



ASAMBLEA REGIONAL DE MURCIA

DIARIO DE SESIONES COMISIÓN DE POLÍTICA SECTORIAL

Año 1996

IV Legislatura

Número 11

SESIÓN CELEBRADA
EL DÍA 10 DE OCTUBRE DE 1996

ORDEN DEL DÍA

I. Comparecencia del consejero de Industria, Trabajo y Turismo para informar sobre la privatización de las ITV de la Comunidad Autónoma.

SUMARIO

Se abre la sesión a las 11 horas.

I. Comparecencia del consejero de Industria, Trabajo y Turismo para informar sobre la privatización de las ITV de la Comunidad Autónoma.

En el turno de exposición interviene el señor Ruiz Abellán, consejero de Industria, Trabajo y Turismo 265

Para formular preguntas u observaciones, interviene:

El señor Jaime Moltó, del G.P. de Izquierda Unida-Los Verdes 267

El señor Requena Rodríguez, del G.P. Socialista 271

El señor Albuquerque Ros, del G.P. Popular 272

Para contestar a los portavoces interviene el señor Ruiz Abellán 274

En el turno de réplica interviene:

El señor Jaime Moltó 278

El señor Requena Rodríguez 281

El señor Albuquerque Ros 283

En el turno de réplica interviene el señor Ruiz Abellán .. 284

Se levanta la sesión a las 13 horas y 10 minutos.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señorías, buenos días. Da comienzo la sesión de la Comisión de Política Sectorial, que tiene como único punto del orden día la comparecencia del consejero de Industria, Trabajo y Turismo para informar sobre la privatización de las ITV de la Comunidad Autónoma.

Esta petición de comparecencia la formuló don Joaquín Dólera López, por parte del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

La sesión se va a desarrollar con arreglo a lo establecido en los artículos 146 y 147 del Reglamento de la Cámara, y en primer lugar le vamos a dar la palabra al señor consejero de Industria, Trabajo y Turismo para que haga su exposición.

SR. RUIZ ABELLÁN (CONSEJERO DE INDUSTRIA, TRABAJO Y TURISMO):

Buenos días.

Vamos, a petición de Izquierda Unida-Los Verdes, a informar sobre la posible privatización de la Inspección Técnica de Vehículos, que en este momento la Consejería de Industria está llevando a cabo los estudios necesarios para ver la conveniencia de establecer esa gestión privada, digamos, de las ITV y con un cambio de la situación actual a la nueva situación de gestión privada.

La actuación de la Administración del Estado en relación con el sector industrial está regulada por Ley 21/1992, de 16 de julio, de Industria, la cual constituye la norma básica que sistematiza el variado elenco de disposiciones de diverso rango que hoy rigen en materia de industria.

También dicha Ley cumple la necesidad de adaptar la regulación de la actividad industrial en España a la derivada de nuestra incorporación a la Comunidad Económica Europea.

En materia de seguridad y calidad industrial se tiene particularmente en cuenta el nuevo enfoque comunitario basado en la progresiva sustitución de la tradicional homologación administrativa de productos por la certificación que realizan empresas y otras entidades, con la correspondiente supervisión de sus actuaciones por los poderes públicos. Quiero decir con esto que existe una ley que regula el tema de industria, todo el tema de regulación de la actividad industrial, como he dicho antes, y que da un nuevo enfoque comunitario que se basa en la progresiva sustitución de la tradicional homologación por otra nueva, que podría llevar a cabo empresas privadas.

En materia de seguridad de los productos, equipos e instalaciones industriales, el Real Decreto 735, del año 1979, establecía las condiciones que debían cumplir las entidades colaboradoras para actuar en el campo de la

aplicación y control de los reglamentos y normas para la seguridad de los establecimientos industriales y de los aparatos e instalaciones, así como en el campo de la aplicación y control de las normas relativas a la calidad de los productos y equipos industriales en orden a la garantía y seguridad de su utilización.

El Real Decreto 1.407, de 13 de noviembre de 1987, regula la creación y funcionamiento de unas entidades de inspección y control reglamentario, que se llaman ENICRES, sustitutivas de las entidades colaboradoras que actúan bajo las directrices que emanan en cada caso de la Administración del Estado y de las comunidades autónomas, de forma que el Ministerio de Industria y Energía y, en su caso, las comunidades autónomas, que de conformidad con sus respectivos estatutos de autonomía hacemos competencia en materia de vigilancia de cumplimiento de la legislación del Estado sobre seguridad de productos industriales, equipos e instalaciones industriales pueden ejercer estas funciones directamente o exigiendo a los interesados que presenten los documentos acreditativos del cumplimiento reglamentario correspondiente, expedido por una entidad de gestión y control reglamentario.

En la actualidad, en la Región de Murcia hay un total de nueve entidades de inspección y control reglamentario acreditadas para actuar en distintos campos de seguridad, las cuales han efectuado durante el pasado año de 1995 un total de 7.626 actuaciones (inspecciones periódicas de aparatos, instalaciones, pruebas de aparatos, etcétera). De lo anteriormente expuesto, se pone de manifiesto la tendencia a una mayor liberalización y aceptación de actuaciones de terceras partes, técnicos titulados competentes directores de obra en materia de ordenación y seguridad industrial, entidades de inspección y control reglamentario en materia de inspección y pruebas de aparatos, instalaciones, organismos de control en materia de certificación, como acreditativas del cumplimiento reglamentario, en sustitución de actuaciones de la propia Administración.

En materia de Inspección Técnica de Vehículos, que es el tema que aquí nos trae, el Real Decreto 735, de 1979, de 20 de noviembre, donde se citan las normas generales que deben cumplir las entidades colaboradoras, contempla la existencia de las mismas en el campo de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV).

El Real Decreto 1987, de 1985, de 24 de septiembre, sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las estaciones ITV, establece en su artículo 2.1 que "la ejecución material de las inspecciones técnicas de vehículos podrá ser realizada por las comunidades autónomas directamente, o a través de sociedades de economía mixta, o por empresas privadas propietarias de las instalaciones con su propio personal y en régimen de concesión administrativa".

Las distintas comunidades autónomas han adopta-

do en principio para el establecimiento de sus redes autonómicas de estaciones de ITV distintas soluciones, dentro de las indicadas en el citado Real Decreto, si bien en la actualidad la mayoría han adoptado la fórmula de que las inspecciones técnicas de vehículos automóviles, con excepción de aquéllas que la propia reglamentación específica que deben ser certificadas por personal de la Administración, sean realizadas por empresas privadas en régimen de concesión administrativa.

En la Región de Murcia existe en la actualidad una estación ITV de la entidad colaboradora Inspección de Murcia S.A. y cinco estaciones ITV, ubicadas en Alcantarilla, Cartagena, Lorca, Jumilla y Caravaca, de la Administración regional, lo cual no está actualmente en sintonía con la fórmula generalizada de que las inspecciones periódicas de los vehículos automóviles sean realizados por empresas privadas en régimen de concesión administrativa.

Una vez dada esta información sobre antecedentes en materia de Industria e Inspección Técnica de Vehículos, vamos a estudiar el caso concreto de nuestra Comunidad Autónoma.

La situación actual es la siguiente: el parque de vehículos de la Región de Murcia ha pasado desde 379.525 en el año 1990, año en el que ya teníamos las cinco ITV funcionando, a los aproximadamente 540.000 que tenemos en la actualidad, lo que supone un incremento del parque de vehículos en un 42%. Asimismo, el incremento del número de revisiones es aún más espectacular por la incidencia de la extensión a los vehículos privados de la obligación de pasar revisiones periódicas anteriormente. Ahora se pasa a los cuatro años, cuando hace un año se pasaba a los cinco años.

Ello ha hecho que de las 122.740 revisiones de 1990 se haya pasado a las aproximadamente 200.000 que tendremos en el año 1996, lo que supone un incremento del 63%.

Este incremento obligaría a la Administración a pensar en aumentar el servicio de inspección para conseguir los mismos niveles de atención al ciudadano y un servicio equivalente a los prestados en el año 90, sería el incremento al menos un 60%, y eso sin pensar en posibilidades de incrementos futuros. Lo cual nos invita a pensar en diversas soluciones, teniendo en cuenta los antecedentes antes citados y las posibilidades que establece el Decreto de 24 de septiembre de 1985.

Es necesario construir nuevas ITV, y por lo tanto incrementar la plantilla, es decir, realizar una serie de inversiones con cargo a la Administración, así como incrementar los capítulos I y II de nuestros presupuestos para potenciar unos servicios que pueden ser perfectamente realizados por la iniciativa privada.

Tanto las inversiones como la generación de puestos de trabajo vendrían por parte de la empresa privada, mejorándose las instalaciones existentes y

ofreciendo nuevos servicios como los de estaciones móviles para las inspecciones de vehículos agrícolas y de aquéllos otros que por sus características resulte aconsejable.

En relación con los criterios para la concesión de licencias de carácter privado, he de decir que respecto a la documentación técnica que deben aportar con la solicitud, se prestará especial atención a las características técnicas del sistema informático a instalar, debiendo ser compatible con el de la Dirección General de Industria, Energía y Minas, y permitir aportar a dicho centro directivo datos suficientes sobre las inspecciones para su gestión y control.

Asimismo, se tendrá en cuenta la propuesta de mejora en el equipamiento técnico existente en las estaciones de ITV actuales, así como de la ampliación del número de líneas, si procede, y mención expresa del equipamiento de las dos nuevas estaciones a construir, y en cualquiera de los casos anteriores propuesta del plan de mantenimiento y renovación de equipos, instalaciones y obras.

En cuanto a los criterios de adjudicación, que era otra de las preguntas que se me hacen, básicamente son los siguientes o serían los siguientes:

En primer lugar, la experiencia en gestión de servicios de ITV.

En segundo lugar, la solvencia técnica y profesional del licitador y de su personal técnico.

En tercer lugar, la viabilidad del proyecto.

En cuarto lugar, se valorará positivamente estar en posesión del registro de empresa con un sistema de calidad certificado conforme a la normativa ISO 9000, reconocida como una entidad de certificación, acreditada a su vez por una entidad de acreditación de ámbito estatal, según Real Decreto 2.200/1995, de 28 de diciembre, o el compromiso formal y por escrito de obtener dicha certificación de calidad en un plazo no superior a tres años desde la celebración del contrato.

En quinto lugar, la empresa ofertante debe estar en disposición de realizar la calibración de los equipos de inspección, por haber sido acreditada para ello por una entidad de acreditación de ámbito estatal, según el antes citado Real Decreto. También se valorarán positivamente las propuestas encaminadas a promocionar campañas informativas sobre la obligatoriedad de las inspecciones periódicas en vehículos, la introducción y puesta en marcha de sistemas de comunicación de datos a la Administración competente, las propuestas de mejoras tecnológicas que redunden en la reducción del tiempo de inspección, la introducción de mejoras que posibiliten la atención personalizada y la dirección de servicios complementarios que permitan mejorar la seguridad vial.

Por lo que respecta a la reclasificación o reorientación profesional de los trabajadores que desempeñan

sus funciones en las ITV públicas, que es otra pregunta que se me hace, he de manifestar que dichos trabajadores conservarán su puesto de trabajo, pudiendo elegir entre dos opciones: pasar a la plantilla del concesionario del servicio o bien seguir en la Administración, en cuyo caso desempeñarían su trabajo en la ITV de Alcantarilla, y posteriormente podrían ir cubriendo las plazas nuevas o vacantes que surjan en el Parque Móvil o en la Dirección General de Industria.

En relación con los controles que piensa poner en marcha el Gobierno regional para garantizar un servicio de calidad a los usuarios del mismo, también está contemplado en el referido pliego, en el que se especifica que la Administración se reserva las funciones de dirección y control del servicio, pudiendo realizar todas las inspecciones y verificaciones de métodos y tiempos de trabajo, y cualquier otra que estime conveniente en orden al adecuado funcionamiento del servicio, y que igualmente podrá exigir al concesionario cuanta documentación e información considere necesaria a dichos efectos.

Asimismo, y como resultado de la comprobación del funcionamiento del servicio o del estado de conservación de las obras, instalaciones o equipos, podrá dictar las órdenes que considere oportunas referidas a la prestación del servicio o a las reparaciones, adaptaciones o reformas en las instalaciones que haya de realizarse, quedando obligado el concesionario a cumplimentarlas a su costa en los plazos que se le dicten.

Como medida complementaria del referido control, también se estipula que en el caso de incumplimiento de las condiciones establecidas en el pliego que no den lugar a la resolución del contrato o de las órdenes dictadas por la Administración en relación con la adecuada prestación del servicio, la Comunidad Autónoma de Murcia podrá sancionar al adjudicatario mediante la incoación del correspondiente expediente, de conformidad con la normativa vigente en materia de procedimiento administrativo sancionador, para lo cual se determina lo que constituyen faltas graves y leves, y se fijan las cuantías de las sanciones, que en el caso de faltas leves podrían llegar hasta un millón de pesetas y en el de las graves estarían comprendidas entre un millón y cinco millones de pesetas.

Por tanto, con el sistema de control que se contempla en las condiciones de la concesión, queda plenamente garantizada la calidad del servicio que prestarán las empresas concesionarias.

Con lo expuesto, considero suficientemente explicados los extremos a los que hacía referencia la solicitud de comparecencia presentada por Izquierda Unida-Los Verdes. Sin embargo, no obstante, si existe alguna duda trataré con mucho gusto de aclararla.

Muchas gracias, señor presidente, señorías.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Vamos a continuar, si no hay indicación en contrario, con la intervención de los distintos grupos parlamentarios. Y en primer lugar tendría la palabra el señor Jaime Moltó, por el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

¿Señor Requena?

SR. REQUENA RODRÍGUEZ:

Presidente, está planteando si el procedimiento es el habitual, si suspendemos o no. Sólo indico una cosa, yo necesitaría que se suspendiera tan sólo para preguntar algo que no me ha quedado claro y que luego en mi intervención no voy a poder utilizar. Si puedo aclarar ese extremo..., con unos minutos que se suspendiera que pudiera preguntar al consejero...

