

ITV: SEGURIDAD VIAL, MEDIO AMBIENTE Y EMPLEO DIGNO

ANTONIO JIMÉNEZ SÁNCHEZ

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 sólo 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 Decreto-ley 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 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 Decreto-Ley 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 CCOO 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.

Antonio Jiménez Sánchez es Secretario general de UGT de la Región de Murcia