavoz. Tiene la palabra el señor Consejero para contestar a las cuestiones planteadas.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR BECKER ZUAZUA): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, Señorías, y a los Portavoces de los Grupos, por sus intervenciones, y trataré de ser lo más conciso posible. Es decir, nosotros entendemos que hay muchos servicios —y la práctica y la evidencia así lo demuestra— que pueden ser prestados por empresas privadas, con menor coste, incluso con mayor eficacia —y creemos que éste es un ejemplo claro de ello—, y, por supuesto, siempre persiguiendo el bienestar de los ciudadanos de Castilla y León, que en este caso es que tengan mayor seguridad en sus desplazamientos; y, lógicamente, es un tema que afecta de una forma muy directa a todos los ciudadanos.

Nosotros también hemos observado que en otras Comunidades Autónomas, en otras administraciones regionales, también se ha optado por privatizar esta gestión. Entonces, creemos que es una tendencia generalizada y que, además, encaja con nuestra, digamos, ideología política perfectamente en este caso.

Por lo tanto, nosotros creo que con el proceso que vamos a iniciar de privatización, vamos a mejorar el servicio a los ciudadanos, por supuesto, vamos a hacer además más eficiente ese sistema, porque creemos que el sector privado es más eficiente. Yo quiero tranquilizar a los señores Portavoces en que, bueno, vamos a exigir las suficientes garantías; por supuesto, no vamos a consentir que se produzcan prácticas abusivas o de acaparamiento de la gestión de ese servicio, de forma que se pueda, bueno, pues, desvirtuar ese servicio y, sobre todo, dejarlo en manos de empresas que puedan, bueno, pues, ser irresponsables. Y, evidentemente, éste es un criterio político, el tener el convencimiento de que hay más razones que justifican la privatización de la gestión de este servicio a favor que en contra. Yo creo que en este momento y de forma personal, bueno, estamos en un momento de transición, como coexisten esas dos situaciones, hay que dar una solución definitiva, no traumática, que garantice, por supuesto también, a los trabajadores —en este caso también funcionarios de la Junta de Castilla y León—, para no perjudicar sus derechos adquiridos y, por supuesto, su futuro, y que, en definitiva, pues, lo que se persigue es la prestación de un mejor servicio. Nadie mejor que el mercado en esta ocasión, bueno, pues, sanciona o, al contrario, prima a los que lo prestan mejor, y el que haya mayor número de usuarios en esas estaciones privadas que en las regionales significa que se da mejor servicio o que, evidentemente, es más atractivo; incluso también, desde la..., bueno, pues, la flexibilidad que tienen las empresas privadas para prestar servicios de este tipo.

Por tanto, es un criterio político y también un criterio económico, que nosotros creemos que existen justificaciones. No es una cuestión de coste, es decir, porque cómo medimos el coste de este servicio. O sea, lo importante es la garantía que tienen los ciudadanos de Castilla y León de circular con seguridad, y no es una cuestión de que la Comunidad Autónoma ingrese más o menos dinero por

este capítulo. No es una cuestión de 2.000.000 arriba o 3.000.000 abajo; es una cuestión de que los ciudadanos se sientan más seguros porque están, lógicamente, inspeccionados con garantía, con —lógicamente—, con todo el rigor.

En cuanto a las cuestiones que nos hace el Portavoz Socialista, el Director General le dará los datos de la gestión, de lo que supone en este... de coste y por supuesto de ingresos para la Junta de Castilla y León, y también hablará de los problemas laborales, o cómo se va a enfocar la salida de la situación laboral de estas personas que se vean afectadas.

Nosotros hemos mantenido conversaciones con todas las Comunidades Autónomas, con la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha, con la del País Vasco, que han iniciado procesos similares, de manera que podamos aprender de ellas y, sobre todo, evitar los posibles defectos en que han incurrido, y, por el contrario, beneficiarnos de todas las ventajas que se hayan podido observar. Es decir, que ya existe una experiencia en otras Comunidades Autónomas y hemos intentado, bueno, dentro de nuestra especificidad territorial, que es una Comunidad Autónoma muy heterogénea, muy amplia, muy extensa —como todos Sus Señorías conocen—, pues, dar una respuesta lo más adecuada posible a nuestras condiciones. No hay ningún otro tipo motivo, vamos, ningún otro tipo de motivos en esa iniciativa de privatizar; al contrario, lo que perseguimos es darle un mejor servicio a los ciudadanos de Castilla y León, sin buscar ni prebendas ni gabelas para nadie en concreto; y el procedimiento, como el Director General de Industria tendrá ocasión de exponer aquí, en esta comparecencia, pues, se va a ajustar a esos criterios, de forma que quede garantizada la calidad del servicio y —lo que es más importante— la propia seguridad de los conductores y los ocupantes de los vehículos, sean o bien particulares o industriales o agrícolas, que eso, hoy en día, creo que es un valor difícilmente cuantificable en la sociedad. Y ésta es la cuestión.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Muchas gracias, señor Consejero. Para réplica tiene la palabra don Luis Aznar.

EL SEÑOR AZNAR FERNANDEZ: Gracias, señor Presidente. Más que para réplica, para matizar algunas cuestiones. Y es que uno, como copartícipe en la solicitud de comparecencia, a veces siente un cierto pudor. ¿Qué hacemos el día quince de diciembre hablando de la privatización de las ITVs? Pues, sinceramente y objetivamente, la verdad es que esto está un poco fuera de lugar. Y eso lo reconozco y lo admito. Pero quiero recordar también a Sus Señorías que esta comparecencia que yo solicité, junto con el CDS, data de hace seis o siete meses, seis o siete meses, cuando el tema estaba candente. Y lo que quiero aclararle al señor Jiménez-Ridruejo, Portavoz que se caracteriza por su rigor, para que lo tenga en cuenta, es que en ningún caso se ha demorado, ni ésta ni ninguna otra comparecencia, por causa —no voy a decir por culpa—, por causa del

Grupo Mixto. Bien es cierto que sólo somos tres Procuradores, pero, tan cierto como ustedes lo pueden comprobar día a día, nos partimos y hacemos encaje de bolillos, igual que los otros Grupos, para estar en todas y cada una de las Comisiones que tenemos. Por tanto, a otras razones obedecerá más y no voy a criticarlas yo ahora, porque estaríamos perdiendo el tiempo el que está comparecencia se haya retrasado.

Y dicho esto, pues, tengo que reconocer también que a raíz de la solicitud, hombre, los Procuradores que la habíamos solicitado preparamos el tema, como es nuestra obligación. Y creo recordar, aunque la memoria después de tantos meses empieza a fallar, que, efectivamente ya entro a responder al señor Consejero, que en el estudio comparativo que hicimos con otras Comunidades, es cierto que la tendencia, si no en todas, en la mayoría de ellas, es ir hacia la privatización de estos centros, de las ITVs.

Bien, yo no voy a pararme a discutir sobre la filosofía que podría informar este tema, como cualquier otro, es decir, empresa pública o empresa privada. Yo creo que la Junta tiene adoptada una solución para las ITVs, y que puede ser buena en función de cómo se haga y la gestión posterior. Hombre, nos ha dicho el Consejero que el coste es difícilmente evaluable, porque lo que se busca es la seguridad con que, en Castilla y León, los ciudadanos puedan circular. Y esto es cierto, pero también es cierto..., y supongo yo que en la posterior comparecencia del Director General sí se nos podrán dar algunos datos para nosotros poder evaluar en cuanto a la materia contable, por así decir, o económica, qué coste tienen las ITVs, traducido en presupuesto, o en relación con presupuesto. Esto podría ser ilustrativo, pero, desde luego, para mí no es fundamental. Yo creo que lo fundamental, aquí, es una cuestión, que el señor Consejero ha dicho y estoy de acuerdo con él, y es que la gestión sea eficaz. Hombre, puede que resulte un poco extraño, a lo mejor, oír que la gestión del sector privado en esta materia, al menos es más eficaz que la del sector público; que las ITVs privadas son más eficaces que las ITVs públicas. Sin duda, eso obedecerá a razones que podemos analizarlas, pero el resultado final es lo que al menos a este Procurador le interesa, y si eso es así realmente, pues bienvenidas sean las ITVs públicas. Pero yo le diría, señor Consejero, que al menos a este Procurador, y entiendo que a su Grupo, en relación directa con este asunto, nos preocupan dos cosas, que creo que serían las que con mayor rigor habría que atender a la hora de hacer o de realizar la privatización. Primero, el control sobre ese, en definitiva, servicio que se da a los ciudadanos, aunque lo hagan empresas privadas; es decir, tiene que haber un rigor y unas garantías, que, en definitiva, tiene que ser el Gobierno, tiene que ser la Administración regional quien dé esas garantías, a través de las concesiones, etcétera, etcétera. Para mí ése es un tema fundamental: creo que coincidiremos con el señor Consejero.