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Se suspende la sesión por cinco minutos.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señorías, se reanuda la sesión.

Tiene la palabra el señor Jaime Moltó por el grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes

SR. JAIME MOLTÓ:

Gracias, señor presidente.

Quiero volver a agradecer hoy aquí la presencia del señor consejero, en tan sólo una semana en dos ocasiones, felicitación que ya prácticamente habrá que ir dejándose si se mantiene este grado de frecuencias en sus comparecencias en la Comisión.

Bien, yo quiero en principio agradecer la exposición que hacía en primera instancia el señor consejero, por cuanto en las transferencias que planteaba en materia de legislación referidas a las ITV ha dejado claro una cuestión, yo creo que hay una palabra que resume en esencia las posibilidades de gestión de las ITV, y él mismo decía que podrá desempeñarse ese servicio bien a través de la propia Administración, bien a través de empresas o sociedades de carácter mixto, o bien a través de la gestión de la iniciativa privada.

Y quiero remarcar el podrá, que decía el señor consejero, porque ofrece todas las posibilidades. En este momento estamos hablando de un servicio público que es plenamente rentable, en cuanto a su gestión, para la Comunidad Autónoma.

Yo voy a refrescar algunos datos, los últimos datos que tenemos a disposición los diputados en esta Cáma-

ra, en relación al Presupuesto de 1996, que planteaba referido a este tema un total de 216 millones entre capítulo, capítulo dos e inversiones reales. Y trasladándonos a lo que es la liquidación del año 95, puesto que el año 96 disponemos a 31 de agosto, podría ser sesgada cualquier valoración con respecto a lo que ofrecen los datos. En la liquidación del año 95 decía, aparece en el código 35.603, de 0.94, de ITV, unos ingresos por importe de 300 millones de pesetas, 383 millones de pesetas. Es decir, ofreciendo incluso el margen de la duda de que puedan ser mayores puesto que estamos hablando de previsión de gastos del ejercicio 96 y liquidación del año 95, lógicamente no se aplican en los incrementos de tasas que se han producido en el año 96, estamos hablando de unos beneficios de aproximadamente 170 millones de pesetas los que producen la gestión pública en las ITV a la Administración regional.

Como bien decía el señor consejero, hay en este momento una serie de centros de ITV en la región (Alcantarilla, Cartagena, Lorca, Jumilla y Caravaca) que están desempeñando sus funciones desde la gestión pública. Pero a nuestro grupo parlamentario también nos gustaría incitar al debate de cuál es la situación que se plantea en este momento, porque ya se da, de la experiencia que se da en relación a la iniciativa privada. Conocemos de que hay una unidad de ITV que por sentencia está en este momento trabajando en la Comunidad Autónoma, lo ganó mediante litigio, y yo creo que convendría analizar comparativamente cuál es el comportamiento, la demanda en una y otra situación, tanto en la iniciativa pública como en la iniciativa privada.

Nosotros querríamos huir en primera instancia de un fundamentalismo, un fundamentalismo de tipo ideológico, sobre lo público y lo privado. En este caso creo que conviene incluso analizar en lo concreto cuál es lo más conveniente tanto en lo que pueda ser la rentabilidad económica, como la garantía de prestar un servicio, tanto en la eficacia como en la calidad al ciudadano.

Yo creo que cuando hablamos de las ITV estamos hablando de seguridad, de seguridad para los ciudadanos que tienen ese vehículo y van a las ITV, y para el resto de ciudadanos que tienen que estar día a día en la carretera. Igual que se habla del concepto de seguridad asociado a los cuerpos de seguridad y defensa de la nación, pues yo creo que también estamos hablando de seguridad de todos los ciudadanos cuando nos desplazamos por la carretera en automóvil.

Y hay que recordar que es el medio o la causa, el automóvil, que está provocando el mayor índice de mortandad en nuestro país, juntamente con el infarto, son las dos causas que provocan el mayor índice de mortalidad. Por tanto, yo creo que es un tema que hay que abordarlo con rigor y con seriedad, y se debe de

plegar, por tanto, cualquier consideración de tipo, como decía antes, ecológico, máxime en una posición que se pueda denominar centrista, que debe de huir, lógicamente, de cualquier tipo de conservadurismo ultraliberal, que es lo que nosotros entendemos que está marcando la acción del Gobierno cuando se plantea el tema de la privatización de este servicio.

Se habla de mejora de la gestión y del servicio. Nosotros tenemos que decir que en la gestión, la calidad de las actuaciones de las ITV públicas en la Región de Murcia está sobradamente demostrado que es superior a la experiencia que están ofreciendo las privadas en este momento.

Y mire, yo creo que hay un dato, cuando se habla del flujo de turismos que huyen de la Región de Murcia hacia la zona de la Vega Baja, la zona de Orihuela, se está demostrando que esos mismos vehículos que son rechazados porque mantienen deficiencias en la Comunidad Autónoma, en las ITV se rechazan, no tienen absolutamente ningún problema a la hora de pasar su revisión en Orihuela. Yo creo que es una cuestión que debería plantear algún tipo de reflexión en quien tiene la competencia de determinar qué tipo de gestión se va a dispensar.

Yo creo que estamos dispensando una calidad, con un control en la seguridad que todos nos jugamos, incluidos nosotros, cuando nos desplazamos por carretera. Hay quien prefiere hablar, cuando se habla de este tipo de cosas, de los términos de productividad, asociados tanto al número de vehículos por jornada que se despaChan, como a los costes por vehículo que se ocasionan.

Nosotros preferimos establecer el siguiente dilema: calidad asociado a seguridad, y cantidad asociado a inseguridad, que yo creo que es lo que está ofreciendo la realidad actual.

Como decía antes yo creo que está demostrado que la iniciativa privada es bastante más permisiva y tolerante en la inobservancia de defectos, y además yo creo que está demostrado: en la Región de Murcia el número de rechazados están básicamente orientados en las ITV públicas, sobre todo a lo que son sistemas de frenado, eje y suspensión, mientras que en las ITV de otras comunidades autónomas el mayor número de rechazo se está derivando a lo que pueda ser la carrocería o los aspectos exteriores de los vehículos. Aquí se está centrando más en la seguridad, a través de la gestión pública, que lo que puedan ser las apariencias a través de la iniciativa privada.

Hay otras cosas que llama la atención a raíz de la apertura de las ITV privadas, sobre todo en las zonas cercanas a Murcia, se está observando que tanto los camiones como los vehículos pesados están teniendo una tendencia a pasar las revisiones periódicas en la zona de Alicante, en la Vega Baja, y está suponiendo también, hay que decirlo, un descenso de la actividad

económica en lo que son los talleres de reparación, se está notando considerablemente, y la verdad es que con muy pocas garantías de que esos vehículos, que hay yo creo que ejemplos muy recientes y dramáticos de lo que pueden suponer cuando desarrollan su actividad sin todas las garantías, por la verdad es que ofrece bastantes dudas que ese modelo se reproduzca en la Región de Murcia.

Se dice que en las privadas los tiempos de espera son menores y que no existen colas. Yo quiero primero decir una cosa: en la Región de Murcia, afortunadamente en los últimos tiempos prácticamente desde que se implantó el turno de tarde, los tiempos de espera y las colas prácticamente han desaparecido, ya no son las típicas que se plasmaban hace algunos años.

Y después habría que establecer comparativamente, nosotros vamos a ofrecer aquí en esta explicación datos que creo que desmienten esa afirmación. Tenemos una dotación de personal en este momento en las ITV de la Región de Murcia de 44 empleados, entre funcionarios de carrera e interinos, sin contabilizar al personal de automoción. Disponemos de doce líneas de inspección con dos turnos de trabajo, cinco de la mañana y dos de la tarde.

Y se habla de Orihuela, pero es que Orihuela, solamente en esa ITV tiene a 33 trabajadores, es decir, casi un 75% de lo que nosotros tenemos en toda la región, una sola ITV dispone del 75% de trabajadores que nosotros tenemos en todo el ámbito de la Comunidad Autónoma, y tienen, además, cuatro líneas de inspección.

De las inspecciones que se realizaron en 1995 la Región de Murcia realizó 186.050, en Orihuela se realizaron 118.000, es decir, aproximadamente y teniendo en consideración que en la zona de Orihuela que es una ITV privada trabajan también los sábados, se está ofreciendo un diferencial aproximadamente de quince puntos en favor de esta Comunidad Autónoma: un 60% aproximadamente más se está elevando la productividad de los trabajadores de la ITV en la Región de Murcia.

En cuanto a los tiempos de espera, debemos de ir, lógicamente, si pretendemos establecer algún tipo de relación racional a lo que es la relación entre personal empleado y número de líneas de inspección. Y tenemos que en la ITV de la Vega Baja, con 33 personas y 8 líneas, sale una media de un 4,125 personas por línea y turno, mientras que en la ITV de la Comunidad Autónoma, con 44 personas y 18 líneas, tenemos un coeficiente de 2'44 personas por línea y turno. Yo creo que de aquí se establece claramente que si se pretende mejorar tanto la frecuencia como la calidad, habría lógicamente que incrementar al menos a tres personas por línea y turno, algo que parece ser que a tenor tanto de la oferta de empleo público que, la verdad es que no aparece por ningún lado oferta de empleo público en esta

Comunidad Autónoma, parece ser que no es santo de la devoción del Gobierno del Partido Popular.

Por tanto, el rendimiento autonómico es mayor en un 15'44%. El número de personas por línea y turno es inferior en un 69% al que en este momento se ofrece comparativamente en la gestión privada y más cercana que podamos tener a esta Comunidad Autónoma.

Tenemos menos personal y más vehículos por persona se está despachando, por tanto hay más espera, y esto es claro, que se da en las ITV privadas. Ahora, ciertamente es menor esa espera, como decía anteriormente, desde que se realiza la apertura por la tarde.

Nosotros planteamos qué podríamos hacer para mejorar este servicio, y entendemos que había que acudir inmediatamente a la oferta de empleo público. Yo creo que el empleo, el señor consejero conoce muy bien este tema, se puede dispensar con todas las garantías de la propia Administración regional, se puede también coadyuvar a esta situación de desempleo que tiene la región en un servicio que es rentable y que además está demandando un mejor servicio al ciudadano, se podría también contribuir a algo que yo creo que el señor consejero lo tendrá tan claro como yo, y es que un servicio estable en el tiempo, fraccionado, pues precisaría un tipo de empleo también estable, y no el tipo de empleo que seguramente se podría dar en la gestión privada que debería de incrementar las tasas de eventualidad o precariedad, que yo creo que en este momento son casi insostenibles las que está padeciendo nuestra Comunidad Autónoma.

Pero es que también yo creo que hay que abordar un tema que es la cuestión económica, cómo puede repercutir al ciudadano el que la gestión de las ITV la desempeñe la Administración pública o la desempeñe la iniciativa privada. Y podíamos hacer incluso un análisis de precios comparativos en una situación y en otra.

Se dice que la mayoría de las comunidades, decía el señor consejero, que hay una tendencia a la liberalización en la gestión de las ITV en el conjunto del Estado español. Yo creo recordad que ya decía en los presupuestos últimos que discutimos, que tan sólo Extremadura y Murcia eran las que mantenían las ITV públicas. Pues bien, yo creo que si acudimos a las comparaciones tendríamos que decir que en la Región de Murcia actualmente las tasas que se pagan son de... pesetas. Por poner algunos ejemplos donde está privatizada esa gestión, en Madrid se están pagando 5.318 pesetas, en Valencia 3.550, en Almería 4.144, en Albacete 4.375. Es decir, se podrá congelar durante un año para guardar la imagen, pero la tendencia de la iniciativa privada irá necesariamente a incrementar unos costes que en este momento están yo creo que ajustados y que los ciudadanos tendrán que desembolsar de su bolsillo. En cuanto a camiones pasa exactamente lo mismo, también se está pagando en este momento una tasa de

4.345 pesetas, en Madrid está en 7.065 pesetas, en Valencia 4.650, en Almería 4.985, Albacete 6.609 pesetas. Es decir, en todos los ejemplos que he puesto, tanto en turismos como en camiones, la gestión privada está sensiblemente por encima de los precios que en este momento está dispensando la Administración regional, y estoy diciendo unos precios que además están ocasionando unos beneficios netos a la Comunidad Autónoma de entorno a los 180 millones de pesetas.

Tenemos, por tanto, las tasas más bajas, en alguna de las privadas hay que decir que incluso en aquellos vehículos que se rechazan en primera instancia, al pasar, una vez superada la deficiencia, la segunda revisión, se le vuelve a cobrar otra sobretasa, con lo cual se duplica el precio de la tasa. Y yo creo que esto, sinceramente, los ciudadanos creo que apostarían decididamente por mantener el servicio tal como está la gestión pública.

La reflexión que antes planteaba el señor consejero invita también a hacer otra serie de aportaciones, de la manera más constructiva; podríamos hacer otras muchas cosas desde esta Comunidad Autónoma, poner, por ejemplo, en funcionamiento todas las líneas existentes que no están en funcionamiento; podríamos, como decía anteriormente, hacer una oferta de empleo pública y dotar al menos a tres líneas por persona y turno; podríamos dotar a Lorca, que en este momento no tiene ese turno de tarde que antes decía; y podríamos yo creo que con toda esta situación, incluso a tenor de esos beneficios que decía anteriormente, pues abrir una posibilidad de inversión para, sobre todo con carácter estratégico, abrir una nueva ITV, que yo creo que se está precisando en la zona de Santomera, que fuese de algún modo un freno a ese flujo de salida de vehículos que se está produciendo en nuestra Comunidad Autónoma.

