



SESIÓN PLENARIA

7.- Interpelación N.º 222, relativa a plan o proyecto de futuro que propone la Consejería de Salud para el transporte sanitario, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. [11L/4100-0222]

LA SRA. PRESIDENTA (González Revuelta): Ruego al secretario primero que dé lectura del punto 7 del orden del día.

EL SR. BLANCO TORCAL: Interpelación número 222, relativa a plan o proyecto de futuro que propone la Consejería de Salud para el transporte sanitario. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

EL SR. LIZ CACHO (en funciones de presidente): Para el turno de exposición, tiene la palabra el Sr. Pesquera.

EL SR. PESQUERA CABEZAS: Señor presidente, señorías, buenas tardes señores trabajadores del sector de las ambulancias, por estar aquí con nosotros.

Como empecé el 10 de febrero de este año, vuelvo a decir lo mismo, ya no llevo la cuenta, el número de veces que he salido a esta tribuna para hablar de ambulancias, y no será ni la última ni la penúltima, porque estoy convencido de que seguiremos hablando de ambulancias mientras no se solucione los problemas que vienen con la internalización.

Hoy por partida doble, esta mañana hemos hablado el Grupo Parlamentario VOX, pues nos ha traído una enmienda para que fijese, no es baladí esto, socios preferentes del Partido Popular sacan los colores al Partido Popular y encima ustedes les dan la razón o sea que no ha sido baladí la presidente moción que hemos discutido esta mañana.

Y seguimos, señor consejero, Sra. Buruaga, yo entiendo que les cuesta aceptar las cosas, pero la realidad es tozuda. Mientras este servicio no esté gestionado y desarrollado íntegramente por quien le toca a la Administración pública y por trabajadores públicos, en este caso dependientes del servicio de salud, es decir, mientras nuestra internalizado todo, no vamos a disponer de garantías de buen servicio de ambulancias, tanto en el urgente como en el programa, esto lo quieran ver, así o no es la realidad.

Nosotros, como Grupo Parlamentario Socialista y como partido socialista lo hemos manifestado varias veces y creemos y apostamos por este tipo de modelo, porque eso forma parte de la cartera básica de servicios, y lo mismo que la atención primaria, la atención especializada debe estar prestada con servicios propios.

Dicho esto, hoy la pregunta está en nuestro proyecto, pero hoy lo que queremos saber, señor consejero, es cuál es el suyo, cuál es su programa, su propuesta política para el transporte sanitario, y que nos lo cuente aquí en el parlamento.

¿Qué futuro dibuja el Partido Popular para el servicio de ambulancias? ¿Cuáles son los hechos? Pues que las ambulancias funcionan mal, pero funciona mal antes también con nosotros, y ahora tanto en el urgente como en el programado, y eso no lo digo yo, lo dicen los usuarios que permanentemente están con quejas, lo dicen los trabajadores, que han sido ellos mismos, ahora mismo lo hemos visto en el transporte no urgente, que han solicitado la rescisión del contrato, y esta mañana ha sido un ejemplo más de que también a veces aquí los partidos políticos nos ponemos de acuerdo para decir que las cosas no están funcionando bien, porque el servicio de comunicación alternativo que lo dicen los pliegos que debía estar exigido no estaba, y a día de hoy no lo hay, porque esa es la situación, por mucho que se empeñe, Sr. Vargas, esta mañana, al día siguiente del apagón se llevaron los portátiles que habían dado de comunicaciones del 112 ahora no les hay, salvo que haya cambiado hoy no lo sé, si hubiera un una situación de esta, no tenemos sistema alternativo, esto es lo que hay y esta es la verdad.

Entonces, con estos datos tenemos un diagnóstico de que ver qué tratamiento queremos poner, si queremos hacer una cirugía y solucionar el problema o si queremos hacer tratamiento sintomático y paracetamol, ibuprofeno ir alargando el proceso, y esto es lo que queremos que el señor consejero, pues hoy, en esta interpelación, pues nos aclare.

Para solucionar esto ya en la pasada legislatura nosotros dejamos incluso redactada la creación de una agencia de transporte puede ser una agencia, puede ser una empresa pública, puede ser el otro.

Esto pasó todos los trámites preliminares que fueron los boletines del 12 de enero y del 22 de febrero, que son los trámites de audiencia pública. Llegaron ustedes y esto quedó ahí y mire aquí Sr. Vargas, aquí acepto su reproche en el sentido de que nos dice siempre ¿por qué no lo hicieron ustedes? pues no llegamos a tiempo, yo se lo reconozco que fuimos tarde con este proyecto yo fui en primera persona uno de los impulsores de esta iniciativa y tuve primero que ponerle la prioridad de mi grupo político y después convencer a los socios de gobiernos con los que estábamos, y yo solo estuve 15 meses de consejero, de los cuales dos trámites, esta es la realidad, llegó en las elecciones y no pudimos sacar lo que



teníamos en mente, que si hubiésemos seguido gobernando lo hubiéramos hecho. Los ciudadanos decidieron ponernos en la oposición y es donde estamos ejerciendo nuestro papel.