Y en segundo lugar, no por menos importante lo pongo en segundo lugar, es el personal creo que otros Portavoces se han referido a él, el personal que en la actualidad presta sus servicios en las ITVs públicas. Todos sabemos que estamos en un momento de crisis y que no sería lógico que desde la Administración contribuyésemos a ampliar el paro, que en estos momentos nadie necesita, o no necesita que nadie le eche una mano para crecer todos los meses de una forma espectacular.

Por tanto, si estas dos cuestiones se controlan desde la Administración y, lógicamente, desde los bancos de la oposición y, me imagino desde los del propio Gobierno, iremos pidiendo cuentas periódicamente, yo creo que bienvenida sea esa gestión, si realmente es como el señor Consejero nos ha dicho. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Portavoz. Don Daniel de Fernando tiene la palabra.

EL SEÑOR DE FERNANDO ALONSO: Gracias, señor Presidente. Señor Consejero, yo sigo aceptando como decía antes la decisión que ustedes toman, por lo que usted ha dicho en esta segunda intervención, por su ideología política. Pero sigue sin darme razones convincentes. Porque decir que piensan que se va a dar mejor servicio, yo creo que, lógicamente, usted piensa que se va a dar mejor servicio así; los que no somos partidarios, pensamos que se va a dar de otra forma. Y hay razones, usted sabe, no hace mucho se publicó la experiencia de la Unión de Consumidores Vascos, donde habían metido doce vehículos en malas condiciones por doce... por una serie de ITVs privadas y habían pasado todos.

Luego el razonamiento que usted me da, de que si van más a ITVs privadas es porque lo hacen mejor, probablemente, en algunos casos, y en aquella persona responsables que quiere una buena inspección, es cierta; en otros muchos casos habría que pensar lo contrario: si no van allí porque cuelan con facilidad. Y desde ese punto de vista, y aceptando la decisión que ustedes va a tomar, yo lo que sí le pediría, en primer lugar como le dije antes, el diálogo con los trabajadores de las ITVs, para que se haga de la forma menos traumática posible, bien su paso a la Junta, como funcionarios, o su continuidad en la empresa privada; una inspección continuada y seria, como decía el Portavoz del Grupo Mixto; y le pediría, además, que procurasen que no hubiese monopolios .... oligopolios en ese tema, ni que la empresa adjudicataria de una ITV, de la gestión de una ITV, pueda dedicarse a la compra-venta de vehículos también. Porque, insisto, miedo me da, no ya el que se pueda trabajar peor o mejor, sino el que pueda utilizarse la seguridad no solamente, ya, del propietario del vehículo, sino a quién va destinado otro vehículo que se vende, o la seguridad del ciudadano, que si compra ya el vehículo se encuentra con un vehículo de esos, en malas condiciones.



Por tanto, señor Consejero, esperando a conocer la forma en qué se va a hacer, en su día podamos manifestar nuestra opinión sobre la decisión tomada. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, don Daniel. Señor Portavoz del Grupo Socialista, tiene la palabra.

EL SEÑOR JIMENEZ-RIDRUEJO AYUSO: Muchas gracias. Yo insistiría en que no es un tema de modelos de lo que estamos hablando. Porque, si fuera un tema de modelos, aquí hay argumentos suficientes para justificar técnicamente, sin ninguna duda, el carácter público de este servicio. Porque entré los cinco o seis grandes apartados que siempre se consideran como causa bastante para la prestación de servicios públicos, el carácter monopolista es uno de los argumentos suficientes para la intervención del sector público, e incluso para la prestación pública del servicio.

Por lo tanto, no es ése el tema. Yo creo que la experiencia nos indica que, a veces, los servicios públicos funcionan bien y a veces mal; a veces, los servicios privados funcionan bien y a veces mal. Y que, al final, mucho más allá que los modelos, en donde descansa en último término el buen o mal funcionamiento es en la calidad de los gerentes. Porque hay servicios públicos que, con excelentes gerentes, funcionan muy bien, y empresas privadas que, con poco hábiles gestores privados, funcionan muy mal. Y, en este caso, no hay ningún argumento que abone en una u otra dirección, y yo creo que la práctica de la Administración Pública nos enseña "yo creo" a todos que hay que ser realistas y buscar el conjunto de propiedades, que van desde los aspectos económicos, que nunca son desdeñables, hasta los aspectos de seguridad que ha apuntado el Consejero, hasta los aspectos de servicio público, hasta los aspectos de facilidad de acceso, o de cualquier otra consideración.

Pero, señor Portavoz del Grupo Popular, le ruego que relea usted el libro de Sesiones, y se lo digo con toda la sinceridad. A veces, tengo la impresión de que en este Parlamento, que tiene algo de Parlamento, cada vez más, de cartón-piedra, donde cada vez es más difícil, no sólo que se atiende a la oposición, sino que se la escuche, que se repita fidedignamente lo que la oposición dice, a veces tengo la impresión de que, como en la obra de Lewis Carrol, "Alicia al otro lado del espejo", se pongan en mi boca filosofías y criterios que yo no he dicho. Es como si yo dijera ahora "y lo podría decir, porque a micrófono abierto todo se resiste", yo podría decir ahora que parece mentira que el Portavoz Popular no tome en cuenta las valoraciones sociales, siendo las fundamentales, y se remita estrictamente a las valoraciones económicas. ¿Cómo es posible que esto se haga? Igual de absurdo. Porque reducir al absurdo los discursos de los demás es absurdo también, igual de absurdo es esto.

Y volvamos de nuevo a la parte seria. Se nos contesta que la demanda de información, de ingresos "que son medibles" y de costes, que, en lo que tienen de costes de producción, sólo de producción, también son medibles, se nos contesta que, además de los costes de producción "o así interpreto yo las palabras del señor Consejero", siempre es difícil medir otros elementos de coste, siempre es difícil; y se sugiere que... se nos dice cómo medir el coste; el Consejero nos dice: "a veces es difícil medir el coste". Y se nos dice: "debe subrayarse mucho más que el coste, la seguridad". Y yo le podría contestar: ¿y cómo me mide usted la seguridad, señor Consejero, si su crítica es la medida? Yo creo que lo que hay que hacer es intentar entre todos ahorrar un sistema que, primero, reduzca las contradicciones que en este momento el sistema tiene "y en este momento el sistema tiene contradicciones", y, segundo, a la luz de los estudios técnicos pertinentes "y seguramente en la Consejería hay técnicos que pueden hacerlos conforme a criterios razonables", se busque cuál de los dos sistemas que han coexistido genera más eficacia en términos de rendimiento económico y social, en términos de seguridad, en términos de servicio, en términos de facilidad a los ciudadanos y en otros términos que no hay que olvidar: en términos políticos también. También en términos políticos porque detrás de todo hay política.

Por ejemplo, nos consta que en algunos valles extremos o marginales "no en el sentido de despreciables, sino marginales en el sentido del margen", que en algunos valles marginales de la región, si se suprimen los ITVS castellano-leoneses o los ITVS móviles públicos, cabe la posibilidad de que nuestros conciudadanos acaben yendo a hacer la revisión de vehículos al país vasco o a otras regiones. También este es un argumento que estoy seguro que el Consejero tiene que haber valorado y al que es sensible. Y no es un argumento de rentabilidad económica, ni estrictamente rentabilidad social, ni de seguridad, sino que también es un argumento político de alguna significación.

Además, yo creo que, cuando se hace un análisis en detalle de la problemática de la prestación de un servicio público, independiente del modelo que se elija... Y aquí no hay santidades. No santifiquemos lo público, pero tampoco santifiquemos lo privado, porque si ejemplos nefastos de Administración Pública en servicios hay, no menos los hay en servicios de prestación privada.