Señor consejero, me gustaría y desearía poner alguna nota positiva en su intervención. Quizá la nota positiva se podría incardinar en que todavía, según decía al principio de su intervención, se habla de posible privatización y de que se están realizando los estudios necesarios para ver la viabilidad de la posibilidad de conceder administrativamente la gestión a la iniciativa privada. Yo creo que esa nota positiva también se debería de ver aportada con la mejora del comportamiento en las inversiones que se han realizado, en los últimos años se están haciendo inversiones importantes, los trabajadores al menos lo están denotando, que se están realizando esas inversiones. Y yo creo que si esas inversiones se están haciendo con la voluntad de mejorar un servicio, tanto técnicamente como a nivel de prestación de servicio al ciudadano, si se está haciendo con esa intención de fortalecer un servicio público desde lo público, pues la verdad es que recibirá nuestra felicitación. Ahora bien, si se está haciendo esa inversión, también en este momento en nuestra Comunidad Autónoma, para liberar a la iniciativa privada de futuras

inversiones a realizar tras la concesión de esa licencia administrativa, pues yo creo que la verdad es que no solamente se estará haciendo un flaco favor a los ciudadanos de la Región de Murcia sino que también esta Administración regional se está haciendo un flaco favor a ella misma, está incluso liberando lo que decía el señor consejero de aquellas inversiones que iba a introducir la iniciativa privada una vez concedida la gestión de ese uso.

Por tanto, yo creo que aquí debería imperar el sentido común, el sentido común nos habla en este momento de que deberíamos de apreciar el interés general, poniendo por delante el interés general a lo que pueda ser el interés particular. Creo que, incluso, por los propios contactos que yo he podido tener con muchos empresarios de la pequeña y mediana empresa del sector de automoción, hay serie dudas de que la concesión a la iniciativa privada de la gestión de las ITV pudiera crear una red cerrada de establecimientos que se dedicasen básicamente a remediar las deficiencias que se pudieran plantear. Por tanto, también hay que estar muy de cerca en cuanto a esa posibilidad.

Y decir, señor consejero, que esperamos, vamos a esperar que esos posibles estudios que va a realizar la Consejería, para determinar por una fórmula u otra, en ningún caso nos van a hacer dejar de perseverar porque se mantenga la gestión pública de este servicio, que creemos que en este momento se está ofreciendo con un servicio de calidad, que a todos los ciudadanos nos dota de tranquilidad a la hora de circular por nuestras carreteras, que creemos que se están reportando unos beneficios también de orden económico para esta Comunidad Autónoma, a los que yo creo no estamos en disposición de renunciar, y la verdad es que vamos a persistir porque estamos convencidos de que si finalmente se pretende llevar a cabo la privatización de la gestión se estará incurriendo en un tremendo error, y la verdad es que no queremos, Izquierda Unida-Los Verdes no queremos ni que se disminuya la calidad de la prestación de ese servicio, ni que se degrade la seguridad vial en el territorio de nuestra Comunidad Autónoma y que se produzca tampoco un aumento de tasas para los ciudadanos.

Por tanto, no queremos perjudicar a la mayoría social de esta región en beneficio de unos pocos. Vamos a seguir insistiendo, en la medida de que vaya actuando la Consejería de Industria, Trabajo y Turismo en relación a la privatización de las ITV, de la inoportunidad y yo creo que falta de justificación argumental y de sentido común para llevar adelante esta iniciativa.

Nada más y muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Jaime Moltó.

Por el grupo parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Requena.

SR. REQUENA RODRÍGUEZ:

Gracias, presidente, y gracias al consejero por su presencia hoy aquí. Es de suponer que como los tiempos que se avecinan, según el Partido Popular, van a ser muy buenos, y según otros, del grupo Socialista, no van a ser tan buenos, pues tendremos la aventura de contar con su presencia frecuentemente a partir de ahora, por motivos económicos, en esta Asamblea.

Agradecimiento también que hago extensiva por esa introducción, esos prolegómenos que hizo, recordar una legislación, supongo que para soportar el mensaje de que la Ley de Industria de hace tiempo, bastante tiempo, el pasado inmediato pero pasado ya entendía que la actividad industrial había que liberalizarla y que había que crear un marco donde primero se hacen las cosas y después la Administración controla la respuesta, pero a posteriori, con lo cual se entiende que la actividad productiva tendría que ganar.

Supongo que es ahí donde hay que ver ese prolegómeno y de alguna manera entender que haya querido basar el hecho de la primera de las preguntas que formulaba el grupo de Izquierda Unida-Los Verdes, que era relativa a los motivos que justifican la privatización.

Abundando más, quizá para hacerlo más concreto, después vino la descripción del artículo en el que plantea explícitamente para la ITV las distintas fórmulas de hacerlo por parte de la Administración (mixta y concesión administrativa), para llegar a la conclusión en un análisis, digo yo, in mente de la situación que hay en las distintas comunidades autónomas, llegar a que no se está en sintonía.

Le sumo esto por encontrar explicación y ahora tratar de argumentar con lo que yo creo que le voy a contestar.

Efectivamente, ha habido un incremento, no podía ser de otra forma, del número de revisiones, del número de vehículos, y requiere una adecuación de las instalaciones para que tengan lugar con ciertas garantías las inspecciones que se llevan en este tema. Hasta ahí todos de acuerdo, porque son descripciones de hechos y es el marco en el que se está, y no hay más que mirar o leer para verlo.

Pero lo que yo echo de menos es que cuando se piden motivos que justifican la privatización no es simplemente reconocer que estamos en una legislación que permite hacer cosas, sino creo yo que lo que se pide o lo que se pregunta es cuál es la línea de actuación del Gobierno que justifica que se haga una cosa u otra, porque, efectivamente, la Ley de Industria permite privatizar las ITV y permite no privatizarlas. Entonces, ¿en qué se apoya uno o cuál es la indicación o inclinación

del Gobierno para soportar una u otra? Y tampoco el hecho de que en las demás comunidades autónomas esté en determinada forma, pues tampoco lo justifica. Como supongo que desde las otras comunidades autónomas tampoco se justifica que Murcia sea prácticamente la única región de España que las tenga todas a nivel regional.

Bien, digo yo, y supongo que esta tarde como tenemos una moción acerca de las privatizaciones tendremos ocasión, por lo menos con el grupo parlamentario Popular, de basar un poco con más rigor esta posición. Porque, en definitiva, no creo que el enunciado per se de que hay que privatizar porque se acepta que las cosas van a ocurrir mejor es el que lo justifica. No es eso. Como supongo que cuando se afirma, y tengo que preguntarle en qué se basa, que se van a construir dos estaciones más, ¿pues por qué dos, exactamente por qué dos? Y digo esto no con el ánimo de que se dé exhaustivamente el detalle de cuántos vehículos, de qué comarcas, de dónde está el mayor flujo, de dónde ocurre, que supongo que es el análisis que hay que hacer, pero también eso tiene que ir acompañado de un análisis de cuál es el requisito mínimo para que una estación permanezca estable económicamente, que sea viable. Que a lo mejor alguna de las que hay ahora las ponemos en duda, y que en su día el criterio geográfico de ubicación pudo ser muy razonable y a lo mejor hoy no lo es tanto.

Entonces, yo lo que pregunto y lo que quisiera, aparte de que acepto de entrada el enunciado que ha hecho su señoría, que me parece muy sano, se está estudiando, luego estamos a tiempo de intercambiar y de probablemente llegar incluso a un acuerdo de qué es lo que hay que hacer. Cosa que al día de hoy, con lo dicho, yo por lo menos y mi grupo, por consiguiente, no se siente satisfecho.

El modelo de en qué está basado el estudio, y no quiero aventurar con esto cosas, de si se va a poner en determinado sitio porque ha salido el alcalde de un lugar pidiendo... Eso no puede ser justificación. Aquí hay que justificarlo económicamente, las estaciones tienen que ser rentables desde el punto de vista privado pero también lo tienen que ser para la Administración, porque si no ¿en qué nos estamos basando para privatizar? Tendrá que serlo, no tendrá que perder, se tendrá que garantizar la calidad.

El portavoz de Izquierda Unida ha dicho muchas cosas que creo yo que hay que meditar, y algunas directamente uno las ha experimentado. Los enunciados que muchas veces se están haciendo del funcionamiento de nuestras ITV a nivel regional no están argumentados en nada que tenga rigor. La flexibilidad que a veces se le pide y que se justifica que como son funcionarios no responden con ella, no es cierta, pero tan no es cierta como que uno que vaya a la Vega Baja, y yo lo he hecho a nivel experimental, se encuentra también que el

sábado que oferta trabajar la ITV también comen bocadillo, también uno tiene que esperar hora y media, y también tiene que hacer una cola tremenda que probablemente en la región no haga, y también tiene que pagar más que aquí.

Quiero con esto decir que el simple hecho de privatizar porque aquí no se esté como en los demás sitios no justifica el viaje, ni mucho menos. Yo entiendo que desde luego la postura del Partido Socialista en el tema en general, con este tema creo que ha sido clara. No es una cuestión estratégica. Si no es una cuestión estratégica, si es un servicio público, por lo tanto en caso de que se tuviera que privatizar hay que garantizar la calidad, hay que garantizarla y sabemos muchos de los que estamos aquí que en otros lugares no está garantizada necesariamente y por consiguiente eso requiere un tratamiento muy especial.

Y digo esto porque no encuentro satisfacción en el planteamiento del mapa, cómo va a quedar, y cada estación cómo va a funcionar.

Los criterios de adjudicación que se han citado, pues mire, hay uno primero que creo que merece la pena estudiarlo, porque si no estamos incurriendo sistemáticamente en ignorar las posibilidades que tenemos autóctonas, que estamos obligados a defenderlas esté quien esté en el Gobierno. Y la Ley de Contratos del Estado va a obligar a que para una concesión administrativa se tenga que tener experiencia de gestión en la cosa, pero a ver cómo nos las ingeniamos para no quitar de en medio a todos los empresarios murcianos, porque tener experiencia en la gestión de ITV cuando no hemos tenido ITV, ya me explicará si no estamos poniendo en manos de los foráneos el que tal cosa tenga lugar.

Sin esas cosas, sin esas garantías, yo creo que de este tema no se puede hablar, y no creo que sea satisfactorio sólo lo que se ha oído a efectos de los puestos de trabajo. Decir simplemente que se va a conservar el puesto de trabajo porque se va a dar opción de o quedarse en una de las estaciones que va a mantener la Comunidad, que como no veo el modelo no me lo explico todavía cómo se va a funcionar y qué modelo se va a soportar. Apparently va a funcionar una ITV que va a recoger a aquéllos que quieran quedarse, en cuyo caso, para que razonablemente desempeñen su trabajo habría que ampliar el número de líneas, no sé para cuántos vehículos va a tener capacidad de trabajo y por consiguiente no sé la incidencia que va a tener en las otras ITV. Luego eso no está bien explicado, en mi opinión, obviamente, pero no creo que con eso sea suficiente.

Actualmente hay una relación contractual con la Comunidad de una serie de trabajadores. Por cierto, ya ha pasado mucho tiempo desde que estas cosas se hablan y supongo que cada día estarán más inquietos por cuál es el futuro. Pero en el supuesto caso de que fueran

a una de las iniciativas privadas, ¿qué garantías hay y dónde se pone y dónde se establecen las garantías contractuales que hay para el cambio de empresa? ¿Qué tipo de contrato va a tener, qué va a pasar con la antigüedad?, esa serie de cosas propias de la relación laboral en qué situación quedan.

Luego, en definitiva y por resumir, entendemos que no es una cuestión estratégica, entendemos que no anda mal la Administración regional como empresario y que, por consiguiente, si se entiende que el liberalizarla es privatizarla, a ver en qué condiciones, en qué modelo y qué es lo que se va a conseguir con cierta nitidez.

Aventura, no sé, no pueden haber cambiado las cosas demasiado, que no estoy demasiado seguro de que dos estaciones nuevas esta región tenga capacidad para absorberlas. No lo sé, pero en todo caso quiero o querría una garantía.

En definitiva, estimo que en este momento del estudio no veo el modelo, no veo el tema del personal, no veo las garantías o los mecanismos por los cuales se va a garantizar, ni personal ni funcionamiento, no veo el canon, no se ha dicho aquí nada, si se va a establecer algo como compensación económica, pues cuál es la situación, qué se está ganando ahora, qué se está invirtiendo, en qué situación queda la Comunidad... Sin contestación a estas preguntas es muy difícil entender o compartir que esta operación se lleve a cabo. Por consiguiente, entiendo que nuestra postura sigue siendo de interrogante porque no vemos las ventajas claras en qué se fundamentan.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Requena.

Por el grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Jiménez Torres... Perdón, señor Alburquerque.

SR. ALBURQUERQUE ROS:

Sí, efectivamente. Gracias, señor presidente, y gracias, cómo no, al señor consejero por su minuciosa explicación, que yo creo que ha aclarado, por lo menos al grupo Popular, bastantes dudas que podíamos tener al respecto.

Desde luego, por nuestro grupo no cabe en absoluto fisuras en cuanto al apoyo a los planteamientos aquí expuestos por una sencilla razón, que coinciden plenamente con los planteamientos programáticos e ideológicos de este grupo municipal, y creemos que están suficientemente avalados por nuestras actuaciones y nuestras propuestas, no sólo en este momento sino cuando ya anteriormente éramos oposición.

Desde luego, nosotros consideramos que la privati-

zación o las concesiones administrativas a empresas privadas pueden dar salida perfectamente a las deficiencias que desde aquí por parte de los grupos de la oposición se han expuesto, en el sentido de la falta de recursos humanos, a la falta de recursos tecnológicos, a lo que es la gestión en sí. Creemos que en una situación de endeudamiento, que todos conocemos perfectamente la situación en que se encuentran las arcas regionales, situación de déficit, de dificultades en la inversión, una iniciativa privada puede dar salida perfectamente a esta situación, con la ventaja indudable de que mejorará cuantitativa y cualitativamente hablando la gestión de este servicio. Por cierto, que ésta es una posibilidad, como también se ha expuesto aquí, que está planteada con total naturalidad en la actual legislación al respecto, que como también se ha dicho ha sido utilizada de una manera mayoritaria por la inmensa mayoría de las comunidades autónomas, y por lo tanto consideramos razonable que este planteamiento se utilice a partir de ahora.