Y ya le digo que, si ese concurso, que redactamos de transporte yo estuviera vigilante, las ambulancias tendrían sistema alternativo de comunicaciones y la central de coordinación no estaría en nueva montaña como está ahora, ya se lo cuento, pero no es nuestro papel ahora son ustedes los que están gestionando y los que lo tienen que gestionar.

Como ustedes saben, además de poner en marcha la maquinaria legislativa que hicimos para salvar los problemas laborales que los había que estaban vinculados a la renovación del convenio colectivo, que hasta que no se firmaba el contrato no se subían las cantidades, pues hubo que sacar un contrato, una licitación que se hizo por dos años de duración con dos prórrogas y que fue adjudicada a Autransa antigua Ambuibérica y después de un proceso negociado a DiaVida.

Bueno, esta fue la situación que salió de aquella Navarra ha hecho un poco lo mismo ha estado dos años preparando su agencia de transporte y dos años más tarde ahora ha decidido ya internalizar, ha empezado justo este mes. He seguido una fórmula similar a la que nosotros planteamos una empresa pública, asumiendo un sistema de renting, y a partir de ahí ha metido a 450 trabajadores, más 50 nuevos, porque, claro, hay una rebaja de jornada laboral y un incremento salarial que supone menos del ocho por 100 del beneficio que se llevan las empresas.

Han hecho un estudio, lo tienen allí hay otros estudios que han sacado incluso los sindicatos para Cantabria, con un plan económico y financiero, y les salen las cuentas y han seguido esos pasos que otras comunidades hicieron antes, que fueron Baleares, por cierto, gobernada por el Partido Popular, y en estos dos años no han decidido darle la vuelta porque lo pueden hacer. Lo mismo que se crea se pasa para otro lado. De momento no lo han hecho, y La Rioja, que también siguió lo mismo, que está gobernada por el Partido Popular, tampoco lo ha hecho.

Es más, el Convenio de La Rioja es el mejor convenio de transporte que existe en España, es el mejor convenio de transporte, y lo ha hecho el Partido Popular esta es la realidad han bajado a 1.500 horas de jornada, es una brutalidad o se utiliza y que las cosas cuando se quieren, se pueden hacer, o sea, y lo han hecho ustedes, o sea, esto es la situación que tenemos.

Y le interpelamos por eso, porque ahora ya hemos hablado muchas veces de esto, pero por qué ahora, justo pues porque han concurren dos circunstancias, en septiembre se terminan los dos años del concurso de transporte urgente tendrían que empezar con la primera prórroga, y a eso se añade que ya nos lo advirtió nos lo ha dicho el consejero, pues hace relativamente poco que se había procedido.

Se procede a la rescisión del contrato del transporte programado, con lo cual, pues en lo que tarde en los trámites del consejo de estado, pues serán tres o seis meses, pero esto ya de alguna manera estamos en una situación en la que habrá que tomar una decisión y es un poco lo que queremos saber.

Y que nos lo explique a nosotros, el personal de ambulancias, cuál es lo que está manejando la consejería porque estamos hablando de un proceso de tres o seis meses en lo que va a pasar todo esto no sabemos si va a sacar un concurso. Nos gustaría saber en qué cuantía se está manejando para este concurso, nos gustaría saber si va a ser un estudio de mercado previo para, como hicimos nosotros, para calcular cuántos son los costes en los que debe destilar este concurso. No sabemos si va a sacar un lote o dos lotes, nosotros optamos por dos lotes, siguiendo las recomendaciones de nuestra asesoría jurídica, que nos dice que todos los concursos públicos, siempre que se puedan lotificar. Hay que lotificar para mejorar la concurrencia en las diferentes empresas, no es lo mismo concurrir a 50 ambulancias que a cien y facilitar la concurrencia competitiva es mejor haciendo diferentes lotes.

Esa fue la razones iguales, ustedes ahora tienen otros estudios, otros informes jurídicos que le recomiendan hacerlo en conjunto, no lo sé, esto es de alguna manera, lo que le preguntamos, que nos digan cuál es el futuro que ustedes estiman, con qué presupuesto cuenta y cuáles son los pasos, porque estamos hablando de que en estos tres, seis meses habrá que tomar decisiones, que es lo normal que tengan ahora ustedes, que hacer el estudio, decidir cómo lo van a hacer, y luego sacar los pliegos, como ustedes consideran si al final deciden que lo van a sacar otro concurso.