Entonces, de alguna manera, me interesa destacar que nosotros, los socialistas, entendemos que sin sacralizar los modelos, que eso ya no es el debate, la cuestión es: vamos a tener información suficiente para saber, por parte de la Junta de Castilla y León, cuáles son los argumentos últimos de la valoración, que toca aspectos económicos, que toca aspectos sociales, que toca aspectos de seguridad, que toca aspectos políticos y que seguramente toca, incluso, también la propia percepción que las autoridades tienen sobre el problema. Porque muchas veces la oposición, que

está fuera del poder, no tiene una percepción directa de los problemas o tan directa como tiene la autoridad, o las autoridades en este caso; y también el "feeling" o la sensibilidad que la autoridad tenga sobre el proceso, sobre la calidad del servicio prestado, sobre la utilidad social de la Administración, en este caso, también cuenta. Por tanto, reducir al hecho de que los socialistas, groseramente, en este caso, estaríamos solamente interesados en valorar la rentabilidad económica, me parece que es insultar, no sólo al Grupo, sino a la inteligencia de las personas. Yo creo que hay que empezar a ser más serios y empezar a valorar a las personas con toda su intensidad. Por tanto, todos estos aspectos, y muchos otros que, sin duda, están en la mente del Consejero o en la mente de los técnicos y que sin duda merecen ser expuestos aquí, son la cuestión que nosotros veníamos intentando indagar. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Portavoz. Antes de pasar el turno al Portavoz del Grupo Popular, quiero hacer la advertencia de que el eje fundamental del debate son las manifestaciones y las respuestas del propio señor Consejero; por lo tanto, señor Portavoz, le rogaría que no atendiera a ningún otro tipo de alusiones, si es posible.

EL SEÑOR ABAD IBÁÑEZ: Gracias, Presidente, tomamos debida nota de lo que termina de decir, pero entendemos que en el mismo rasero para todos, porque nosotros no nos hemos dado por molestados de lo que ha dicho el señor Portavoz del PSOE. Parece ser que sí que está preocupado. Nosotros simplemente nos hemos limitado a tomar unas notas respecto del pragmatismo que él pregona para los ciudadanos, nosotros así lo hemos tomado y punto. Nosotros partimos del hecho de que la Junta, bajo nuestro criterio, y en este caso concreto, que es de lo que se trata, ha puesto en práctica dos principios que nosotros consideramos que son fundamentales. El primero de ellos es tratar de servir con objetividad los intereses generales de cualquier... de todos los ciudadanos, de todos, los intereses generales. Entonces, tiene un criterio político, evidentemente, para llevarlo a la práctica, que es el que estima y el que apoya este Grupo político nuestro al equipo de gobierno que tiene la función de desarrollarlo; primero. Por tanto, nosotros estamos de acuerdo en eso y valoramos positivamente el planteamiento que hizo. Y además esto engancha con otro principio fundamental: que con una objetividad en la aplicación del servicio, lo que se está haciendo es controlar la seguridad de los ciudadanos, que es otra prestación de..., o sea, directa, de esta buena prestación de servicio. Por tanto, lo dicho, dicho está en el Diario de Sesiones; cada uno que haga las valoraciones que tenga por conveniente, y nosotros repetimos e insistimos: no nos damos por molestos de lo que se nos ha dicho en este discurso académico, pero, desde luego, no retiramos tampoco nada de lo que hemos dicho. Señor Presidente, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias. Para dúplica, tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR BECKER ZUAZUA): Muchas gracias, señor Presidente. Que yo agradezco los comentarios de los Portavoces. Yo creo que la comparecencia de hoy es una comparecencia constructiva, es decir, porque todos los que estamos aquí creo que lo que perseguimos es que los ciudadanos de Castilla y León tengan acceso a unos buenos servicios públicos; en este caso, si ese servicio lo pueden dar unas empresas privadas, pues, creo que no hay tampoco que repugnarnos ese criterio, siempre y cuando, como ha dicho el Portavoz del Grupo Mixto, don Luis Aznar, bueno, pues exista ese control —porque lo mismo que se... bueno, pues se cede esa gestión, se puede retirar—, el que se exija la seguridad para los actuales funcionarios que están en las ITVS de la Junta, es decir, para que no se produzca ninguna situación de inseguridad ni de problema laboral para esas personas, que es otro de los criterios que se va, lógicamente, a exigir y que se va a, bueno, a solucionar para producir ese traspaso. Y, en ese sentido, también creo que, en relación a lo que ha dicho el Portavoz del CDS, pues, creo que también quisiera tranquilizarle, en el sentido de que no es que nosotros queramos, bueno, pues, buscar el que una determinada empresa o, bueno, pues, se pueda hacer mayoritariamente; al contrario, lo que a nosotros nos interesa es que el ciudadano tenga un buen servicio a un bajo coste, y también eso muchas veces está determinado por la dimensión de la propia empresa. A lo mejor una empresa muy pequeña no puede dar el servicio a toda la Comunidad por su extensión, pero, bueno, dentro del procedimiento que nosotros vamos a establecer para efectuar esa privatización, vamos a sopesar todos esos elementos. Y, por supuesto, también exigiremos el que se preste ese servicio con las suficientes garantías. Por lo tanto, quiero tranquilizar también al Portavoz del CDS en ese sentido.

En cuanto al Portavoz socialista, es decir, nosotros no tenemos problemas de modelo, es decir, que no estamos hablando aquí de modelos. Lo que sí ha dicho él, con razón, es que en este momento coexisten dos fórmulas; entonces, nosotros, a la vista de la experiencia, nos vamos a decantar por la fórmula de la gestión privada, porque estamos viendo, con los datos en la mano —y luego el Director General tendrá ocasión de darle las cifras de la gestión, de los ingresos—, que está funcionando mejor. Esto, bueno, es una... yo creo que es una solución bastante lógica, sin, bueno, tampoco entrar en mayores profundidades, porque creo que el tema tampoco es, bueno, tan..., tan..., bueno, definitivo, y, por supuesto, siempre también se puede cambiar.

Por lo tanto, tampoco queremos santificar lo privado frente a lo público. Lo público tiene muchas veces una justificación incuestionable, pero hay límites, hay barreras

que, unas veces, bueno, pues, se puede jugar en ambos sentidos. Pero yo creo que, al final, nosotros a lo que nos debemos, por lo menos el Gobierno, es a la búsqueda del mejor servicio para los ciudadanos de Castilla y León. Y vuelvo a insistir: además de los costes que lleve implícito la gestión de ese servicio y que pueda ser más o menos gravoso, es que estamos hablando de la seguridad de las personas, y eso es uno de los bienes —a eso me refería— difícilmente cuantificable, porque, si son muy permisivas esas inspecciones, pues, lo que estamos haciendo es, a lo mejor, bueno, pues, que evitándole... menores costes por las inspecciones, pero resulta que le estamos haciendo un flaco favor a los ciudadanos, porque no van con tanta seguridad, ni ellos, ni el resto de todos los que circulan por las carreteras o por los campos de Castilla y León, etcétera, etcétera. A eso me refería desde el punto de vista que es difícilmente evaluable, porque, claro, la vida humana y la..., y, por supuesto, la salud es el primer bien que tenemos todos. A eso me refería a la hora de cuantificar las ventajas y, por supuesto, los costes. Y el que el canon que establezca la Comunidad Autónoma sea un criterio que a la hora de establecer esas concesiones, pues, sea un poco más elevado o más bajo, esa no es la cuestión capital; la cuestión capital es que las empresas o la empresa que vaya a dar ese servicio lo dé en las mejores condiciones para los ciudadanos. A eso me refería desde el punto de vista de decir: bueno, es que no; tenemos que obtener el mayor rendimiento para la Comunidad Autónoma. Yo creo que esa no es la cuestión, porque estamos hablando de un bien, pues, que difícilmente es, bueno, medible en términos económicos y por supuesto financieros.