Yo sí quisiera redundar y poner en mayúsculas el tratamiento que se va a tener con los trabajadores de las inspecciones técnicas de vehículos que actualmente existen en la región, en el sentido de ofrecerles unas alternativas tanto de integrarse en las empresas privadas, en la entidad privada que tenga a bien presentarse u ofertar sus servicios, como la posibilidad de mantenerse en la Inspección Técnica de Vehículos de Alcantarilla, siguiendo, por lo tanto, integrados en la red de trabajadores de esta región.

En lo que se refiere ya al tema de fondo y por lo que comentaba el portavoz del grupo Socialista en cuanto que si es un tema estratégico o no lo es, yo considero que el mejorar la calidad en el servicio público, no en la inspección técnica de vehículos sino en cualquier otro servicio que presta esta Comunidad Autónoma, es un tema total y absolutamente estratégico. Considerar al ciudadano un cliente y considerar que son realmente a los cuales van destinados nuestros servicios creo que es fundamental, y eso siempre debe ser un objetivo prioritario, total y absolutamente estratégico en todos los servicios el mejorar la calidad del servicio.

Yo considero que la postura del grupo Socialista es un tanto tambaleante, yo creo que ya habían tenido claro que en algunos aspectos, y en especial en el tema de las ITV, las posibilidades de mejora pasaban por la iniciativa privada, parece ser que ahora mismo no lo tienen tan claro, consideraba yo que estaba ese tema superado. En cualquier caso, es totalmente legítimo que muestren las dudas o posibles recelos que tengan con respecto a los planteamientos que aquí se hacen.

Creo que el criterio político, porque aquí lo que estamos discutiendo son criterios políticos que se tienen, si queremos que mejore el servicio y cómo creemos que mejora el servicio. Los planteamientos

técnicos, que creo que deben incluirse en un futuro pliego de peticiones técnicas, en el que ya aparezcan claramente delimitadas cuestiones como el canon, como las tasas a cobrar a los ciudadanos de esta región, etcétera, etcétera, creo que son consideraciones técnicas puramente en las cuales yo considero que no deberíamos extendernos en demasía. Lo importante ahora es decidir cómo queremos que funcione el servicio en la región y de qué manera creemos que va a mejorar ese servicio de una manera importante. Todos tenemos claro que hay unas deficiencias importantes, que hay que hacer una inversión en personal, en maquinaria, etcétera, que hay que realizar, y tenemos que tener claro si esa inversión se realiza por parte del erario público o se realiza por parte de la iniciativa privada. Nuestra consideración es que debe ser la iniciativa privada la que dirija esta importante inversión, entre otras cosas, como he dicho anteriormente, por nuestras dificultades económicas al respecto.

En cuanto al planteamiento que hace Izquierda Unida, comprendemos perfectamente que es un grupo al que desde siempre le ha repelido que la iniciativa privada entre en los servicios públicos, y por lo tanto comprendemos claramente su postura al respecto. Únicamente nos sorprende su postura un tanto economicista, por decirlo de alguna manera, por cuanto este servicio está obteniendo beneficios actualmente en la región, pues tenemos que continuarlo.

Yo creo que los beneficios de un servicio no hay que medirlos solamente en el aspecto económico sino también en el aspecto social, en qué servicio se está realizando al ciudadano al día de hoy. Eso nos parece fundamental y yo me permito solicitar al consejero que amplíe un poco esta cuestión con respecto a si el planteamiento que se hace en su Consejería, a los efectos de privatizar, el servicio tiene un aspecto únicamente económico en el sentido de ganar más dinero, o lo que preocupa, como nosotros creemos, es el mejorar, como es lógico, la calidad en el servicio.

También me permito solicitarle que amplíe un poco su explicación al respecto en cómo va a mejorar el servicio, qué otras posibles inspecciones técnicas de vehículos se plantea que puedan crearse, y por qué esas nuevas instalaciones, que creo que también ha sido un planteamiento que ha hecho el grupo Socialista en el sentido de ampliar esa información.

En definitiva, totalmente de acuerdo con los planteamientos expuestos, no de ahora; el Partido Popular ya viene demandando esta privatización de servicios desde hace ya bastante tiempo, por lo tanto no es nada nuevo y, desde luego, un apoyo sin fisuras al respecto.

Nada más.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Alburquerque.

Para contestar a las distintas cuestiones planteadas por los grupos, tiene la palabra el señor consejero.

SR. RUIZ ABELLÁN (CONSEJERO DE INDUSTRIA, TRABAJO Y TURISMO):

Muchas gracias, señor presidente.

Vamos a ver si contestando por distintas intervenciones podemos ir aclarando las dudas que tienen sus señorías sobre la posible gestión privada de las ITV que existen ahora mismo en la región gestionadas por la Administración regional.

Bien, en cuanto al señor Jaime Moltó, con relación a su informe y sus discrepancias, observo, a mi vez, una serie de discrepancias que le voy a poner encima de la mesa.

En primer lugar, me habla de unos beneficios que estima en 170 millones de pesetas, brutos en concreto, porque aquí hace falta meter una serie de gastos que no están contemplados en los costes directos de cada estación de servicio, sino algo que también tiene que ver. Hoy estamos trabajando aquí, algo de mi sueldo habrá que meter, así como de otra serie de personas que se entienden como gastos generales de servicios centrales, etcétera. No lo mete. Pero hay aquí una cosa curiosa, me habla por un lado de unos beneficios; por otro lado, me habla de unas necesidades (de tres trabajadores por línea más, de alguna inversión más, como es la de Santomera), incluso yo le voy a leer alguna pregunta que hizo un compañero suyo de partido, el señor Froilán Reina, en el año 92, hablando de Cartagena en concreto, dice: "En la actualidad su funcionamiento merece críticas diversas, debido a la escasez de medios humanos y al desbordamiento en que se halla a causa del crecimiento del parque de vehículos (largas esperas, demoras en la prestación del servicio que en algunos casos llega a concertarse hasta cuatro o cinco meses más tarde de la petición) hacen aconsejable reforzar y mejorar su funcionamiento".

Yo entiendo que usted lo que quiere decir aquí es que es aconsejable reforzar el funcionamiento, ya entiendo cómo, porque la verdad es que su idea no se quiere apartar nunca del tema de que sea la iniciativa pública o la empresa pública o la Administración la que lleve a cabo todo el tema de mejorar el funcionamiento de lo que está funcionando mal.

Pero mire usted lo que son las incongruencias, me habla de beneficios, de tasas, que se han llevado a cabo por unas tasas que se ponen normalmente para de alguna forma equilibrar los gastos. Una tasa es para equilibrar los gastos que se producen por un determinado servicio que se da al ciudadano, y aquí hay beneficios. Pero mire usted lo que ha hecho la izquierda en esta región, algo para mí inaudito, es conseguir beneficios

mediante tasas dando un servicio al ciudadano y además con un mal servicio, como lo ponen ustedes mismos, pero no ustedes mismos, está puesto, todos los años se ha estado poniendo aquí que el servicio está muy mal, hay que incrementar la mejora del servicio, se han conseguido beneficios cuando no tenía que haberse conseguido beneficios, y realmente se han conseguido beneficios debido a, si seguimos en lo que dio de sí la tercera legislatura, las preguntas de distintos diputados, del mal funcionamiento no sólo de Cartagena, aquí el señor Llamazares habla también de lo mal que funciona la de Caravaca, por otro lado también hay otro diputado que habla de lo mal que funciona la de Lorca. Aquí está funcionando todo mal, sin embargo ha estado dando beneficios.

Bien, nosotros tratamos de mejorar esta situación, por supuesto, y la vamos a mejorar con inversiones, con empleo, dando nuevo empleo, pero nunca que esas inversiones y ese empleo lo tengamos por qué hacer la Administración. Es decir, si usted sigue un poco la historia de lo que ha pasado en esta región y en este país, en este momento funcionan en Murcia en concreto nueve entidades de colaboración que si no me equivoco están dando servicio. Por supuesto todo está controlado por la Administración, pero controlan las ENICRES, o entidades de colaboración que tiene la región, los aparatos de presión, los gases combustibles, los aparatos elevadores, el reglamento de todas las instalaciones eléctricas, los contenedores, los almacenes de productos químicos, las estructuras metálicas... Se han liberado de acuerdo a una legislación que efectivamente está ahí, que además es una legislación que trata de recoger la iniciativa comunitaria de que se vayan liberalizando todos estos temas de control de funcionamiento de apartados eléctricos, mecánicos, elevadores, etcétera. Se está cumpliendo, antes se ha ido cumpliendo, pero no sólo se ha ido cumpliendo con control de la Administración, que lo está controlando, sino que además se ha liberalizado el precio, y de tal forma que aquí las ENICRES, que son empresas totalmente privadas, concesiones que se han hecho, que tienen precios realmente libres y que están ya funcionando, controlando con verdadera eficacia, yo no digo que no, una serie de temas que son inspecciones técnicas. Bueno, aquí realmente lo único que quedaría sería liberar también las inspecciones técnicas de automóviles, turismos y camiones, porque no parece congruente en el año 1997 que sigamos en Murcia teniendo una gestión pública de cosas que puede hacer la gestión privada, y que además nos anima la Unión Europea a hacerlo.

Y además no sólo es eso, sino que ustedes mismos tienen aprobada una moción, que fue por unanimidad, en el año 94 ó 95, en la que todos los diputados lo que hacen es animar e instar a la Administración regional. Aquí pone: "La Asamblea acuerda instar a la Consejería

de Fomento y Trabajo a que agilice los trámites que está siguiendo en cuanto a las concesiones administrativas de ITV a personas y/o a empresas privadas, con arreglo a las condiciones dispuestas en el Real Decreto de 24 de septiembre -que hemos dicho antes- sobre normas generales de instalación y funcionamiento de las ITV". Esto está firmado por los tres grupos. Pero es que, claro, además, como en el año 93 ya era consejero un diputado que tenemos aquí delante en el que "por la Consejería de Fomento y Trabajo se estudia permanentemente la forma de mejorar la prestación de todos los servicios públicos de ella dependientes. En el caso presente se contempla pasar de la situación actual de prestación de servicios en régimen de gestión directa centralizada a un régimen de gestión indirecta, que serviría para su adjudicación en la fórmula de concurso". Esto está firmado por el consejero Alberto Requena, por supuesto, dice, "entre otras posibilidades y la conveniencia". Es decir, estamos en la misma situación que hoy. Pero se estaba contemplando en el año 93, y en el año 94 la Asamblea le insta a que agilice los trámites para que lo lleve a cabo, firmado por los tres grupos. Le podría decir lo que dijo su diputado.

Entonces, estamos en una línea que además yo creo que estamos todos en común y de acuerdo: hay que mejorar la gestión de las ITV tal como está hoy, hay que ampliarlas porque realmente el parque se ha incrementado y el número de inspecciones que se están realizando se ha incrementado en un 66%. Es fácil pensar, señor diputado, que si se ha incrementado en un 66%, si antes existían cinco, un 66% más son tres más, tres y algo.

¿Qué pasa si eso lo hacemos mal? Que antes se hicieron unas instalaciones excesivas con dinero de la Administración o bien ahora estamos haciendo la cosa bien, y si estamos haciendo la cosa bien no es con dinero además de la Administración, la estamos haciendo con dinero de la iniciativa privada.

Pero además estamos exigiendo una serie de condiciones que antes no se pedían. Es decir, antes, cuando usted hacía una inspección, es distinta la inspección si se pasa en Lorca que si se pasa en Jumilla, porque el 80% de la inspección (y usted debe de conocerlo) se hace de forma visual. Como no hay homologación ni certificación ni nada que se le parezca en nuestras ITV, en este momento la inspección visual sin norma existente puede ser distinta en Jumilla que en Lorca que en Caravaca que en Alcantarilla. Por lo tanto, lo que se le exige a la empresa privada para que haga la gestión de las ITV es que tengan su certificación como empresa de calidad, para que todo el funcionamiento dentro de la Región de Murcia sea el óptimo, esté certificado y sea un funcionamiento que realmente acredite que el vehículo que sale de esas instalaciones sea perfectamente realizado.

Por lo tanto, quiero convencerle, en primer lugar,

de que es necesaria la mejora y las nuevas inversiones para que todos los ciudadanos tengan un mejor servicio, y no me refiero a un mejor servicio porque se haga mejor o peor por la parte del trabajador, ni muchísimo menos, me refiero a un mejor servicio porque ese 66% que hay más tenga mayores facilidades para realizar sus inspecciones técnicas de vehículos, que no se nos vayan a otro lado, que no se nos vayan a otra ITV que no sea de nuestra región, y que le demos la seguridad de que el funcionamiento está perfectamente realizado.

No me hable usted, porque ya lo he visto en otro informe que me realiza curiosamente la Federación de Servicios Públicos de U.G.T., que por lo visto es la información que tiene usted, curiosamente U.G.T. en este momento está con Izquierda Unida, pero no me hable usted... No, si le voy a decir los mismos datos que usted ha dado, es que los tengo aquí, realmente son los mismos datos. Y hace una pregunta al final: que se están realizando unos fuertes desembolsos de cantidad de dinero para su acondicionamiento en este momento, y pregunta, con mayúsculas, ¿para quién va esto? Es decir, como diciendo: "señores de la Administración, ustedes están preparando y haciendo fuertes inversiones para regalarle a la empresa privada". Esto parece increíble que se diga, pero es que usted también lo ha insinuado y yo le quiero decir que eso no es cierto.

Si usted tiene los datos de las inversiones que se han realizado en las ITV, es lamentable ver que en desde el año 95 prácticamente no se había realizado ninguna, y se han realizado unas pequeñas, porque es que además tenemos quejas dichas por diputados en esta Asamblea de frenómetros que han estado sin funcionar en ITV, en concreto en Lorca y en Cartagena, dos meses, dos meses sin funcionamiento; y usted me habla de la seguridad de las ITV que tenemos ahora, cuando ha habido frenómetros que no han existido, que no han podido funcionar y no se les ha pasado la revisión a los vehículos que han pasado dos meses seguidos, y eso está en esta Asamblea. Entonces, ese automóvil que fue el que tuvo la revisión, ¿estaba en mejores condiciones que en otro sitio o no? Yo entiendo que durante dos meses pasan muchos vehículos y no se les pasó la revisión.

