

EL MODELO DE LAS ESTACIONES DE TV EN LA REGIÓN, A DEBATE

Lograr la máxima seguridad vial

Por el empleo digno

Hemos asistido hace poco a un nuevo desencuentro político de los grupos con representación en la Asamblea regional. Sería deseable, y lo digo desde el más absoluto y escrupuloso respeto a todas las formaciones del hemiciclo, que hubiera más diálogo entre nuestros representantes porque eso redundaría en la consecución de más beneficios de todos y más profundos entendimientos, en especial cuando se trata de actuaciones que suponen mejorar la calidad del servicio que se presta a la sociedad.

En este caso hablamos de la regulación del Servicio Público de ITV y el régimen jurídico de la concesión administrativa del mismo en nuestro ámbito autonómico, cuyo proyecto fue rechazado por la oposición en la propia Asamblea.

La Administración regional se decantó por un modelo que, en mi opinión, presenta aspectos muy positivos.

De entrada, permite ampliar la red de estaciones a once más de las existentes ahora mismo. Es decir, se pasaría de las nueve actuales a casi veinte, con la repercusión que ello tendría en materia de empleo y también para el beneficio de los usuarios, que contarían con un mayor número para poder elegir. Es decir, menos kilómetros en los desplazamientos hasta las estaciones, con el consiguiente ahorro energético y la menor contaminación, y una considerable reducción de los tiempos de espera, es decir, menos colas. Por no hablar del consiguiente incremento de la rentabilidad para las empresas.

Por otra parte, el hecho de que sea el propio consumidor el que pueda elegir la estación que prefiere supone que las empresas ganen en competitividad y presten más atención a las mejoras de su servicio.

Tal y como lo expongo, lo considero también el Pleno del Consejo Económico y Social en su dictamen del pasado 19 de julio, que valoró positivamente el Proyecto de Decreto por los factores antes apuntados y por otros, como la bajada de tarifas en tractores para los agricultores o el incremento de la oferta de estaciones para los taxistas, hasta ahora limitados a la de Alcantarilla. Se trataba de un dictamen que incorporaba alegaciones, sugerencias y recomendaciones de distintos e importantes colectivos, incluidos los principales sindicatos.

El objetivo común de Gobierno y sindicatos era priorizar los puestos de trabajo, algo que sin duda el sector empresarial apoya sin fisuras, ya que cómo empresarios siempre pretendemos crear y mantener riqueza y empleo.



JOSÉ MARÍA ALBARRACÍN
PRESIDENTE DE LA PATRONAL CROEM

En todo caso, tras la publicación de la norma que detallaba el nuevo marco normativo de las ITV y su forma de gestión, cosa que sucedió el 5 de agosto, apenas un mes después la Asamblea regional acordó su derogación, pese a que parecía contar con apoyos, tal vez no expresos pero sí tácitos, de los principales grupos de la Cámara.

De fondo, como siempre, el interés no atendido de los ciudadanos, que ya podrían estar beneficiándose de un escenario con más y mayores ventajas para todos los usuarios de las Inspecciones Técnicas de Vehículos.

En Croem estamos trabajando con mucha intensidad en los últimos cuatro años en dos cuestiones fundamentales: la simplificación administrativa y la liberalización de la economía. Por lo tanto, vamos a estar siempre muy a favor, es más, vamos a seguir siendo los grandes promotores de la libertad de empresa, entendida esta como herramienta clave para la competitividad y la creación de riqueza y empleo en cualquier territorio, en especial en nuestra región.

No olvidemos que la prestación del servicio de ITV es una actividad económica encuadrada en el sistema de verificación y aseguramiento de la calidad y la seguridad vial. Y si bien su marco regulador inicial era el de un sistema de prestación indirecta a través de concesiones administrativas, ha ido evolucionando después para permitir más libertad a cada comunidad autónoma. Es plausible por tanto el deseo de homogeneizar las formas de gestión del servicio y proteger al mismo tiempo los intereses de las empresas y de la sociedad en general.

Con el modelo que se propone ahora, se permite la libre entrada de cualquier operador siempre y cuando no se juegue con la viabilidad de la actual red de estaciones de ITV. El objetivo final es garantizar que una estación cumpla con las máximas condiciones de seguridad, fiabilidad y calidad por que esto beneficia a todos.

Pero de nada sirve el arduo trabajo desarrollado hasta ahora si nos seguimos topando con una realidad tozuda, la que se vive en el Parlamento regional, donde cada paso que se da cuesta un mundo por la enorme falta de diálogo y entendimiento de los grupos. Por eso, desde esta tribuna incido en pedir que el interés político no puede estar por encima del interés general.

Confiamos en que esta situación se conduzca y se logre el entendimiento por que estamos hablando de una medida fundamental para la seguridad vial, que nos afecta a todos y a la que debemos dedicar todos los esfuerzos posibles.

La inspección técnica de vehículos es un servicio cuya naturaleza y necesario control públicos vienen determinados por los importantísimos intereses generales que salvaguarda, fundamentalmente los relacionados con la seguridad vial y el medio ambiente. Es por ello que, en esta actividad, las organizaciones sindicales siempre hemos abogado por mantener su gestión directa en manos de las administraciones públicas; como mínimo, bajo el marco de fórmulas jurídicas lo suficientemente fiscalizadoras y garantistas de los derechos de usuarios y trabajadores.