Por tanto, yo creo que, si me permiten todos los Portavoces, tenemos un cierto acuerdo en esta sala hoy. Es decir, bueno, vamos a ir a esa privatización; ahora el Director General les hará las cuentas y les explicará el procedimiento y, probablemente, si nos aportan alguna cuestión, se puede incluir, porque yo creo que estamos todos en la idea de mejorar. Es decir, no hay ninguna razón, yo creo, en esta ocasión, de, bueno, pues, de imponer ninguna ideología, ni... simplemente imponer la lógica de los hechos. Hay Comunidades Autónomas gobernadas por el Partido Socialista que lo han privatizado hace tiempo, o Comunidades Autónomas de Gobiernos en coalición, o hasta hace poco en coalición, como el Gobierno Vasco, que también lo privatizaron hace tiempo. Bueno, y habrán detectado sus anomalías, e intentarán corregirlas, y nosotros lo que vamos a intentar es que, ya que tenemos que definir ese modelo, porque ahora tenemos dos fórmulas y es heterogéneo, pues, vamos a intentar hacerlo bien. No hay ninguna otra, ni interés oculto, y, por supuesto, el único objetivo es dar el mejor servicio en las mejores condiciones a los ciudadanos de Castilla y León. Nada más y muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador desea intervenir? Sí, tiene la palabra don Antonio Almarza.

EL SEÑOR ALMARZA GONZALEZ: Muchas gracias, señor Presidente, y nada más una pregunta. De la segunda intervención del Portavoz del Grupo Popular se desprende que el servicio público de la ITV puede poner en peligro la seguridad de los ciudadanos, ¿está el señor Consejero de acuerdo con esa opinión?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Para contestar tiene la palabra el señor Consejero.

EL SEÑOR CONSEJERO DE ECONOMIA Y HACIENDA (SEÑOR BECKER ZUAZUA): Bien, yo creo que el Portavoz del Grupo Popular, yo no le he querido entender eso. Es decir, no. Es decir, que lo que estamos viendo es la forma de mejorar, no de poner en peligro. Aquí estamos para mejorar. Y, vamos, yo no sé si él por alusiones tendrá el uso de la palabra, pero lo que sí le digo es que la sintonía con el Grupo Popular y el Gobierno en este tema es absoluta, y lo que estamos tratando es de mejorar lo existente, sin, por supuesto, en detrimento de lo público, porque nosotros somos una administración pública, o sea, que sería bastante incongruente negar la evidencia.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Señor Portavoz del Grupo Popular, ¿desea hacer uso de la palabra?

EL SEÑOR ABAD IBAÑEZ: Simplemente una matización, me remito al Diario de Sesiones...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Señor Portavoz, un momento por favor. A los solos efectos de que aclare el juicio de valor que claramente se ha hecho por parte del Procurador del Grupo Socialista.

EL SEÑOR ABAD IBAÑEZ: Creo... Muchas gracias, Presidente. Creo que ha quedado suficientemente claro en lo que ha dicho el señor Consejero, y para su tranquilidad, señor Almarza, nosotros no hemos dicho lo que usted termina de decir. Por lo menos está en el Diario de Sesiones, lo leeremos en su momento, pero...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Muchas gracias, señor Portavoz. ¿Algún Procurador más desea intervenir? No asistiendo ningún Procurador a la sesión, y antes de pasar (algún Procurador ajeno a la Comisión a esta sesión), antes de pasar al segundo punto del Orden del Día, si quisiera hacer un comentario respecto a los asuntos de índole parlamentaria que quedan pendientes de tramitar a través de esta Comisión. A partir de la tramitación del segundo punto del Orden del Día, será absolutamente ninguno. Quiere decir que terminaremos el año sin que, a través de esta Comisión, quede asunto alguno pendiente de tramitación, siendo —como saben Sus Señorías— la tarde de hoy la tarde del último día de período hábil ordinario de mil novecientos noventa y tres.

Suspendemos la sesión durante tres minutos, para dar paso al segundo punto del Orden del Día, advirtiéndolo que el señor Consejero, a partir de este momento, no tiene que asistir a la misma, por no requerirse su presencia.

(Se suspendió la sesión a las dieciocho horas cuarenta minutos, reanudándose a las dieciocho horas cuarenta y cinco minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Se reanuda la sesión. Señores Procuradores, silencio, por favor. Se reanuda la sesión. Señor Secretario, dé lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR VALCUENDE GONZALEZ): Sí, señor Presidente. Segundo punto del Orden del Día: "**Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Industria, Energía y Minas, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre informe de gestión de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos de titularidad de la Junta y proyectos sobre las mismas**".

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el Ilustrísimo señor Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): Buenas tardes, Señorías. Comparezco ante esta Comisión de Industria para informarles sobre la gestión de las Estaciones de Inspección Técnica de Vehículos de titularidad de la Junta y proyectos sobre las mismas.

Considero oportuno empezar por la última parte del informe solicitado, para decir que en lo relativo a los proyectos sobre las Estaciones propiedad de la Junta ya el señor Consejero ha indicado que estos proyectos son: el pase a concesión de dominio público de las Estaciones de ITV y el pase a concesión de la gestión del servicio público. No creo oportuno dedicar más tiempo a este tema, por considerar que el mismo ha quedado suficientemente aclarado con la intervención del señor Consejero, que me ha precedido en el uso de la palabra, quedando, no obstante, a su disposición para cualquier aclaración que deseen que les haga.

Por lo que se refiere al informe de gestión referido a las estaciones de ITV propiedad de la Junta de Castilla y León, trataré de ser conciso en la exposición y me referiré a los últimos ejercicios, en términos generales, y más específicamente al presente ejercicio de mil novecientos noventa y tres, que estamos a punto de terminar.

La Junta de Castilla y León dispone de siete estaciones ITV fijas y una estación móvil. Las estaciones fijas son de las características y se encuentran situadas en las siguientes capitales de provincia: Avila, con dos líneas de vehículos ligeros y una de pesados; Burgos, con dos líneas de

vehículos ligeros y una de pesados; León, con dos líneas de vehículos ligeros y una de pesados; Salamanca, con una línea de ligeros y una de pesados y una universal; Soria, con una línea de ligeros y una de pesados; Valladolid, con dos líneas de ligeros y una universal; Zamora, con una línea de ligeros, una de pesados y una universal. La estación móvil dispone de una línea universal, montada sobre plataforma para poder efectuar su traslado.

Las estaciones de ITV disponen de personal administrativo, personal mecánico especializado y personal técnico de grado medio. El personal administrativo pertenece al Servicio Territorial de Economía correspondiente y realiza las labores específicas en cada una de las estaciones de ITV, utilizando la aplicación e informática que gestiona el funcionamiento de las inspecciones. El número de personas varía entre dos y cuatro, según las estaciones, teniendo en cuenta el número de inspecciones que se realizan.

El personal mecánico es el responsable de efectuar las inspecciones, y existen tres categorías dentro de este personal: mecánico supervisor, mecánico inspector y auxiliar mecánico. Todos ellos realizan inspecciones, aunque los auxiliares deberán servir de apoyo a los mecánicos inspectores, que son los que se responsabilizan de la inspección y firman los informes de inspección. El número de mecánicos es de dos por cada línea.

El personal técnico de grado medio es uno por estación, y es el jefe de la estación. En las estaciones de Avila, Valladolid, León, Burgos y Salamanca existe uno dedicado permanentemente a este fin, y en el resto se dedica a tiempo parcial.

Por lo que se refiere a los horarios de trabajo de nuestras estaciones, la jornada es de lunes a viernes, de ocho de la mañana a tres de la tarde, aunque la apertura al público comienza a las ocho treinta horas y finaliza a las dos treinta horas... catorce treinta, quiero decir. Este horario no ha sido posible ampliarlo con las plantillas existentes, ya que nadie ha querido pasar a turno de tarde, cuando, en ocasiones, se les ha propuesto.

Las estaciones ITV disponen desde hace tres años de una ampliación informática plenamente operativa, que nos permite conocer con exactitud la actuación de cada una de las estaciones. Esta aplicación informática también la gestionan las estaciones de ITV privadas en sus estaciones.

Como consecuencia de ello, podemos conocer cuál es la actuación de cada estación y comparar unas con otras y, análogamente, la actuación de las ITV públicas en relación con las ITV privadas.

Los datos específicos más importantes que podemos comparar, con el fin de modificar desviaciones, son, entre otros: número de inspecciones, número de rechazos en primera inspección y en inspecciones sucesivas, número

de defectos medios por vehículo, número de defectos por cada órgano u órganos de inspección (frenos, dirección, luces, chasis, amortiguadores, etcétera), número de inspecciones realizadas por cada mecánico, estado de saturación de las estaciones y gestión de las tasas recaudadas.