Por lo tanto, yo no digo que el trabajador nuestro trabaje mejor o peor, yo lo que quiero decirle es que el ciudadano tiene necesidad de tener unos mejores servicios por proximidad, porque haya posibilidades de que pueda hacerlo de forma más cercana y más rápidamente. Y eso nosotros entendemos que lo puede realizar perfectamente la iniciativa privada, con un perfecto control por parte de la Administración para que pueda ser un servicio adecuado al ciudadano.

Bien, ya le he contestado. El incremento, usted pide incremento de la inversión en Santomera, efectivamente, y que lo haga la Administración pública. Yo

lo entiendo, efectivamente, si realmente los ciudadanos quisieran eso en este momento se haría porque ustedes estarían gobernando y aquí todas las ENICRES que ahora mismo son privadas pasarían a ser públicas, y en todo este tema se aumentaría más la inversión, se colocarían nuevos trabajadores, incrementando capítulo I, capítulo II, y saldría de esta forma. Nosotros creemos que la Administración debe incrementarse en trabajadores, en funcionarios, en la medida en que el servicio al ciudadano así lo aconseje.

También creemos, y yo se lo voy a decir muy claramente, y nosotros tenemos la idea de que un servicio que presta la Administración no tiene por qué tener beneficios para la Administración, y en este momento los 170 millones de pesetas, si se incrementara realmente con las tres personas por línea que usted quiere, con la inversión de Santomera, y si además hiciéramos la inversión adecuada a ese incremento del 66%, yo estoy convencido de que no habría ese dinero en beneficio.

Por lo tanto, en definitiva, la gestión pública que se ha hecho en este momento ha obtenido unos beneficios a costa de un peor servicio al ciudadano, y eso para mí no me cabe en la cabeza que se haya hecho en etapas anteriores.

Nosotros probablemente tengamos menos beneficios, a ser posible ninguno, no vamos por beneficios, que la administración privada tenga beneficios, lo que tiene que hacer es gestionar bien el dinero de los ciudadanos, conseguir hacer los mayores proyectos para que la Comunidad tenga un servicio adecuado y funcione bien, y que la gestión, ya digo, de esos dineros sea la adecuada para que el ciudadano se vea tranquilo y satisfecho de la gestión de los dineros.

En cuanto a la intervención del señor diputado del Partido Socialista, me dice cuál es la línea de actuación del Gobierno. Creo que esta línea de actuación en cuanto a continuar con la gestión privada del servicio, en este caso de la Inspección Técnica de Vehículos, estamos realmente siguiendo cosas que ustedes ya han hecho de una forma muy amplia en etapas anteriores, y que además yo estoy convencido de que lo han hecho porque lo han estudiado muy bien y porque se han dado cuenta y se han convencido de que era la mejor forma de adecuarse a la situación que estamos en este momento, y de hecho el dossier que tenemos aquí sobre las actuaciones de la Asamblea, tanto por su antecesor, señor Martínez Simón, como con usted mismo como consejero, avalan que realmente la línea que se ha llevado ha sido la correcta, en nuestra opinión, en el sentido de pasar a este tipo de gestión lo que estaba gestionado de forma privada.

Bien, ¿cuál es nuestra línea? Efectivamente, la línea de actuación del Gobierno es en este sentido seguir con su misma línea, a no ser que estuvieran hacien-

do una acción de teatro, por lo que estoy viendo. Yo creo que ustedes, por los hechos se demuestra que la gestión, y hay una serie de cosas, la han hecho de esta forma. Es decir, han hecho la gestión privada de las ENICRES, han hecho privatizaciones en muchísimas empresas en este país, y en este caso concreto estoy convencido de que los estudios que estaban realizando, que no los llevó a cabo su señoría en su momento, pero que bueno, retomamos nosotros la cosa para intentar llevarlos a cabo, la gestión privada de las ITV de la Región de Murcia. Nosotros creemos que esa es la línea por donde hay que seguir, con nuevas inversiones, que las tiene que realizar la iniciativa privada, con nuevos puestos de trabajo, que los tiene que realizar la iniciativa privada, y que además, si hay algún tipo de error en el tema de las nuevas concesiones -nosotros pensamos que dos es suficiente- pero si hay algún tipo de error no lo tendrá que sufrir la Administración, lo tendrá que sufrir la iniciativa privada.

Y cuando entran, usted esté convencido, cuando entran, y hay muchas empresas que quieren entrar en este tema optar en el concurso, será porque ellos consideran que van a obtener beneficios.

A mí ha habido un punto que me ha extrañado. Es decir, la defensa de si van a entrar o no empresarios murcianos en los concursos, por la falta de experiencia en este tema. Bien, yo le diría, señor Requena, que habría que preguntar a los empresarios murcianos si cuando contratan a un trabajador le piden experiencia o dicen "no, sin experiencia todo el mundo". Es decir, a mí no me puede pedir un empresario de la Región de Murcia que yo no pida experiencia en una gestión de una ITV en la Región de Murcia, experiencia previa, para un servicio que se va a dar a los ciudadanos, que es importante, como ha dicho el diputado de Izquierda Unida, un servicio que tiene que garantizar totalmente la seguridad del vehículo, y no pida experiencia a las empresas que van a concursar. Otra cosa es que empresarios murcianos se unan, constituyan una empresa en Murcia con empresas de verdadera experiencia, porque les voy a pedir que tengan el certificado de calidad. Eso es fundamental, y como se lo voy a pedir pues hace falta que las empresas que vengan de aquí tengan ese certificado de calidad o se comprometan a tenerlo en un plazo muy próximo.

Por lo tanto, yo defiendo a los empresarios murcianos, me gustaría que los empresarios murcianos interviniesen en esos concursos pero que intervengan con la experiencia adecuada, y si la experiencia no la tienen que la adquieran mediante una unión con empresas que sí la tengan, porque lo que sí está claro es que por encima de los empresarios están los ciudadanos y la seguridad de los ciudadanos, y eso lo deben tener claro.

En cuanto a la defensa de los trabajadores de la Administración está clarísima. Yo tengo aquí cómo

seguirían trabajando los funcionarios de la Administración, y una de las peticiones que se hacen en el concurso es que se le dice a las empresas, se les pide, asumir como personal propio con carácter laboral fijo en sus respectivos casos al personal funcionario interino que está en la actualidad, que en este momento no lo tienen claro, que actualmente prestan sus servicios en las estaciones de ITV de Cartagena, Lorca, Caravaca y Jumilla, igualmente a los funcionarios de carrera adscritos a las mismas instalaciones que lo soliciten en el plazo de 20 días a partir de la adjudicación del concurso. Es decir, a todo el citado personal deberá garantizársele su actual categoría profesional, su remuneración, su antigüedad, su puesto de trabajo, todo ello de acuerdo con lo expresado en un anexo que puede tener el pliego de condiciones.

Por lo tanto, en primer lugar, los trabajadores interinos tendrían que ser colocados como personal laboral fijo, cosa que ahora con la Administración no lo tiene; mejoran sus condiciones. Y los funcionarios tienen la posibilidad de optar por un lado o por otro, en función de las negociaciones. En cualquier caso se les mantiene, se les tiene que mantener.

Y con estas condiciones yo le aseguro que existen cantidad de empresas que están dispuestas a asumir la gestión privada de las ITV que en estos momentos son públicas.

En fin, yo creo que los trabajadores tienen su puesto de trabajo asegurado, los empresarios murcianos pueden entrar y ojalá participen en este concurso, yo lo vería con sumo agrado, pero que aporten la experiencia como puedan aportarla.

Y, en concreto, que por qué dos. Pues ya le he dicho que si hay un 66% de incremento en las inspecciones, eso por un lado, después, como me ha hecho una pregunta el diputado del Partido Popular le diré en concreto por qué en tales sitios. Pero creemos que así, a grosso modo, o antes se hizo mal o ahora se está haciendo igualmente bien. Por lo tanto, un incremento del 66% necesita al menos de cinco (seis por cinco, treinta), serían tres, son dos. Pero, en fin, en principio vamos a dejarlo en dos y ahora le contestaré al diputado del Partido Popular por qué dos, en qué sitio. Porque, realmente, paso a su contestación, tenemos un centro importante dentro de la región, que es el municipio de Murcia, que realmente lleva en casi todos los tipos de actividad económica un 33% de la actividad económica de la región.

Realmente en Murcia dejamos la ITV de Alcantarilla, potenciándola, estamos convencidos de que la mayor parte de los funcionarios se van a quedar en la ITV de Murcia, por lo tanto vamos a potenciarla de una forma que pueda abastecer mejor y realizar mejor el servicio para el municipio de Murcia, para los vehículos de Murcia. Pero está claro que hay una zona que no está

atendida, desde Cieza, toda la Vega Media, que vamos a poner una ITV en una comarca también que desde el punto de vista industrial es muy importante, tanto para el transporte de camiones como para el servicio de turismo, y es la zona de Molina, o por ahí.

La otra es, de acuerdo incluso a las peticiones que realiza Izquierda Unidad, es decir, hay que potenciar Cartagena, pero Cartagena tiene una comarca muy amplia. Si nosotros ponemos una ITV en San Pedro o San Javier haremos dos cosas al mismo tiempo, en primer lugar, impedir que se nos vayan fuera, a la provincia de Alicante; en segundo lugar, hacer que de la provincia de Alicante se venga hacia Murcia; y, en tercer lugar, cubrir una comarca muy amplia que va del Campo de Cartagena a la zona de San Pedro-San Javier-Torre Pacheco. Por lo tanto, descargaríamos a la ITV de Cartagena, en el sentido de darle mayor agilidad y flexibilidad al funcionamiento y, por otro lado, recogeríamos una ITV en otra zona del Campo de Cartagena, que daría un servicio perfectamente adecuado.

Por lo tanto, nosotros consideramos que esas son las dos zonas donde hay que cubrir el servicio para ese 66% cubrirlo de forma adecuada. Por supuesto, la empresa y la iniciativa privada está dispuesta a asumir los costos que necesita esto, y la Administración, entendemos desde nuestro punto de vista ideológico, por un lado, y técnico y económico, por otro, que no estamos en condiciones en Murcia en invertir en ITV ni en colocar nuevos trabajadores para un servicio que perfectamente lo puede llevar la iniciativa privada y que de hecho, le voy a dar datos. Aquí tengo todas las ITV de España. Le puedo decir que de las 205 ITV que hay en España solamente 21 están gestionadas por la Administración, el resto está hecho por la iniciativa privada, y además en sitios como Andalucía, totalmente, como en Aragón, como en Asturias, en regiones y comunidades autónomas, por ejemplo en Castilla-La Mancha, que han estado gobernadas por la izquierda y siguen en algunos casos gobernadas por la izquierda.

Por lo tanto, creo que todos estamos en esta línea. La mayor parte de la población la ha demandado, no hay quejas contra estos funcionamientos, normalmente, y por lo tanto creemos que nosotros en este momento la Región de Murcia está un poco desfasada de por dónde van los tiros tanto en España como en la Unión Europea. Ésa es nuestra idea, esa es nuestra ideología, esos son nuestros estudios, que los tenemos también realizados para saber cómo iría la cosa, efectivamente, como dice el señor Requena, hay algunas ITV que están por encima de lo que pueden hacer: Jumilla y Caravaca son ITV que tienen unas condiciones para mayor cantidad de vehículos, pero están cubriendo el servicio de una comarca, y si la iniciativa privada lo sigue llevando como está, perfectamente, pero no se pueden quitar tampoco. Sin embargo, hay otras comarcas que son

deficitarias, que son las que le he dicho que vamos a mejorar con la puesta en marcha de unas nuevas ITV.

Y nada más, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor consejero.

Para un segundo turno tiene la palabra el señor Jaime Moltó, del grupo parlamentario de Izquierda Unida-Los Verdes.

SR. JAIME MOLTÓ:

Gracias, señor presidente.

Hombre, por parte de nuestro grupo parlamentario la verdad es que quisiéramos huir de que cuando se habla de un servicio público se asocie inmediatamente a la viabilidad económica de ese servicio público. Yo creo que la prestación de un servicio que pretenda dar la Comunidad Autónoma, la Administración regional, al conjunto de los ciudadanos, y en este caso en lo concreto de las ITV, pues tiene que contemplar un aspecto de globalidad, un aspecto de globalidad en la Comunidad Autónoma que debe de atender al componente geográfico. Yo creo que perfectamente podemos conocer que quizás las ITV de Jumilla y de Caravaca, por el volumen poblacional de aquellas zonas, si las miramos por sí mismas no puedan ser rentables, pero yo creo que debemos de contemplar la actuación de la Administración regional en todo el territorio de la Comunidad Autónoma, y conocer que se tiene que prestar un servicio a los ciudadanos independientemente de que residan en una zona u otra.

Si tenemos en cuenta que la actuación global es viable en su conjunto, económicamente, pues yo creo que miel sobre hojuelas; estamos dispensando un servicio público de calidad a un precio más que razonable, comparativamente incluso envidiable para otras comunidades autónomas, y además estamos dispensando ese servicio prácticamente en todas las zonas de esta Comunidad Autónoma.

Yo creo que por tanto, por parte de nuestro grupo, huimos, yo creo que en esa pretensión y en ese esquema deberíamos de huir de asociar rentabilidad de cada una de las ITV atendiendo a ese carácter geográfico.

Yo creo que se planteaban aquí cosas interesantes. Se decía por parte del portavoz del grupo Popular que hay una falta de recursos humanos. No se trata, como decía el señor consejero, y yo creo que simplificando tendenciosamente la aportación que hacíamos desde Izquierda Unida, de añadir tres personas más por línea. Nosotros decíamos de completar el coeficiente ese que está ahora mismo en 2,1, me parece que era, completarlo hasta 3, hasta un coeficiente de 3, que es el que técnicamente está demostrado que podría incrementar el

volumen de vehículos por tiempo de inspección, que a la vez haría incluso más rentable la prestación de este servicio. Y decíamos que desde esa perspectiva, lógicamente, nosotros la contemplamos desde el punto de vista de oferta de empleo público, que además tiene bastantes más garantías de no caer en la eventualidad o en la precariedad que en este momento presenta el mercado laboral en nuestra región.