Esta sería las preguntas que le hacemos y nos gustaría, si es posible, que nos diera luz, señor consejero, lógicamente, respetando que ustedes están gobernando y tomaran la decisión que ustedes consideren. Eso nadie va a entrar a cuestionar.

Muchísimas gracias y espero que nos dé luz a todas estas incógnitas que hemos planteado.

EL SR. LIZ CACHO (en funciones de presidente): Gracias, señor diputado.

Contesta por parte del Gobierno el consejero de Salud, Sr. Pascual.

EL SR. CONSEJERO (Pascual Fernández): Muchas gracias señor presidente.



Vuelve usted otra vez ya sé que ha venido muchas veces aquí a la carga, con su mismo discurso recurrente periódico a esta Cámara a hablar de su fallido proyecto de internalización, porque mire usted, no ha venido aquí para hablar de ambulancias ni de transporte sanitario, ha venido otra vez a hablar de su libro y su libro era la internalización no más. y nos vuelve a contar lo mismo que nos ha contado en preguntas, lo mismo que nos ha contado mis argumentos de interpellaciones y su proyecto, pues fue fallido gracias a Dios, porque diga lo que usted día diga usted, que diga no nos abocó al encarecimiento. si mejoran los indicadores que ha tenido Baleares y Rioja un encarecimiento del más del 300 por cien, y veremos ahora Baleares, como son los arreglos va para devolver los fondos europeos que se gastó en ambulancia y que lo ha dicho Europa, que no, que para eso no eran los fondos, en el charco en que ha admitido, por ponerle un ejemplo.

Mire, se lo voy a aclarar una vez más no, no, vamos a internalizar el servicio para que se ahorre otras iniciativas. No lo vamos a internalizar. Y lo voy a explicar por lo que usted me ha preguntado, el plan de futuro que está trabajando la consejería para el transporte sanitario aquí, porque si una cosa ha quedado clara claro en relación al transporte sanitario es que es necesario mejorar las condiciones en las que se licitó el contrato que se licitó por ustedes, porque de aquellos polvos vienen estos lodos, elaboraron unos pliegos destinados al fracaso claramente, porque estaban porque no podían incumplir el convenio colectivo, si es que no podían, si es que era imposible, si no salían las cuentas, yo no sé qué estudio económico hicieron ustedes, pero desde luego las cuentas no salían.

Por tanto, los pliegos destinados al fracaso, fracaso para justificar la internalización. Buscaban desesperadamente una, una coartada.

Mire, desde que lo primero que tuvimos que hacer nada más llegar, fue a arreglar la chapuza que dejaron con la adjudicación de dos lotes adjudicaron el transporte urgente, y los trabajadores pasaron a tener un convenio colectivo y a cobrar unas retribuciones, y dejaron a los otros, se quedó desierto y se quedaron los otros trabajadores prestando servicio cobrando unas retribuciones inferiores y, por tanto, conflicto, conflicto laboral que tuvimos que arreglar, que tuvimos que arreglar con la empresa que tenía prórroga obligatoria, tenía que seguir prestando el servicio y lo arreglamos.

Luego tuvimos que hay que licitar y por intentar ajustar los proyectos, pues licitamos en vez de realizar un proyecto nuevo para DOS años, a realizar pliegos y hacer ponerlo en condiciones decidimos licitar con el mismo pliego y van a una empresa con aquellos condicionantes y desde el inicio desde el inicio, porque lo hemos debatido en esta Cámara no ha prestado un buen servicio desde el inicio y desde el inicio hemos venido velando por el cumplimiento de las especificaciones recogidas en el pliego, pero, desgraciadamente tengo que decirlo, la supervisión de la Administración no ha resultado eficaz y nos hemos visto obligados a iniciar un proceso de rescisión culposa, del contrato del transporte sanitario programado, y en esas estamos nos encontramos en el punto de remisión de la propuesta al Consejo de Estado, una vez transcurridos los plazos legales de alegaciones, estudiar las alegaciones, dando trámite de audiencia, todo lo que establece el procedimiento, ahora ya dependemos del Consejo de Estado.

Sabemos que el procedimiento administrativo plantea unos plazos y que no los podemos obviar, para la gestión del expediente, pero por encima de las sanciones que podamos poner por encima de todo lo que se necesita es que los ciudadanos de Cantabria tengan una solución al problema de transporte urgente y las soluciones no pasan, no pasan por mantener a la empresa adjudicataria.

Los ejes del plan que tenemos de futuro se les voy a explicar también. No dejemos lugar a dudas. En primer lugar, unificar los dos concursos no es correcta, a nuestro entender, la interpretación que hicieron para dividir en dos lotes en una comunidad tan pequeña como la nuestra, y la mejor prueba ha sido el fracaso en la concurrencia y en la competencia que iba a venir para mejorar el servicio. La mejor prueba que tenemos ha sido este o no se presentan, o los que se presentan se presentan en unas condiciones que han dado un mal servicio, por tanto, la separación, como ha demostrado la experiencia, pues no funcionó.