Todos estos extremos, juntamente con otros que permiten la aplicación, dan lugar a la emisión de un informe trimestral, que se remite a cada estación, en que se indica qué puntos de la inspección deben ser especialmente estudiados como consecuencia de que no están en el entorno de la media de las estaciones. Esto nos hace ir unificando la actuación de las estaciones, tanto de las públicas como de las privadas, lo que no es sencillo, especialmente en aquellas partes de la inspección que son de tipo visual.

Seguidamente pasaré a indicarles algunos datos en relación con los rechazos de las estaciones y los defectos más importantes encontrados en las inspecciones, diferenciando entre las ITV privadas y públicas, a efectos de comparación en los tres primeros trimestres del año mil novecientos noventa y tres. Inspecciones ITV públicas, ciento nueve mil doscientas setenta y tres; inspecciones ITV privadas, trescientas veinticuatro mil doscientas cuarenta y una; total, cuatrocientas treinta y tres mil quinientas catorce. Rechazos primera inspección ITV públicas, diecinueve coma nueve coma ochenta y uno por ciento; rechazos primera inspección ITV privadas, diecinueve coma siete cuarenta y uno por ciento; media de rechazos, diecinueve coma setecientos noventa y siete por ciento. Como puede verse, los rechazos en primera inspección, es decir, aquellos vehículos a los que se les ha encontrado defectos graves y están obligados a repararlos y volver de nuevo a la inspección, prácticamente, coinciden en las estaciones públicas y privadas. No obstante, hay que decir que cuando se comparan estaciones una a una hay desviaciones de cierta consideración, si bien una variación del más/menos tres por ciento sobre la media la consideramos normal.

Los defectos más generalizados encontrados en las inspecciones son: ejes y suspensión, 20,526% de total de defectos; frenos, 19,476% de total de defectos; alumbrado, 17,037% de total de defectos; bastidor, motor y transmisión, 10,274% de total de defectos. Si se comparan unas estaciones con otras y las públicas con las privadas, existen algunas diferencias de cierta entidad que tratamos de aminorar con los informes trimestrales a que anteriormente he hecho referencia.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Director. Suspendemos la sesión... De acuerdo con los Portavoces de los Grupos, suprimimos el descanso de la sesión. Y tiene la palabra, para formular observaciones, el Portavoz del Grupo Socialista, como solicitante de la comparecencia, en primer lugar, don Zenón Jiménez-Ridruėjo.

EL SEÑOR JIMENEZ-RIDRUEJO AYUSO: Muchas gracias, señor Presidente. Permítame unas palabras pequeñas de comentario a las suyas de hace unos momentos. Y voy a ser un poco académico, y bien que lo siento. A veces me cuesta desprenderme del pelo de la dehesa.

Cuando se producen colas en los mercados, cuando en los establecimientos comerciales hay colas, eso no es más que un síntoma de ineficiencia. Si, como ocurre en este caso, las colas son de siete meses, lo que se hace es disuadir a la demanda, es decir, disuade a los usuarios de los servicios de esta comisión, y, en lugar de utilizar los servicios de esta comisión, acabamos utilizando los servicios de las comisiones alternativas, que no nos dan tantas colas. Dicho eso, voy a pasar estrictamente al ámbito del tema que nos trae.

Yo quisiera poner énfasis en algo que pudo haber quedado anteriormente, pudo haber quedado anteriormente mal definido, mal definido en mi intervención o en la intervención de algunos Procuradores de mi Grupo, y es que nos parece que, inequívocamente —y quiero remarcarlo, para quede en el Diario de Sesiones, si puede ser, en negrilla—, inequívocamente, los sistemas de control de la seguridad basados en la prestación de inspecciones públicas son siempre superiores a los sistemas de inspección basados en el control de las inspecciones privadas; porque si esto no fuera así, todos los servicios de inspección de industria sobrarían, y nosotros no creemos que sobren.

Lo que no estamos hablando aquí es del control último del servicio. Ese, en todo caso, le corresponde a la Junta de Castilla y León. Lo que estamos hablando aquí es de la gestión económica, de la gestión laboral, de la gestión productiva, pero no del control de la seguridad. Aunque el sistema sea un sistema de concesión privado, la responsabilidad última de la seguridad en los temas de inspección es y será de la Administración Autónoma. Por lo tanto, yo creo que deberíamos despejar claramente esa cuestión.

No estamos aquí hablando y los socialistas no hemos hablando en ningún momento de los sistemas de control de la seguridad. Esta mezcla que hemos hecho, este bati-burrillo que hemos hecho, un poco, entre todos hoy no es bueno. Hoy estamos aquí hablando de los sistemas de gestión. La seguridad última es responsabilidad de usted, señor Director General de Industria, y no de nadie más. Por lo tanto, no puede haber más seguridad con el sistema privado que con el sistema público, ni menos; la seguridad tiene que ser, en todo caso, garantizada y puesta a contribución por la intervención de la Administración.

Sentado eso, que me parecía importante que quedara clarificado, vamos a hacer una valoración un poco más técnica de la cuestión. Mire usted, esto no debía ser considerado diferente del servicio de aguas, o del servicio de basuras, o del servicio de electricidad, o de tantos otros servicios que prestan empresas privadas por concesión administrativa sin ningún problema, que en ningún caso

permite, en ningún caso, permite la competencia entre empresas, porque si aceptáramos la competitividad entre empresas privadas en este campo -como en tantos otros-, ahí sí que podría haber riesgos para la seguridad de los usuarios. Pero además, porque los costes fijos -y perdone el lenguaje académico de nuevo; lo lamento, a veces cada uno tiene la deformación profesional que tiene-, porque los costes fijos de la producción del servicio disminuyen rápidamente con el número de usuarios, y cuando esto ocurre el sistema no admite la competencia privada. Es uno de esos casos en que todos los manuales dicen que es imperativo que haya intervención pública. Otra cosa sea en forma de una concesión administrativa, en forma de una autorización, o en forma de una contratación provisional; eso ya es una cuestión en la que yo no entro.

Por lo tanto, no es este tema diferente de los servicios de aguas, de los servicios de basuras, de los servicios de luz, de gas; en esos servicios nunca, nunca, un socialista sensato -porque también los hay insensatos, como en todos los grupos-, nunca un socialista sensato ha puesto énfasis en que tiene que ser un servicio público de prestación pública, o al menos no en los últimos cuarenta años.

Por lo tanto, de alguna manera, no es... y yo coincido con el señor Becker; yo siempre coincido con el señor Becker cuando no está, que es cuando hay que coincidir con las personas, jamás hablaré mal de una persona como el señor Becker si no está. Coincido con él en este caso, porque creo firmemente que tiene razón cuando dice que lo de menos es el modelo y lo de más es la gestión, lo de más es la gestión.

Y dicho esto, no me ha convencido usted, aunque seguramente lo ha intentado, pero no porque sus argumentos sean contradictorios, sino porque son insuficientes, no me ha convencido usted de que, efectivamente, haya razones para cerrar las instalaciones públicas y razones para incidir en las instalaciones..... Me gustaría que complementase usted los datos, algún argumento más tiene usted que tener entre sus papeles que, seguramente, no nos ha dado, porque si el coste del servicio para el usuario es más bajo en el sector público, y si además no se paga el IVA, y si además el grado de... el porcentaje de exclusión es el mismo que en el privado -lo que me lleva a pensar que la eficacia de los equipos es aproximadamente la misma, porque seguramente los equipos son muy parecidos-, algún otro argumento habrá que les hacen a ustedes apostar por la concesión privada. Y no critico la concesión privada, insisto, no es ésta la cuestión, sino que me expongan con más precisión qué es lo que hace que las instalaciones públicas les parezcan a ustedes menos deseables para la prestación del servicio que las privadas, porque de su discurso todavía no ha quedado probado, y seguro que hay razones.

Y yo, simplemente, le manifiesto que estoy absolutamente convencido de que esas razones existen, porque yo no creo que la Administración funcione nunca a tontas y

a locas; yo supongo que todo el mundo intentar hacer lo mejor posible las cosas al mejor servicio de los ciudadanos. Y en este sentido algún argumento... Porque si no es más que los argumentos que usted nos ha expuesto, no veo las razones. Por lo tanto, me gustaría algún argumento más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Portavoz. Están ausentes los Portavoces del Centro Democrático y Social y Grupo Mixto. Y, por lo tanto, tiene la palabra el Portavoz del Grupo Popular, don Jesús Abad.