Y después se hablaba de que con la situación de déficit que tiene esta Comunidad Autónoma, con la situación de deuda que tiene esta Comunidad Autónoma, pues que era perfectamente normal el proceder... Pues mire, no lo entiendo de ninguna forma. Yo estoy de acuerdo con el señor consejero en que la prestación de este servicio público a los ciudadanos no tendría que ocasionar un beneficio a la Comunidad Autónoma en esos términos, sino que tenía que reportar de alguna forma ese propio beneficio a la prestación de ese servicio. Totalmente de acuerdo con el señor consejero. Pero bien, ahí se tendrían que estar planteando inversiones en materia de personal, que está más que demostrado que es necesario, y se tendría que hablar de nuevas inversiones o de nuevos equipamientos para las ITV que en este momento están funcionando, o para aquellas otras que se pueda entender que con carácter estratégico se debieran poner en marcha.

Pero es que no lo encuentro, no lo encuentro, la verdad, ni la justificación que pretendía darle el portavoz del Partido Popular a este asunto. En fin, como este servicio es rentable hay que traspasarlo a la iniciativa privada. La verdad es que no se corresponde con la situación económica y financiera que en este momento arrastra esta Comunidad Autónoma.

Se habla del tratamiento a los trabajadores. Yo quiero recordar que los costes salariales, el capítulo I del presupuesto son, en el último, en el año 96, de 174 millones de pesetas. Yo quiero también poner en conocimiento, creo que a nadie se le escapa que el planteamiento que está exponiendo aquí estas mañana el consejero nos lleva a que la mayor parte de esos trabajadores que no son interinos va a tener que seguir soportándolos la Administración regional. Y sabemos todos, el señor consejero también, que los funcionarios que en este momento dispensan sus funciones en las ITV, ninguno, ninguno va a querer que sea subrogado a la iniciativa privada, van a querer todos permanecer en la Comunidad Autónoma.

Por tanto, lo que en este momento puede aparecer como una presentación económicamente rentable para la Comunidad Autónoma, se puede tornar en contrario.

La verdad es que yo no sé qué vamos a hacer con todos los funcionarios en Alcantarilla. No sé lo que vamos a hacer con todos los funcionarios que en este momento están en las ITV regionales centralizados en Alcantarilla. La rentabilidad incluso de la prestación de

ese servicio que vamos a tener ahí yo creo que se va a entorpecer, por el mismo flujo de personas que va a haber, que va a ocasionar más problemas que otra cosa. Desde luego, va a ser un mal negocio para la Administración regional.

Se habla de la calidad, y yo creo que la calidad está más que sobradamente demostrado que se está dispensando una muy buena calidad en la prestación del servicio que en este momento se dispensa por parte de la Administración regional. Y se habla de una mayor rentabilidad. Bien, yo no sé si la mayor rentabilidad se está pretendiendo forzar a que el tiempo por revisión de vehículo disminuya, con lo cual al final iremos a una relajación en la observancia o en la inobservancia de las deficiencias que presente nuestro parque móvil regional.

Yo entiendo que aquí no se han planteado esta mañana argumentos sólidos, argumentos rigurosos, técnicos, económicos, de prestación del servicio. Aquí se ha hecho una proclama de carácter ideológico, de un fundamentalismo ideológico que yo decía al principio que deberíamos de huir cuando tratamos de estas cosas, porque creo que tanto técnicamente, con los datos que yo he ofrecido en la primera intervención, como económicamente, como en la calidad de la prestación de ese servicio, no se sostiene la propuesta del Partido Popular de privatizar.

Y, desde luego, yo la verdad es que no sé muy bien para qué está el Partido Popular gestionando los recursos públicos, porque si la única misión que va a tener el Partido Popular a la hora de prestar los servicios públicos va a ser transferir las rentas públicas a la iniciativa privada, pues la verdad es que mal nos va a ir a los ciudadanos de esta región.

La verdad es que yo creo que raya en lo kafkiano la simplificación que hacía el señor consejero, cuando planteaba que incluso el salario del señor consejero habría que cargarlo en la liquidación que puedan presentar las ITV. Yo creo que tenemos un presupuesto, señor consejero, tenemos un presupuesto definido claramente por secciones, por servicios, por programas, y cada uno de ellos es perfectamente realizable, y yo creo que su salario está plenamente justificado donde está, y que al margen de donde está su salario hay otro tipo de actuaciones a las que tiene que dispensar la Comunidad Autónoma un servicio razonable, y creo que no es de recibo esa afirmación que usted hacía.

Después nos comentaba las posiciones que Izquierda Unida ha venido manteniendo desde hace bastantes años con el tema de las ITV. yo las creo perfectamente justificadas. La situación que usted describía, que nuestro diputado Froilán Reina planteaba en el año 92 está sobradamente justificada. Yo, como ciudadano de a pie, antes de ser diputado, pues he visto colas en las ITV de aquí, de la Asomada, en Cartagena, a las cuatro de la mañana, a las cuatro de la mañana hay

colas pues casi de kilómetros para poder pasar la revisión. No había un servicio de tarde, que después se consiguió mediante los interinos que se aportaron. Yo creo que esa situación se denunciaba porque era realidad, pero hay que decir también una cosa, esa situación se ha superado, afortunadamente para todos los ciudadanos de esta región y para la Administración regional que ha ganado en prestigio. Por lo tanto, yo creo que no hay ningún tipo de contradicción entre lo que en algún momento se pudiera plantear por la deficiencia en la prestación del servicio y lo que en este momento se está visualizando.

Hombre, yo creo que la mejor fórmula, decía el señor consejero, que yo comparto totalmente, de que los beneficios que se puedan obtener en la prestación de este servicio reinviertan precisamente en ese propio servicio, pues podría ofrecer incluso la posibilidad de que se constituyera una empresa pública, con lo cual se podría estar garantizando el que esos beneficios, de algún modo, de un modo obligado, volvieran a repercutir en esa actividad. Incluso yendo más allá, si se precisa de inversiones que en este momento no tiene disposición la Comunidad Autónoma de afrontar, pues se podría plantear un método menos brusco, o que colisionara con la situación que se presenta en este momento, como podrían ser sociedades mixtas, por qué no. Pero verdaderamente yo creo que no hay justificación alguna, después de escuchar aquí todos los argumentos esgrimidos por todas y cada una de las partes, de mantener lo que el señor consejero ha venido manifestando a los medios de comunicación y esta misma mañana en la Comisión.

Mire, yo creo que ineludiblemente, si al final se va a un sistema de gestión privada, pues vamos a tener que contemplar un beneficio empresarial, como en todos los servicios públicos que se prestan en la Comunidad Autónoma, y yo creo que la experiencia está ahí y nos dice que cualquier servicio público, en cualquier Ayuntamiento de esta Región, en materia de agua, en materia de basuras, que se han dado en la mayor parte de los municipios, lo que ha arrastrado de forma inmediata y además yo creo que muy importante, es un incremento muy importante también del precio que al final soporta el ciudadano. Y yo creo que debería también reflexionar seriamente el señor consejero sobre esta situación, sobre la situación de los salarios, la media salarial que tenemos en la región con respecto a la media nacional, y la influencia que pueda tener incluso a nivel de la inflación, que es también uno de los objetivos que se marca el Gobierno del Partido Popular a la hora de la convergencia. Por la mínima influencia que pueda tener yo creo que es un gesto que también debería de contemplar el Gobierno del Partido Popular.

Mire usted, la Comunidad Europea no obliga a esta Administración a privatizar ese servicio, no obliga.

Ofrece esa posibilidad, pero también desde la posibilidad que tiene que meditar seriamente una Administración viendo todas las condiciones de idoneidad de llevarla a cabo o no. En este momento yo creo que objetivamente y técnicamente no se sostiene esa pretensión.

Nos dice que la calibración de equipos la realiza la iniciativa privada. Mire, yo le voy a decir algo, hay ciudadanos de esta Comunidad Autónoma que prestan sus servicios en las ITV, funcionarios, que están incluso llevando los equipos que se rompen de distintas localidades de la región a Murcia para que sean arreglados. Se están preocupando ellos mismos a veces porque esos equipos funcionen, y el hecho de que las calibraciones que se puedan hacer de los equipos le correspondan a la iniciativa privada porque tenga las calificaciones de calidad que se requieren, yo creo que tampoco justifica dar un paso de esa envergadura como se pretende en este momento.

Desde luego, las posiciones no son irreconciliables, señor consejero, nos hablaba de una moción, que yo conozco, que he leído muy atentamente las intervenciones de todos los grupos en la anterior legislatura, y yo le digo que las posiciones no son irreconciliables, máxime cuando se tienen todos los datos para analizar objetivamente esa situación.

Yo quiero recordar aquí debates que se han dado en los últimos tiempos en esta Cámara, por ejemplo, o el que se daba ayer con el tema de la autovía Alicante-Cartagena. Hace escasamente año y medio, en debates electorales con el hoy presidente de esta Cámara, hacía una fuerza increíble con la autovía Alicante-Cartagena libre de peaje. Hoy se habla de otras cosas. En fin, hay posiciones que van cambiando con el tiempo en función de que se van conociendo realidades concretas.

Pues bien, yo voy diciendo que independientemente de la posición que en aquel momento mantuviera el grupo parlamentario de Izquierda Unida, la posición que hoy mantenemos, a tenor de las consideraciones y de los conocimientos concretos de la realidad, es la que he planteado esta mañana.

Hombre, el decir que el incremento del número de inspecciones del 66% se debe de corresponder con un incremento del 66% en la contratación de personas, yo creo que no obedece a ningún tipo de criterio. Yo creo que no tiene por qué, si se ponen en funcionamiento todas las líneas con un mínimo de tres personas se puede perfectamente absorber, incluso rentabilizar, e incluso mejorar con inversiones el servicio que se dispensa en este momento.

Desde luego, señor consejero, le tengo que achacar a un estrés nervioso lo que usted ha padecido esta mañana aquí, cuando decía o asimilaba que UGT está con Izquierda Unida. Yo creo que hay que ser más prudente y máxime si se es consejero de esta Comunidad Autó-

noma. Yo creo que cuando UGT y Comisiones Obreras, la Confederación de Organizaciones Empresariales de la Región de Murcia ha tenido contactos o ha firmado un acuerdo con el Gobierno regional, no Izquierda Unida, el conjunto de los grupos parlamentarios en esta Cámara hemos sido sumamente respetuosos, y entendemos que las organizaciones sociales no solamente obedecen al diálogo con el Gobierno de la región. Entiendo que también, por qué no, pueden tener ese diálogo con los grupos de la oposición, y es perfectamente razonable y yo creo que además saludable. Por tanto, la verdad es que no entiendo esa diatriba que acaba usted de realizar planteando que UGT está con Izquierda Unida. Yo creo que UGT tenía la obligación, de algún modo, de ante un problema que no comparte la actuación del Gobierno regional, pues poner a disposición de todas las fuerzas políticas aquello que conoce, aquella realidad más concreta que conoce.

A mi me parece desafortunada...

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Señor Jaime Moltó, le ruego que vaya concluyendo.

SR. JAIME MOLTÓ:

Sí, pues termino rápidamente, señor presidente.

Yo creo que es desafortunada esa afirmación. Yo le he dicho antes que felicitaba también en el caso de que las inversiones que esté realizando la Administración regional en materia de inversiones en las ITV estuviese planificada y orientada a dispensar un buen servicio, y que, lógicamente, esa felicitación se tornaría en recriminación si lo que estaba planteando era un mal negocio para la Administración, un gasto para liberar de la inversión que debería realizar la iniciativa privada en el momento en que se adjudicase esa concesión administrativa.

Desde luego, si estuviésemos gobernando nosotros, cosa que no es tal, no pretenderíamos gobernar con la razón de la fuerza, sino con la fuerza de la razón, y queremos que en este caso impere más la racionalidad y el sentido común que a ese concepto fundamentalista ideológico al que se ha aludido aquí esta mañana, además, por otra parte, no plenamente explicado en cuanto a la cuestión de calidad y de economía.

Yo creo que a tenor de lo que se ha escuchado aquí esta mañana hay razones más que sobradas para que este debate no muera aquí en esta Comisión, esta mañana, por lo menos nosotros tenemos que decir claramente que para Izquierda Unida no va a morir este debate aquí esta mañana. Vamos a seguir porque creemos que se está ocasionando un daño a los intereses generales de esta región, y que al margen de las devociones públicas

o privadas que dispensemos cada una de las fuerzas políticas, que es muy libre cada fuerza política dispensar, aquí hay datos objetivos y criterios objetivos para afirmar que es preferible que la gestión de la inspección técnica de vehículos se siga realizando a través de la Administración pública, por calidad de servicio, por las condiciones incluso que se dispensan a los ciudadanos en relación a los términos de espera, que en otros momentos fueron problemática pero que en este momento no se da, y por la situación que antes apuntaba, comparativamente, en cuanto a los precios que se le pueda realizar a los ciudadanos.

La situación que ha descrito el señor consejero a nivel de comunidades autónomas yo creo que ha quedado suficientemente rebatida cuando he expuesto la situación comparativa de los precios y de la calidad que se está dispensando en este momento en otras partes del Estado y en la Región de Murcia.

Nada más y muchas gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Jaime Moltó.

Tiene la palabra el señor Requena.

SR. REQUENA RODRÍGUEZ:

Gracias, señor presidente.