La experiencia acumulada en los territorios que han optado por su completa liberalización no puede ser más elocuente acerca de los riesgos que entraña someter un servicio público de este tipo a la estricta lógica mercantilista: aumentos del precio del servicio debido al exceso de oferta, la Administración pierde cualquier capacidad de planificación sobre el servicio y tiene que establecer carísimos sistemas de control de los operadores con cargo a los presupuestos públicos, zonas rurales desatendidas por ser «poco rentables», sospechosos y repentinos descensos de las tasas de rechazo hasta en un 50%...

Pero con la liberalización no solo se ha visto deteriorada la calidad y seguridad del servicio, también lo han hecho las condiciones de trabajo en el sector, dado que las nuevas empresas tratan de ganar cuota de negocio por vía de la reducción de costes, y las que ya operaban en el sector se suman a la precarización de las condiciones de trabajo de sus empleados al verse presionadas para seguir siendo «competitivas».

Han sido muchas las reuniones y negociaciones en las que hemos trasladado este parecer a la Consejería de Empleo, Universidades y Empresas, para asegurar a los trabajadores y trabajadoras un régimen jurídico con las suficientes garantías, un modelo compatible con la calidad del empleo. Y lo cierto es que materializamos esa voluntad con inequívoca claridad cuando suscribimos con la Administración regional, el pasado 3 de agosto, un acuerdo para mantener el empleo y las condiciones de trabajo en el sector. También fue muy explícita la Exposición de Motivos del ahora derogado Decretoley 2/2017, cuando rechazaba los regímenes autorizatorios aduciendo «ineficiencias» asociadas a estos modelos, y justificándose en «imperiosas» razones de interés general y social que «únicamente» permitían «ser atendidas a través de la relación concesional».

Sin embargo, esas «ineficiencias» e «imperiosas razones» parecían haber desaparecido cuando se nos comunicaba, tras la derogación señalada, la intención de imponer con un Decreto de Consejo de Gobierno, sin fuerza de



ANTONIO JIMÉNEZ SÁNCHEZ
SECRETARIO GENERAL DE UGT EN LA REGIÓN

ley, sin sujeción a trámites parlamentarios, un régimen de autorización «restringida» que vendría a abrir aún más controversias. En primer lugar, porque no aceptamos una opción que, como ya hemos explicado, perjudicaría tanto a usuarios –que verían empeorado el servicio y comprometida su seguridad y salud ambiental–, como a trabajadores, a los que no garantizaría ni el mantenimiento de sus puestos de trabajo ni el de sus condiciones laborales. Y, en segundo lugar, porque cabe presumir que tampoco sería pacíficamente aceptado por nuevos operadores que podrían impugnarlo alegando que estas «restricciones» no pueden imponerse, con una disposición sin fuerza de ley.

Se han emitido sucesivos informes jurídicos que coinciden en señalar que la expiración de las concesiones y la derogación por parte de la Asamblea Regional del Decretoley 2/2017, conlleva que la Comunidad Autónoma, aún hoy, sigue siendo plenamente competente y libre para optar por el régimen de gestión que considere más adecuado. Postura distinta a la mantenida por la Administración regional, que sostiene que se ha impuesto la liberalización del sector.

Así las cosas, la solución a este conflicto pasa, ineludiblemente, por lograr formar una voluntad política de optar por un régimen jurídico que proteja, de la manera más escrupulosa posible, la seguridad de los ciudadanos y el medio ambiente

y, por otra parte, salvaguarde los derechos de unos trabajadores y trabajadoras que están, con dignidad y sacrificio, exigiendo con una huelga intermitente que dura ya tres semanas, garantías al mantenimiento y estabilidad del empleo en el sector y al respeto de sus derechos salariales, de conciliación, de seguridad y salud laboral, de negociación colectiva...

No pueden obviarse los antecedentes regionales de los últimos veinte años –en los que una flagrante dejación reguladora ha permitido la convivencia de regímenes de gestión pública directa, con regímenes concesionales y autorizatorios–, ni la composición del actual arco parlamentario regional, proclive a esa liberalización. Por ello, entendemos que la vía de consenso posible pasa por establecer un régimen mixto de prestación del servicio con el que no se renuncie a la gestión directa ahora, manteniéndola expresamente para la estación de Alcantarilla, pero tampoco en el futuro. Y, por supuesto, ese consenso pasa por dar cumplimiento a lo acordado con las organizaciones sindicales UGT y CC OO el pasado 3 de agosto, a través de una ley que, además, introduzca requisitos suficientemente exigentes con la calidad y accesibilidad del servicio de ITV, permitiendo un riguroso control sobre la actividad y el debido respeto a los derechos laborales.

El hecho de que sea el propio consumidor el que pueda elegir la estación que prefiere supone que las empresas ganen en competitividad y mejoren su servicio

Con la liberalización no solo se ha visto deteriorada la calidad y seguridad del servicio, también lo han hecho las condiciones de trabajo en el sector