EL SEÑOR ABAD IBAÑEZ: Gracias, señor Presidente. Agradecemos nuevamente la presencia del señor Director General en esta comparecencia... segundo punto del Orden del Día de la comparecencia. Además, nos ha sorprendido agradablemente el número de datos, por otra parte, sintetizados y concisos que nos ha dado el señor Director General.

Desde el punto de vista del Partido Socialista, del Portavoz del Partido Socialista, en esta ocasión, debemos de felicitarle a usted por su intervención en este caso concreto, porque es una intervención sensata y no precisamente porque venga de las filas socialistas, sino, simplemente, porque es una intervención sensata. Por tanto, debe tener nuestra felicitación y estamos totalmente de acuerdo, señor Portavoz, que, efectivamente, siguiendo su terminología académica, evidentemente, los costos fijos y los costos variables componentes de cualquier costo total, evidentemente, disminuyen los unos a los otros, y esto usted lo sabe muy bien, a medida que se aumenta la prestación, la utilización del servicio. Eso es evidente, eso es un dos y dos cuatro, desde el punto de vista económico, financiero y matemático; no cabe de otra manera.

Entonces, dicho esto, yo sí quería hacerle al señor Director General, al menos, algunas preguntas. Primero, nos gustaría, si es posible -ya ha quedado bastante explicitado-, pero sí que nos gustaría que nos dijese, si es posible, el número de inspecciones que ha realizado las ITVs, tanto las públicas como las privadas, a lo largo de estos últimos años, y, en concreto, si es posible, desde el año mil novecientos ochenta y nueve.

También nos gustaría saber qué inversiones ha realizado la Junta de Castilla y León en lo que se realiza... en lo que se refiere también a este periodo de años; no sé si será posible, debido que son datos excesivamente quizás muy concretos.

Y, por último, también nos gustaría saber cómo lleva la Junta estrictamente el control en las ITVs, tanto en las públicas como en las privadas, precisamente, porque nos preocupa -no podía ser de otra manera- una buena calidad en la prestación del servicio que repercute en todos los ciudadanos de Castilla y León.

Y nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Muchas gracias, señor Portavoz. Señor Director General, tiene la palabra.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): Bueno, voy a tratar de... a ver si soy capaz de aclarar las preguntas que se me han formulado aquí.

En cuanto a la gestión, la Junta de Castilla y León está... yo pienso que el que estas estaciones pase a gestionarlas una entidad privada, no está dispuesta la Junta de Castilla y León a perder un momento de la gestión de ellas. El llevar el control —y con esto también respondo a alguna pregunta del Procurador del Partido Popular—, el llevar este control del número de inspecciones, no de la calidad, el control de la calidad lo llevamos nosotros, aunque pase a gestionarlo una empresa privada el control lo llevan los inspectores nuestros, los técnicos nuestros; hay un ingeniero técnico industrial en la Dirección General de Industria, Energía y Minas que está única y exclusivamente dedicado a este cometido.

Entonces, el control en cuanto al número de vehículos, repito, no a la calidad de las inspecciones, es competencia de la Dirección General de Tráfico; no obstante, la Junta dispone de un sistema informático en el cual nosotros, trimestralmente, mediante un disco por ordenador —precisamente el que nos recomendó la Dirección General de Tráfico—, nosotros mandamos a la Dirección General de Tráfico, como digo, trimestralmente, todas aquellas inspecciones de vehículos que se hacen en nuestra Comunidad, porque, evidentemente, también a nuestra Comunidad vienen vehículos de otras de fuera. Entonces, al objeto de que la Dirección General de Tráfico sepa, en todo momento, qué vehículos han pasado esa inspección o no, digo, rigurosamente, cada trimestre nosotros enviamos a la Dirección General de Tráfico una relación de todos aquellos vehículos que han pasado las inspecciones en las ITV; hasta tal extremo que, en alguna reunión, en el Ministerio en Madrid han felicitado públicamente a la Junta de Castilla y León por ser la Junta de Castilla y León la que primero ha cumplido con este mandato de información a la Dirección General de Tráfico y se ha acoplado al sistema que ellos nos han puesto o que ellos consideraban más idóneo. Entonces, quede claro que el control en cuanto al número de vehículos corresponde a la Dirección General de Tráfico, pero que los tiene en todo momento, porque la Junta de Castilla y León se preocupa cada trimestre de enviarlos. Ya hemos enviado, de hecho, los nueve primeros meses de este año, no se ha enviado total, porque no ha acabado el año.

En cuanto a la efectividad de las inspecciones... también de la gestión de las inspecciones técnicas, están controladas perfectamente por técnicos de la Dirección General de Industria, Energía y Minas.

Otra de las preguntas es que esto, esta gestión que se va a encomendar a las empresas privadas se va a realizar mediante un concurso público totalmente transparente, a la que pueden concursar todas aquellas... hay un pliego de condiciones, hay varios pliegos de condiciones que se han establecido, y ahí podrán concursar todas aquellas empresas que reúnan los requisitos que en la cláusula de los pliegos de condiciones nosotros imponemos, como son experiencia en gestión de ITVs, personal técnico especializado en esas cuestiones; en fin, hay todo un pliego de... varios pliegos de condiciones en las que ellas tienen que ajustarse a esto para concursar aquí.

¿Razones que hay para cerrar las estaciones públicas? Bueno, pues, razones que hay para cerrar las estaciones públicas, no hay ninguna razón. Lo que... En Resolución de siete de diciembre de mil novecientos noventa y dos de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, se autoriza la actualización de tarifas... vamos a entrar en el tema del coste, vamos a valorar un poco el coste, el coste. Entonces, en esta Resolución, en esta Resolución vienen las tarifas de las ITV privadas y luego las tasas de ITV públicas; dispongo aquí de los dos datos, que se los voy a exponer en este momento.

En la ITV públicas... estoy hablando en las públicas para el usuario, vamos a ver lo que repercute cada inspección. En las ITV públicas... vamos a hablar de turismos, que es lo más normal. En las ITV públicas para el usuario le cuesta 3.100 pesetas la inspección. En las privadas la tarifa es 3.014 pesetas; claro, por tratarse de empresas privadas tienen que aplicar el 15% de IVA y una tasa de tráfico; total, 4.266 pesetas.

Cantidades reales que reciben las estaciones. Esto es lo que paga el usuario, pero lo que paga el usuario no todo va a las estaciones. En las privadas, la estación percibe 3.014 pesetas; de esas 4.266, ella percibe 3.014 pesetas. Y en las públicas percibe 2.300 pesetas. Es decir, la diferencia son 714 pesetas lo que percibe la estación pública a privada.

En cuanto al número de inspecciones, que también se me hizo otra pregunta. Pues, en el año ochenta y nueve las ITV públicas han realizado ciento setenta y un mil doscientas cincuenta y siete y las privadas doscientas nueve mil seiscientos sesenta y cuatro. En el año noventa, ciento setenta y siete mil ochocientos cincuenta y cuatro las públicas, trescientas doce mil novecientos noventa y cinco las privadas. En el año noventa y uno, ciento setenta y siete mil novecientos dos las públicas, trescientas ochenta y ocho mil doscientas diecisiete las privadas. En el noventa y dos, ciento cincuenta mil quinientas cuarenta y siete las públicas, cuatrocientas catorce mil ciento cuarenta y cinco las privadas.

La pequeña diferencia esta que existe entre ir a pasar la inspección de un vehículo de una estación pública a una estación privada no es que..., si quiere hablamos también

del número de rechazos, del número de deficiencias, de más; traigo datos aquí para lo que usted quiera. Bien. Yo, si voy a una estación privada, no voy con el ánimo de que la estación privada me va a pasar por alto más defectos que yo tenga en el coche; no, no, no. Yo voy, como ciudadano, convencido de que allí se me va a hacer una inspección al vehículo como me la puede hacer la estación pública, exactamente lo mismo. ¿Qué ocurre... por qué yo voy a la estación privada? Pues voy a la estación privada por varios motivos que le voy a exponer, vamos, en mi caso particular, como ciudadano de Castilla y León.