Empezaré por referirme al portavoz del Partido Popular y decirle al señor Alburquerque que revise usted, porque a lo mejor el discurso que tenía hoy que hacer no es el 114.b.1, sino el 112.a.3. Lo digo porque no sé muy bien a qué vienen una serie de cosas que ha vertido que, desde mi punto de vista, no tienen demasiado fundamento. En todo caso hacerle un comentario, si usted cree que tiene necesidad de afirmar repetidamente que no tiene fisuras el grupo parlamentario Popular para apoyar al Gobierno, y cree usted que tiene que reafirmar su identidad todos los días; algo deben tener en peligro cuando tienen necesidad de hacerlo. Piénseselo. El aval total, por evidente, pues ¿a ver el Gobierno por qué está si no fuera con el aval de ustedes? Eso es evidente. Si lo tiene que hacer todos los días...

Y mire una cosa, se lo ha dicho el portavoz de Izquierda Unida: no, bajo ningún concepto. Es razonable que se esgrima el tema del endeudamiento -más este año ¡eh!, ya tendremos ocasión de verlo, más este año, donde el déficit se lo saltan ustedes como cualquier cosa- que digan ustedes que en base al endeudamiento se justifica la privatización de la ITV, yo creo que es insólito cuando menos el decir tal cosa.

Y respecto al tratamiento de los trabajadores que usted ve muy bien, pues yo aprovecho para decirle al consejero que negocie con los sindicatos. Lo digo así

porque supongo que no lo ha hecho tal cual lo ha enunciado, lo deduzco yo, a lo mejor deduzco más de la cuenta, pero que se negocie con ellos, que no necesariamente se desprende que ese planteamiento ha tenido lugar.

Por descontado que no estoy de acuerdo con usted en que esgrima el concepto estratégico relacionado con que el ciudadano es un cliente de un servicio público. Pues evidentemente, parece que es una obviedad eso, pero yo no estaba hablando de ese tema, yo estaba hablando de que una postura defendible y argumentable es que la Administración pública, los dineros públicos pueden entrar en aquellas cosas que tengan el concepto de estratégico, y no me voy a extender más en ello. Y digo que la inspección técnica de vehículos no lo es. El consejero, en otro tono y refiriéndose a otra cosa, nos ha recordado la cantidad de controles, digamos, públicos que hay en manos de iniciativa privada, y no pasa nada, sí, y no pasa nada. Y yo no he dicho, recuerdo al consejero, supongo que no lo ha puesto en entredicho, nos ha recordado los avatares parlamentarios, yo no he puesto en duda en ningún momento que no es estratégico y que puede convenir privatizarlo, ni mucho menos. Y ha recordado que no sólo eran las gestiones sino que incluso los grupos parlamentarios abogaban por tal cosa. Evidentemente, no he variado un punto, he puesto en cuestión y he tenido explicación y sigo teniendo información ahora, y no es porque no se haya dado más, se han dado más datos pero pido más. Pido la información que se tenga acerca de los distintos aspectos que conforman el proceso de privatización de la ITV. Pido un modelo, pido lo que ha hecho de los flujos de vehículos, pido... no obstante no es garantía, aquí critico otra vez de la misma manera que ha hecho el portavoz del Partido Popular. Evidentemente que estamos hablando de política, si es que este foro es para hablar de política: criterios políticos. Pero los criterios políticos no excluyen el que se pidan argumentos que en este caso, según su criterio, rozan las características técnicas, y yo estoy pidiendo en qué se basa el modelo político de la posición política, y creo que eso es propio de aquí, y no voy a discutir si son cuatro clases de máquinas las que hay ahí o cinco, no es propio de aquí, pero las fases de enlace, los flujos que hay, cómo se justifica que haya una cosa en un sitio y no en otro, antes he dicho yo y creo que se puede traducir de mis palabras que en su momento hubo criterio geográfico. Claro que hubo criterios geográficos, una ITV en Jumilla y otra en Caravaca son criterios geográficos, es criterio de proximidad, que ha esgrimido, por cierto, el consejero, eso es criterio de proximidad. Que esté justificado o no por la actividad es otro problema, a la hora de privatizar sí es relevante eso porque todas las ITV a nivel regional, vistas como un todo, pues hay compensaciones de zonas más privilegiadas en cuanto a clientes con respecto a otras. Pero

desde el punto de vista de la separación y la individualización de la ITV ya la cosa no es igual. Pues veremos si la ITV de Jumilla, por poner un caso, con los flujos que tiene actualmente, con las posibilidades que tiene, por mucho incremento que haya habido, si ofrece viabilidad suficiente como para que tenga interés a nivel privado. No lo sé. Y sigo pidiendo por consiguiente qué criterios se tienen, ¿van a ser individuales?, ¿van a ser por lotes? Hay unas ITV mejores que otras desde el punto de vista de rentabilidad, sigo preguntando eso. Y, señor consejero, no se escandalice, entre comillas.

A todo esto quería hacer una observación, para terminar con el Partido Popular, que le hago ahora, no se sorprendan ustedes cuando se está con el ánimo de colaborar. La intervención que estoy haciendo va en ese sentido, pero parece que se sorprenden ustedes de que haya colaboración en esta Asamblea. Estoy pidiéndoles determinadas cosas creyendo que apporto algún punto de vista o algún matiz que o no se comparte o no necesariamente se ha reparado.

Yo no creo suficiente la explicación, la explicación no, contestación, que dio el consejero a mi duda acerca de la existencia de la gestión. Porque he querido decir dos cosas: primero, es obligado el tenerlas, no porque a nadie se le ocurra sino porque hay una formalidad de los contratos del Estado que lo obliga, primero; segundo, digo que estamos en inconvenientes, y no comparto su afirmación porque su afirmación, por extrapolación significaría: "hombre, ¿exportan los empresarios murcianos?, pues es problema de ellos". Hombre, no. No voy a hiperbolizar en este sentido, pero no es suficiente, creo que no es suficiente, de la misma manera que creo que no es suficiente la justificación que se da a los trabajadores el que simplemente se exija esto y no se vea ningún mecanismo que ponga que de alguna manera de manifiesto que uno se preocupa por los empresarios regionales, por que inviertan aquí y porque la actividad la lleven a cabo aquí, entre otras cosas por una razón, histórica si quiere: si en un principio, hace catorce o quince años, trece quizás, se hubiera directamente emprendido la actividad privada, hubieran tenido posibilidad los que hoy no la tienen. Así de simple. Evidentemente, de la misma manera que uno compitió en Castilla-La Mancha o en Cataluña pues lo podía haber hecho aquí. Ahora no. Y digo yo que de alguna manera creo que el Gobierno tiene obligación de hacerlo, y que no se repita de alguna manera el espectáculo que se dio cuando los medios de comunicación se hicieron reflejo de lo que estaba pasando con la contratación de la autovía de San Javier. Me parece que no, me parece que no.

¿Hay procedimientos para hacer esto? Esto no implica de alguna manera el eliminar la experiencia que tienen que tener para ejercer. Yo no he dicho eso, lo que he dicho es que esto textual los excluye, y creo que vale

la pena que se busque algún mecanismo para ello. Sin más. Y no creo que con la contestación que se ha dado sea suficiente.

Consejero, yo no comparto ese enunciado que ha hecho su señoría acerca de los beneficios de la ITV y que la izquierda lo ha utilizado para gestionar mal y para obtener beneficios a costa del servicio, porque no es así, creo que no se refleja la realidad. Y no sé si su señoría conoce en tiempo reciente cuáles son los acontecimientos. Porque, claro, estamos hablando de una cosa que no se la quiero imputar, pero que han estado un año dándole vueltas y pensando esto. Si tan claro lo tenían cuando llegaron, no sé por qué no se solucionó enseguida. Anteriormente pasó otro año en que sí hubo una dificultad, entre otras cosas porque había un proceso judicial pendiente donde desde hace diez años estaba dando vueltas una petición que se ha materializado hace poco, pero hace un año ya, y que como consecuencia, en buena lógica, cuál era la distribución y cuál era el resultado final, dependían de que estuviera o no estuviera. Y cuando se pronuncia el Tribunal Supremo acerca de tal cuestión, ya lo que hace es modificar cuál es el mapa regional. Y como consecuencia de ello le recuerdo a su señoría, o le digo para su información, que hay un año en que no hay inversiones, y aquí hay alguno más que lo conoce, porque se iba a hacer la operación en febrero del año 94, y no se puede hacer por esa cuestión. Por consiguiente, que no se diga que no se invierte en las ITV, otros años anteriores las ha habido, que no se invierte y que resulta que eso es lo que genera beneficios. No señor, yo quiero interpretar eso como que nos está preparando su señoría para que la privatización de las ITV es sin beneficio, y le digo de antemano que no lo voy a compartir. Si este proceso de privatización no genera para las arcas regionales del orden de 100 millones de pesetas, no creo que esto se esté haciendo en las condiciones que permite.

Y eso no tiene nada que ver con que sea un servicio público, no tiene nada que ver. Claro que es un servicio público, y en condiciones de rentabilidad da además unos beneficios, claro que sí, y las cuentas por lo menos andaban por ahí. Yo no voy a compartir si su señoría nos está preparando para hacer la traducción de que como servicio público al final se hacen las concesiones administrativas pertinentes y se privatiza, y resulta que la Administración regional no obtiene nada. No lo entiendo porque no me saldrían los números necesariamente bien.

En todo caso, consejero, tomo nota, porque fíjese. La reflexión que yo me hago es: si las ITV no hubieran dado beneficios se hubiera criticado porque se perdía, porque resulta que invertíamos... lo que se suele decir habitualmente, el dinero de los ciudadanos se invierte mal y tal. O sea, que la única posibilidad es que esté en equilibrio y que dé cero. No lo comparto, no lo com-

parto, no lo puedo compartir. Habrá servicios públicos que necesariamente por su propia definición tengan que admitir la pérdida, en términos empresariales, y habrá otros que darán beneficios, por qué no, todo esto es razonable.

Sigo insistiendo a su señoría. En todo caso, consejero, también se refirió al tema de los frenómetros y se dio a entender que se estuvo durante dos meses haciendo la inspección técnica de vehículos, no sé si corresponde a una época en la que yo pudiera tener responsabilidad, pero no creo que tal cosa haya ocurrido. Sí soy consciente de que ha estado en reparación tiempo y ha habido complicaciones porque se ha tenido que cerrar alguna línea, alguna línea, que no afecta a todas, pero que se hayan hecho inspecciones sin utilizar el frenómetro y se hayan dado los certificados... no soy consciente de ello y, por consiguiente, estimo que la profesionalidad y la normal gestión de los profesionales de la ITV no habrán permitido tal cosa.

Entonces, para concluir, decir algo que he dicho al principio y que no necesariamente implica que no haya compartido alguna de las cosas que se han hecho. No veo con claridad cuál va a ser el proceso. No discuto el proceso, creo que los principios en los que los argumentos son distintos de los de ustedes, pero no entiendo que haya que necesariamente encasillarse en la gestión pública de algo que no es estrictamente estratégico. Pero el procedimiento, tal cual se delinea aquí, no necesariamente compartiríamos que vamos a obtener un potencial beneficio, y no en términos económicos, de ciudadanos como clientes, de la propia Administración, del propio servicio y la propia garantía de que el trabajo está bien hecho. Está muy bien que se diga que se va a pedir que tenga el certificado de calidad ISO 9000 y cualquier cosa; eso está muy bien, pero ¿cuáles son las garantías de que se va a disponer de las líneas adecuadas en la proporción adecuada? Eso no viene con el certificado de calidad, eso es una cosa de funcionamiento. Y digo que eso no es necesariamente de lo que aquí se ha hablado. Si ustedes tienen documentos donde hay más información, en cualquier caso, formalmente solicito la información que se pueda brindar a este grupo parlamentario para estudiarlo con más profundidad.

En todo caso, gracias, señor consejero, no sólo por la información sino por la predisposición a debatir en términos que entiendo razonables y que por lo menos yo he intentado que así lo sea.

Gracias.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Requena.

Tiene la palabra el señor Alburquerque.

SR. ALBURQUERQUE ROS:

Gracias, señor presidente.

Bien, voy a intentar salir al paso de algunas cuestiones que aquí se han planteado. Comienzo por la intervención del grupo de Izquierda Unida, en algún aspecto que me parece un tanto contradictorio, por ejemplo cuando señala, y en ese sentido lo hace con un criterio desde su punto de vista lógico, que no compartimos en el sentido de que habría que completar la escasez de recursos humanos mediante una oferta de empleo público, en el sentido que usted comenta, de que eso plantearía una menor eventualidad en el trabajo.

Bueno, al día de hoy sabe usted perfectamente que en nuestras inspecciones técnicas de vehículos la eventualidad (me estoy refiriendo a los interinos) es muy importante, y de hecho, como ya ha comentado el propio consejero lo que se plantea es una transmisión de estos trabajadores en un sentido de fijeza, por lo cual lo que estaríamos es haciendo justamente lo contrario, quitando esa eventualidad.

Ha comentado usted también un tema de los trabajadores que van a ir a Alcantarilla, que van a ser la inmensa mayoría. Pues probablemente, en cualquier caso va a depender de la capacidad de atracción que la iniciativa privada tenga con respecto a esos trabajadores, de las mejoras laborales que sea capaz de ofrecerles... En cualquier caso, sí tienen un puesto asegurado lógicamente en la Inspección Técnica de Alcantarilla.

Comete usted y pone usted en mi boca la afirmación de que "como el servicio es rentable hay que traspassarlo". Nada más lejos de la realidad de lo que yo comentaba. Quizá, lo sorprendente es que por su parte comenten que como el servicio es rentable no hay que traspassarlo.

Yo quiero dejar muy claro que el servicio actualmente es rentable en gran parte por la ausencia de inversiones que se están realizando. Si el servicio tuviera la dotación presupuestaria necesaria para completar recursos humanos, tecnológicos, para realizar las inversiones necesarias, probablemente no hubiera sido tan rentable como aquí se comenta.

Me parece importante que ese tema lo tengamos todos claro. La rentabilidad actual de este servicio viene basada en el déficit enorme en inversiones y en recursos que han sido destinados en los últimos años a esta inspección técnica de vehículos.