En la estación pública tengo que llamar por teléfono, pedir hora, pedir día, hacer el ingreso de ese dinero en una caja; yo no puedo exigir a un funcionario de la Junta que almacene allí 300.000 o 400.000 pesetas todos los días de dinero y que luego lo lleve al banco, por ejemplo; tampoco voy a ponerle allí una caja fuerte, como si fuera aquello un banco, para que... Entonces, ¿yo qué digo? Digo: bueno, pues, ¿a mí qué me cuesta, ochocientas pesetas más? Bueno, pues, mire usted, yo voy a la estación privada, porque lo puedo pasar a las nueve de la noche de todos los días, porque lo puedo pasar un sábado por la mañana si me viene mejor, porque lo pago allí de momento, no tengo que andar camino del banco haciendo ingresos y rellenando papeles y follones; pero no porque me vaya la estación privada a levantar la mano, porque el número de rechazos es el mismo, prácticamente, el número de rechazos por vehículos defectuosos está muy parejo. Entonces, ¿qué trato yo de dar al ciudadano de Castilla y León? Bueno, pues, agilidad en el asunto, porque una hora de un ciudadano valdrá más de ochocientas pesetas la hora, vamos. Entonces, el tema yo creo que es obvio. O sea, que no es que yo vaya a la privada a decirle: no, aquí, como me levantan la mano más, aquí como me permiten el que la luz esté mejor o peor, o el freno esté mejor o peor, o la suspensión o no sé qué. No, no, no. A mí... Yo lo que pretendo en las dos estaciones, tanto en una como en otra, es la seguridad del vehículo, que es mi seguridad y es la de mi mujer y mis hijos cuando van dentro del vehículo. Eso es lo que voy mirando. Y ochocientas pesetas al año, porque esto se hace una vez al año, pasado determinado número de años, pues, ¡coño!, ochocientas pesetas, pues, es lo que vale un vermut, vamos, no... O sea que...

Y, bueno, yo creo que, vamos, respondo un poco a Sus Señorías acerca de datos de inspecciones que se hacen en uno u otro, lo que puede costar, las tarifas que hay y, bueno, la diferencia que puede haber de precio..., lo que puede repercutir para el ciudadano de Castilla y León. Y ya digo, tengo a gala el que la Dirección General de Tráfico nos haya felicitado en el Ministerio de Industria por cómo está funcionando la Junta en cuanto a información que le manda trimestralmente, en discos de ordenador, de los vehículos que han pasado la ITV en Castilla y León.

Gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Muchas gracias, señor Director. Tiene la palabra don Zenón Jiménez-Ridruejo.

EL SEÑOR JIMENEZ-RIDRUEJO AYUSO: Muchas gracias, señor Presidente. Nada como una pequeña trifulca para mejorar las relaciones humanas. De vez en cuando, quiero decir, pues si es sistemática... No lo digo por usted, lo digo por el compañero Procurador del Grupo Popular.

Yo creo que hemos llegado a la conclusión final. Yo creo que está bien y está clara. Le agradezco mucho su información, y además, además, me parece que esto clarifica notablemente el panorama. Porque queda claro que es setecientas catorce pesetas más barato ir al sector público que al sector privado a la prestación de un mismo servicio. Esto es muy bueno, es bueno que se sepa, es bueno que se sepa. Para la prestación del mismo servicio, con las mismas condiciones de garantía, con las mismas condiciones de seguridad, en idénticas condiciones, pero -y ahí estoy totalmente de acuerdo con usted también-, pero no es lo mismo, no es lo mismo. Hay formas de ingreso... de acceso a las instalaciones diferente -y ésta es una diferencia a favor de la instalación del servicio privado-; hay formas de pago diferentes -y ése es otro elemento muy importante, porque uno no tiene por qué acceder a un banco, sino que puede pagar directamente-; hay formas de citas diferentes, uno tiene que hacer... Es decir que la diferencia, las setecientas catorce pesetas que compensa el hecho de que creciente número de señores, de usuarios, vayan al servicio privado en lugar de ir al servicio público, pese a que hay... Setecientas catorce, aproximadamente, es un 30%, no llega, pero un 27 largo por ciento de incremento en el coste respecto... Es bastante. Es una diferencia muy sensible. Es una diferencia sensible. Pero el usuario opta por ir a las instalaciones de carácter privado, porque encuentra un mejor servicio. Ya hemos llegado a la consecuencia: la consecuencia es que en las instalaciones de servicio público hay ineficiencias de gestión. Este es el nudo gordiano de la cuestión. Y nosotros creemos que, ante ineficiencias en la gestión pública, hay dos modelos diferentes: el suyo, que consiste en privatizar; el nuestro, que consiste en intentar mejorar la gestión de lo público. Ahí están las diferencias entre ustedes y nosotros. Nosotros optaríamos, primero, primero, y antes que nada, en garantizar un servicio público eficaz, aunque hubiera que emplear las setecientas catorce pesetas de diferencia para contribuir a mejorar y flexibilizar los horarios, para mejorar los sistemas de gestión, porque, al final, en el equilibrio final del servicio, los mismos servicios cuestan las mismas pesetas, no importa cómo se financian. La cuestión es, finalmente, ésta.



Por lo tanto, queda claro. Yo acepto encantado la explicación que usted me da a nivel personal. Tomé nota: a nivel personal, no político; a nivel personal, usted cree que la eficacia de la gestión privada es mejor que la pública y que, bueno, me parece que viniendo de usted, responsable de la gestión de las públicas, es un reconocimiento paladino que yo le agradezco, y clarifica definitivamente el tema. Hay que darle carácter privado al conjunto del servicio, con las garantías de seguridad que hemos dicho, sencillamente porque cuesta mucho poner a trabajar a los funcionarios.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Portavoz. Por el Grupo Popular, señor Abad.

EL SEÑOR ABAD IBÁÑEZ: Sí, señor Presidente. Creemos que, independientemente de las trifulcas, siempre es bueno la moderación en todos los aspectos, y también reconocer, pues, algunas cosas que están, por otra parte, escritas en el Diario de Sesiones.

De todas las maneras, nosotros, nosotros creemos —y esto sí que es un método de gestión, una forma de gestión—, creemos, incuestionablemente, que es mejor la prestación en términos... con un control público, pero con una gestión privada. Y, claro, ha quedado expuesto, por lo que ha dicho el señor Director General en su primera intervención: el funcionario el lunes a las ocho de la mañana va a la oficina y a las tres termina; lo mismo hace el martes, el miércoles y el jueves y el viernes, y el sábado no trabaja en términos generales, y por la tarde tampoco. Pero el ciudadano de Castilla y León, usuario del servicio, lo que él quiere, evidentemente, es acomodar su trabajo con la prestación pública del servicio, pero gestionado, en este caso concreto, por un ente privado en régimen de concesión administrativa y a través de un concurso, como ha quedado aquí perfectamente claro. Evidentemente, el ciudadano valorará, si está bien controlado el servicio y tiene una buena prestación, valorará, evidentemente, pues, otros costos añadidos, que esto también sería un beneficio social, el que yo pueda ir, aprovechando mi trabajo durante la semana, que yo pueda ir el sábado a pasar una inspección, y una inspección pública, evidentemente, no la puedo pasar. Por otra parte, a medida que se vayan aumentando... Esto es una relación costo-beneficio, y el Portavoz del Partido Socialista lo sabe perfectamente: a medida que se aumenten —ya lo hemos dicho antes—, a medida que se aumenten el número de inspecciones, disminuyen no solamente los costos fijos, sino también los costos variables, aunque alguno de ellos se disminuya, o sea, se aumente. Pero lo que está claro es que al ser un criterio de oferta-demanda, lógicamente, al haber muchas inspecciones, también puede llegar un momento determinado en que baje esta pequeña diferencia que hay. Que, por otra parte... que, por otra parte, todos sabemos perfectamente que la Administración Pública no puede repercutir el IVA, mientras que una concesión administrativa en régimen privado sí que puede

cargar el IVA, y como consecuencia de esta repercusión, evidentemente, sube el costo en este caso. Bien.

No vamos a entrar en otros términos. Lo que sí le digo, lo que sí le digo es que, bueno, cada grupo político, evidentemente, tiene un criterio, qué duda cabe que sí, y ustedes quieren agrandar el Estado, la Administración, y nosotros lo que queremos es disminuirla dentro de lo posibles. Y esto es una cuestión de opción de criterios. Cada uno tiene los suyos y todos son respetables, y entonces el ciudadano, cada equis años, ejerce su criterio.

Nada más, señor Presidente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias. Para dúplica, tiene la palabra el señor Director.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): Bueno, aquí lo que se trata son simplemente de diferentes métodos de gestión. Son diferentes métodos de gestión, que vienen dados por los corsés propios de toda administración pública, no solamente de la Junta de Castilla y León. Toda administración pública, pues, para su gestión está encorsetada de una manera y, bueno, pues, son diferentes métodos de gestión. De hecho, por ejemplo, nosotros, vamos, y todas las administraciones, incluso Madrid, la Dirección General de Minas, la Dirección General de Industria, ha creado unas ECAS, que usted conoce, que son unas Entidades Colaboradoras de la Administración; estas ECAS, ¿qué hacen? Complementan las inspecciones y prestan apoyo a la Administración en aquellos temas que la Administración, por su limitación y por su corsé, como dijimos anteriormente, no puede desarrollar. Entonces, la Administración contrata a esas ECAS, esas ECAS están reconocidas, tienen que cumplir una serie de requisitos, su estandarización y su normalización y su autorización viene dada según normas de la Dirección General o del Ministerio correspondiente, y estas ECAS o ENICRES, que ENICRES son las ECAS que se dedican en la industria, por ejemplo, a revisión de aparatos elevadores, de cosas eléctricas, de aparatos de presión, pues, también lo realizan entidades que la Administración tiene a su servicio. Son entidades privadas, pero que la ayudan a cumplir a la Administración... y ahora hablo de Administración en general, estoy hablando tanto de la Administración Central como de la Administración Autonómica. Y, bueno, pues, estas empresas privadas ahí están, están funcionando con la supervisión de la Administración, están cubriendo aquellas deficiencias que pudiera tener la Administración por gestión, por el encorsetamiento de esa gestión a que está sometida la Administración, y eso, bueno, está ahí, está funcionando...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Director General. ¿Alguna pregunta de algún Procurador? Bien. Sí, tiene la palabra.

EL SEÑOR GONZALEZ VELASCO: Gracias, señor Presidente. Sólo es una curiosidad, porque no he entendido muy bien... ¿Las ITVs públicas se autofinancian con el precio que están pagando los usuarios o no? Esa es la duda que tengo, porque, si no se autofinancian, de nada me vale que valga más barato que la privada para que sea una justificación. Porque sí se justifica, si, efectivamente, el Gobierno Regional está teniendo pérdidas en las ITVs públicas y se justifica la privatización con esas pérdidas que obtiene, que el mismo servicio lo puede dar la empresa privada.

Nada más, muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, don Manuel. Tiene la palabra el señor Director.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): Bueno, evidentemente, la Junta de Castilla y León, en los Presupuestos de que dispone todos los años, tiene que disponer de unos ciertos dineros que son para..., pero poco dinero; prácticamente, si se financian con lo que hacen las ITVs, sí.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias. Tiene la palabra don Antonio Serna.

EL SEÑOR SERNA GONZALEZ: Sí. Yo muy breve voy a ser, porque no me ha quedado claro el tema. Hablaba antes el Portavoz Socialista de argumentos políticos y de valles extremos. Y uno, que es de esos valles extremos, y que recibe estos servicios de la ITV a través de esa ITV volante, o móvil, querría que le quedase claro cómo quedaría ese servicio en el caso de que se privatizasen las ITVs, si seguiríamos recibiendo este servicio y a qué costos.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Procurador. Tiene la palabra el señor Director General.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): El servicio queda atendido, porque lo que se privatizaría serían las siete estaciones que tiene la Junta de Castilla y León fijas, y una estación móvil, que es la que atendería igual que viene atendiendo ahora las zonas estas que, geográficamente, pues, pueden estar un poco más desparramadas —por llamarlo así—, o, bueno, un poco más alejadas de los núcleos donde están.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Director. Tiene la palabra don Mario Amilivia.

EL SEÑOR AMILIVIA GONZALEZ: Sí, gracias, Presidente. Quería, simplemente, decir que —a mi juicio—

el tema que hoy nos trae aquí está resuelto de antemano desde el punto de vista del usuario. Porque si es setecientas pesetas más barata la prestación del servicio en una ITV pública que en una ITV privada y el usuario, sin embargo, va a la pública, será porque, efectivamente, como usted ha dicho, pondera otra serie de circunstancias que están también en el precio. Luego, el precio absoluto, el precio real, desde ese punto de vista, sería más barato una ITV privada que una ITV pública.

Simplemente quería hacerle una reflexión y una pregunta. Es decir, yo creo que aquí, al comparar en términos absolutos los precios, no se ha tenido en cuenta que la prestación del servicio no es homogénea. Es decir, para que los precios fueran realmente equiparables, habría que considerar previamente que las ITVs públicas prestan el servicio en condiciones exactamente idénticas que las ITVs privadas; quiere decir que habría que considerar que los horarios son los mismos, que también trabajan los sábados por la mañana, que tienen un personal suficiente para prestar el servicio en esas determinadas condiciones. Entonces, la pregunta es ésta; es decir: ¿se ha hecho algún estudio de equiparación de precios desde el punto de vista de una prestación homogénea de esos servicios? Y si no se ha hecho, efectivamente, que usted reflexione si desde esa misma prestación homogénea de servicios, ese precio seguiría siendo más barato desde el punto de vista de una ITV pública.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Procurador. Tiene la palabra el señor Director.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): Bueno, haremos el estudio ese que dice, aunque las setecientas pesetas, desde luego, en facilidad, en comodidad, en tiempo, yo creo que, vamos, están plenamente justificadas para el usuario, que va a pasar una vez al año una inspección. No es una inspección al mes, ni semanal, ni quincenal; es una inspección al año.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): ¿Algún Procurador más?

LA SEÑORA CAVERO PEREZ: Señor Director. Nada más...

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Don Julián Simón. Perdón, un momento, doña Olga... Aunque, don Julián, si lo tiene a bien, la deferencia con doña Olga.

EL SEÑOR SIMON DE LA TORRE: Sin ningún inconveniente.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Tiene la palabra doña Olga.

LA SEÑORA CAVERO PEREZ: Gracias, señor Presidente. Nada más es decirle al señor Director y al Presidente de la Comisión que nos alegra la última intervención del Partido Popular, que, con los mismos argumentos que nuestro Portavoz, ha sido oído; y que van a estudiar el tema, porque lo ha dicho el Partido Popular. Cuando coincidimos en ello, nos alegra que escuchen, aunque sea a su Portavoz. Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, doña Olga. ¿Algún Procurador más desea intervenir? Don Julián Simón tiene la palabra.

EL SEÑOR SIMON DE LA TORRE: Sí, gracias, Presidente. Muy brevemente y al hilo de algo que ha expuesto el señor Serna. Yo tengo una duda, que a ver si me la podía solucionar el Director General. En estos valles alejados, en los territorios periféricos en los que acudirá un inspección técnica móvil, yo tengo la duda de que, en el caso de que esto, de verdad, no sea rentable -como previsiblemente puede ocurrir-, ¿qué garantías existen de que seguirá, con el tiempo, en el transcurso del tiempo, acudiendo esa ITV?

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Procurador. Tiene la palabra el señor Director.

EL SEÑOR DIRECTOR GENERAL DE INDUSTRIA, ENERGIA Y MINAS (SEÑOR CIFUENTES GONZALEZ): La garantía yo creo que es total, porque así viene especificado en el pliego de condiciones técnicas que han de cumplir las empresas que se hagan cargo de estas ITVs móviles. Y, efectivamente, una de las cláusulas de ese pliego de condiciones es ésta que usted dice. Luego yo creo que la garantía queda perfectamente cubierta dentro del concurso que se haga, porque ahí viene estipulado.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR ROJO MARTINEZ): Gracias, señor Director. ¿Algún Procurador más?

Bien, antes de levantar la sesión, congratularnos todos, especialmente los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, de que en esta Comisión no existan elementos de disuasión para que, a lo largo del próximo año, que deseo venturoso a todos los miembros de la Comisión, se tramiten el mayor número de asuntos a través de ella, ya que así se ha manifestado reiteradamente por esta Presidencia. Por lo tanto, quedamos a la espera de que sean precisamente los Grupos quienes nos den mucho trabajo. Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las diecinueve horas treinta minutos).

## FE DE ERRORES

Por error de paginación, entre los Diarios de Sesiones de Comisiones números 229 y 230 se ha producido el salto de la página 5700 a la página 6701. En consecuencia, las páginas 5701 a 6700 deben considerarse inexistentes.