Para terminar, con respecto a lo que usted ha repetido en varias ocasiones, la palabra fundamentalismo al referirse a la postura que adopta el grupo Popular. Bien, yo creo que si usted entiende fundamentalismo como intolerancia o inflexibilidad o extremismo, está completamente equivocado; si por el contrario se refiere a fijeza en los planteamientos y en los principios que cada partido, cada grupo político tiene, en ese sentido tiene usted razón. Yo comprendo que ustedes, como no son río, pueden cambiar de opinión, pueden volverse atrás y

pueden cambiar en sus posiciones. En ese sentido, desde el grupo Popular mantenemos una línea que hemos trazado desde hace ya muchos años, y si usted considera que eso es fundamentalismo pues debemos ser fundamentalistas, entendido como el mantenimiento de los principios que hemos sustentado desde hace varios años.

En lo que se refiere al grupo Socialista, yo quisiera recordarle de nuevo, por aquello que hablaba de que no son río. Hay un escrito suyo en el sentido de que "hay que mejorar la gestión de los servicios", palabras textuales suyas en una respuesta en esta Asamblea, y que está estudiando la conveniencia de incluir la iniciativa privada en una situación de concurso de libre competencia. Y ése no es el discurso 114B o el 112B, ése es su discurso, lo que ocurre es que parece ser que ese discurso no lo tienen tan asumido al día de hoy.

Ha planteado usted una cuestión sobre la insistencia en comentar lo de las fisuras, que no hay fisuras entre este grupo y el consejero. Efectivamente, y yo creo que mi insistencia ha sido quizá poco afortunada en cuanto ha habido un congreso del partido hace apenas unos días y yo creo que ha quedado suficientemente claro que en absoluto en este partido no hay ninguna fisura que sea merecedora de mención. Yo creo que en ese sentido quizá tenga usted razón, quizá ni había que haberlo planteado.

Y ya por último, comentar que quizá se riza el rizo de lo imposible cuando nos achaca el endeudamiento de la Comunidad Autónoma. Bueno, yo creo que el endeudamiento que estamos sufriendo al día de hoy quizá no sea responsabilidad nuestra. Lo que sí está claro es que la necesidad de inversiones que habría que realizar se ven dificultadas de una manera enorme, como usted perfectamente comprende, en la situación que actualmente existe. No entremos ahora en considerar quién ha sido el responsable. Desde mi punto de vista está claro, pero no es un tema que, como usted ha dicho anteriormente, debamos debatir ahora, sí mostrarle la realidad de que hay un endeudamiento importante, unas dificultades inversoras muy importantes, y eso nos lleva a considerar que la iniciativa privada puede dar salida a esta situación de impasse actual.

Y ya por último repetir algo que yo creo que le está obsesionando tanto a ustedes como al grupo de Izquierda Unida, y es la rentabilidad del servicio, que tenemos que conseguir un mínimo de 100 millones, esto tiene que ser... Bueno, yo creo que eso, siendo importante, no debe ser un tema que nos obsesione. Lo que debe ser realmente importante es conseguir lo que todos estamos de acuerdo, que el servicio no tiene la calidad necesaria que merecen nuestros ciudadanos, se mejore de una manera importante y fundamental. Y si a partir de ahí, y eso creo que sí debe ser un empeño, pero no el más importante, conseguir una rentabilidad para las arcas

regionales, miel sobre hojuelas. Pero desde luego no pongamos eso como el horizonte único y exclusivo, planteémonos que lo realmente necesario es que mejore la calidad del servicio, y a partir de ahí los beneficios que podamos obtener, mejor que mejor. Por mi parte, nada más.

Gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Gracias, señor Alburquerque.

Tiene la palabra el señor consejero.

SR. RUIZ ABELLÁN (CONSEJERO DE INDUSTRIA, TRABAJO Y TURISMO):

Muchas gracias, señor presidente.

Para contestar en primer lugar al señor diputado de Izquierda Unida, sobre un tema que, efectivamente, no estoy nervioso, no me he puesto nervioso, sin embargo tengo que decirle que lo único que he dicho con relación a una diatriba, que no es diatriba sino que me ha resultado realmente anecdótico o curioso que la UGT, el sindicato de UGT haya ido a contarle solamente a Izquierda Unida el estudio que tiene realizado y el problema, solamente, es decir, que a mí me parece que realmente hubiera sido normal que se hubiera contado a los tres grupos cuál era su postura. Pero usted se ha hecho eco y solamente, mire usted, parece ser que realmente la idea en este caso van conjuntamente por el mismo camino.

Pero, bien, cambiando de lado quiero decirle que sí que entiendo que usted sí que ha sufrido un poco de estrés nervioso en una cosa que yo no hubiera dicho nunca, es decir, ha dicho textualmente, si quiere usted lo lee, lo he apuntado, no se lo he dicho antes, pero en vista de que estamos en estrés nervioso, ha dicho textualmente que "la ITV de la Vega Baja, de Orihuela, no ofrece todas las garantías". Eso piénseselo usted, porque lo ha dicho y supongo que está grabado. Tendrá usted sus razones y tendrá su justificación, porque es un tema bastante grave. Yo no diría eso ni lo hubiera dicho en la vida. Bien, pero supongo que habrá sido un estrés nervioso, como ha dicho usted, para decir eso. Es muy grave, el tema es muy grave.

Bien, usted mismo ha contestado qué haríamos en Alcantarilla con todos los funcionarios de todas las ITV. Bueno, usted ha dicho antes que la ITV de Orihuela, que está a tope trabajando, tiene treinta y tres trabajadores con cuatro líneas, treinta y tres. Nosotros no tendríamos tantos, teniendo en cuenta que hay funcionarios interinos, están los interinos y los contratados. Con lo cual probablemente nos quedemos con menos, podamos tener cuatro líneas y tengamos un servicio mejor que el de Orihuela y, por supuesto, como usted dice, muchísi-

mo más seguro. Por lo tanto, no le preocupe que qué haríamos con treinta y tres, si usted mismo lo ha dicho, no es que lo haya dicho yo, lo ha dicho usted, en Orihuela está funcionando y no me meto en si realmente, como usted dice, ofrece todas las garantías, pero sí que funcionan los treinta y tres, como usted dice. Bueno, vamos a suponer que Alcantarilla puede tener menor y funcione muy bien.

Bien, yo no he dicho nunca que los trabajadores de las ITV no hagan un trabajo excelente, yo lo que he dicho siempre es que tenemos ahora que mejorar el servicio al ciudadano; hay un 66% más de inspecciones y por tanto hay que darle cobertura. Por supuesto, ahí sí que discrepamos, la cobertura que ustedes darían sería potenciar las ITV actuales, invertir y poner puestos de trabajo en más funcionarios, y yo lo que le quiero decir es que ni las líneas de Europa ni, por supuesto, tal como contempla nuestro sistema o nuestra ideología, hace que se cargue más la Administración. La Administración no la podemos cargar más, tenemos que agilizarla más. Eso es otra cosa, y eso desde nuestro punto de vista, y si los ciudadanos nos han puesto aquí en este momento es para que por lo menos cumplamos lo que nuestra ideología, nuestro programa dice en este caso, y no tenemos más remedio que cumplirlo. No es que sea, digamos, la razón de la fuerza, es que yo creo que en este caso es la fuerza de la razón, por donde va el mundo occidental en este sentido. Yo siento mucho que ustedes no vayan por esa misma línea, pero es que está clarísimo que el mundo occidental va por esa vía.

Bien, más cosas no creo que me haya dicho. Discrepamos, efectivamente, como no podía ser de otra forma, en cómo enfocamos nosotros los temas, desde este punto de vista.

Y paso a informar al señor Requena con más datos. En primer lugar, he tenido alguna reunión con sindicatos, otra cosa es que tenga que seguir continuando las reuniones, no sé si para convencerlos, porque es un tema, cada uno, en fin, como lo han demostrado, que ellos tienen más interés porque haya una opción de mantener la situación actual que cambiarla en el sentido como nosotros entendemos de un mejor servicio al ciudadano y de progreso en el tema de funcionamiento de las ITV.

Me pregunta una serie de datos. Yo se los puedo dar, lo que pasa es que sería muy prolijo. Yo creía que esto estaba entre un debate técnico-político, porque realmente con Izquierda Unida yo creo que aquí estamos todos de acuerdo en que el servicio hay que mejorarlo, hay que ampliar las instalaciones, hay que incrementar la plantilla y estamos todos de acuerdo. El debate es político. No cabe la menor duda que ellos enfocan la solución de una forma y realmente nosotros la enfocamos de otra.

Con usted el debate va por otra línea, nos pide si

tenemos finalizado algún tipo de estudio para saber dónde pondríamos una y otra y por qué lo hemos hecho. Hombre, sí tenemos datos, tenemos las conclusiones de algún estudio, que podemos ampliar en su momento, que realmente se ha pedido también a distintas empresas, a ver cómo lo ven, y coinciden todas en que realmente hay ITV, como las de Jumilla y Caravaca, que realmente están sobredimensionadas. No es que haya que quitarlas, porque realmente no daríamos un servicio muy amplio en esa zona, en Jumilla en concreto a unas 11.000 inspecciones y en Caravaca de la Cruz a unas 13.500, aproximadamente, o sea, subirían un poco más.

Sin embargo, sí que nos dice algún estudio que en Alcantarilla-Murcia habría que incrementar la línea de inspección de una forma importante, y que en Cartagena también, como se ha visto, como lo ha dicho el señor diputado de Izquierda Unida y como lo ha dicho también anteriormente alguna moción que se realizó. Efectivamente, son las zonas donde es necesario más servicio, esas zonas donde es necesario más servicio la podemos cubrir, puesto que Alcantarilla-Murcia, desde Cieza, es enorme la densidad de población y de vehículos que tiene que cubrir, ahí, que también nuestros estudios nos lo dicen, vamos a incrementarla con una zona intermedia que puede ser donde hay un amplio número de vehículos, además de población, y además cubre la zona media, que puede ser la Vega Media del Segura. Y éstas son las dos que, en principio, podríamos pensar que se podrían incrementar.

Me llama la atención el tema de la extrapolación, porque el tema de la extrapolación, como he dicho antes, no le ha gustado. Si mal no recuerdo salió en el periódico algo parecido a lo siguiente: si se incrementan dos aviones en verano y el número de pasajeros que se ha incrementado es veinticuatro, la media son 12 pasajeros por avión. Por la misma razón, si se incrementan dos aviones en verano y se disminuye en dos pasajeros el total, la media son -1 pasajeros por avión. Esa extrapolación no vale, ese tipo de extrapolación no vale. Aquí lo que hay que ver, efectivamente, es cómo se ha incrementado el servicio: 66%. Dónde está ese déficit: Cartagena y la zona de Murcia. Cómo podemos hacerlo: incrementando servicios. Cuál es nuestro pensamiento, que en muchos casos coincide con el suyo y a lo mejor por error en algún caso con una moción que fue aprobada por unanimidad. Nuestro mensaje, nuestra idea es que lo haga la iniciativa privada.

¿Qué beneficio vamos a tener? Ése es un problema y es lo que nos tiene realmente parados, porque la Ley de Hacienda no permite obtener esos grandes beneficios, cuantos más mejor, en una concesión que haga la Administración. Estamos aquilatando hasta qué punto podemos imponer unos canones que, por cierto, tengo que decir que siempre serán por debajo de lo que están poniendo las comunidades autónomas vecinas, y nunca,

y si no es por debajo de una y otras, nunca será superior a la media de las que tengan las comunidades vecinas. Por lo tanto, estaremos en la línea de lo que este mercado pide, con una calidad que vamos a pedir, la mejor, con un servicio que vamos a pedir, el mejor, porque además en este momento podemos hacerlo.

Por lo tanto, ¿el precio por dónde está? Pues aproximadamente usted nos ha dado unos precios, muy elevados, por cierto, de cómo están las comunidades... No, comparativamente con el nuestro hoy, sin haber puesto el incremento del servicio en las inversiones ni nada, es decir tal como está en este momento usted ha dado unos precios realmente importantes. Nosotros no llegaremos... Ha puesto 4.144 en Almería, cuatro mil y pico también en la provincia de... no lo he apuntado, en Valencia también... Los tengo, realmente los tengo porque tengo el informe, realmente el mismo que usted ha cogido, y por decirle exactamente como ha dicho los mismos, ya lo he mirado aquí y digo pues si son los mismos, para qué voy a tomar nota. Albacete, 4.375; Almería, 4.144; Valencia, 3.550; Madrid, 5.318. Nosotros, evidentemente trataremos de que los precios estén por debajo de todos éstos, en todo caso, por debajo de la media.

Bien, estamos en el estudio, estamos concretando diversos estudios para analizar el nuestro, y yo le quiero decir, señor Requena, que cuando hayamos terminado el estudio, si usted lo quiere nosotros no tenemos ningún inconveniente en enviárselo para que usted conozca también por dónde van nuestros... Le he anticipado unos datos, podría darle muchos más, pero la

verdad es que sería muy prolijo cómo se realiza o cómo se han realizado, cuántos vehículos hay en cada municipio, qué zonas abarcan los actuales, qué porcentaje, cómo está sobredimensionada una y otra no. En fin, esto está realizado.

Yo creo que la línea es la adecuada. Yo les pido a sus señorías que en cierto modo confíen en que lo que se va a realizar es una cosa equilibrada, razonable, con beneficios para el ciudadano, con menor costo para la Administración de cara a medio y largo plazo, porque podemos incrementar los beneficios de la Administración, y no es ése el caso, lo que hay que ver es un beneficio a medio y largo plazo que realmente repercuta en la sociedad, y ese es el camino que tenemos y por ahí vamos.

Agradecer al grupo Popular realmente el apoyo que nos da en esta comparecencia de cara a por lo menos estar de acuerdo también en lo informado, en lo expuesto en esta comparecencia, y a todos darles las gracias también por la presencia aquí.

Muchas gracias, señor presidente.

SR. LUENGO PÉREZ (PRESIDENTE):

Muchas gracias, señor consejero.

En nombre de la Comisión de Política Sectorial, le damos las gracias por su presencia en la Comisión que, por otra parte, viene siendo habitual ya en las últimas semanas.

Se levanta la sesión.