Además, pues con la separación, insisto, en una comunidad pequeña como la nuestra, obligamos a tener dos estructuras de control, dos estructuras de dirección, dos estructuras, dos sistemas de información, dos empresas distintas con dos naves distintas para prestar un servicio de transporte que bien puede hacerse en una única.

En segundo lugar, lo barato sale caro. Miren, si forzamos en unos precios adaptan a la baja tan a la baja otra vez, volveremos a tener un servicio lowcost, volveremos a tener un servicio lowcost. Por tanto, una de las cuestiones que es lo que estamos haciendo es adecuar el precio de licitación a los precios reales, que en todo caso van a ser más baratos que Rioja y Baleares ya se lo puedo decir que van a ser más baratos, precios reales que, entre otras consideraciones, contemple una plantilla adecuada y el respeto de las condiciones económicas que impone el convenio colectivo.

Vamos a confeccionar en tercer lugar, un pliego con mayor exigencia de recursos en la región, de acuerdo con las necesidades detectadas para mejorar los tiempos de espera y minimizar los retrasos.

En cuarto lugar, vamos a priorizar en los pliegos especialmente a los pacientes más vulnerables, que son curiosamente los que más están sufriendo la mala prestación del servicio, como los que tienen que acudir a dializarse o los pacientes oncológicos, y vamos a hacerlo aumentando los pliegos, los requerimientos de calidad en el transporte.



En quinto lugar, vamos a articular mecanismos de colaboración con los peticionarios para optimizar la demanda, lógicamente debe recibir el transporte al paciente que lo necesita y hacerlo con el recurso adecuado, y por eso vamos a establecer un proceso de análisis de las peticiones realizadas, porque entendemos que una demanda racionalizada permite lograr mejores estándares de calidad y entonces una demanda que no se tiene controlada. Y debemos estar seguros de que esto se produce en todo momento, porque el problema de los peticionarios es que son muy diversos, muy diversos y no está racionalizada la demanda.

Vamos a establecer, en sexto lugar, unos requerimientos en los pliegos técnicos y administrativos que condicionen la participación en la licitación de empresas solventes y comprometidas con la calidad y la sostenibilidad. Por supuesto, empresas que tengan una política de respeto de los derechos laborales y cumplan sus obligaciones con los trabajadores y lo acrediten, y lo acrediten.

En séptimo lugar, vamos a incorporar los avances en los sistemas de información y en inteligencia artificial para optimizar las rutas y el seguimiento de la calidad del servicio, orientando a lograr dicho seguimiento on time, en tiempo, en tiempo en el momento en que se produzca el servicio; para no tener la necesidad de corregirlo después con una sanción o con lo que sea, sino intentar. Y hoy en día hay herramientas tecnológicas que nos permiten hacer ese seguimiento on time.

Y en octavo lugar vamos a incorporar indicadores de resultados que condicionen la parte variable de la retribución del servicio, indicadores positivos y no solo negativos. Porque lo único que tenemos ahora son penalizaciones; penalizamos si presta mal el servicio. No veo la razón de que la parte variable no esté condicionada también prestarlo mejor de lo que pone el pliego, que se puede hacer. De tal manera que el proveedor tenga el incentivo para que el servicio funcione mejor y los pacientes estén más satisfechos.

Este, señorías, es el plan de futuro en el que estamos trabajando. Y lo vamos a hacer con algunas modificaciones ya en un pliego inicial que vamos a tener que hacer para la contratación de emergencia de una empresa cuando resolvamos el contrato hasta que podamos adjudicar el siguiente concurso; ya en ese pliego inicial vamos a meter modificaciones. Pero evidentemente todas las modificaciones completas irán en el pliego definitivo que saldrá a licitar para para la gestión del transporte unificado.

Mire, señoría, usted considera que todo servicio prestado por la Administración debe hacerse bajo la modalidad de gestión directa. Y no sé por qué, y no sé por qué. Obviando que la gestión indirecta de los servicios públicos es la modalidad más extendida en nuestro país. Y usted se empeña que habla de la cartera de servicio, habla de mil cosas... Mire, haga caso a sus mayores, lea los textos y los discursos de Ernest Lluch, de Julián García Vargas, y no se deje llevar por tentaciones populistas, dignas de personajes que no han aportado nada a la gestión pública de este país y al interés general.

Nosotros vamos a sacar un pliego riguroso, vamos a sacar un pliego mejorando las condiciones también de adjudicación, pero mejorando los requerimientos e incorporando los nuevos avances tecnológicos que podemos tener. Es que la logística hoy, si es que cualquier camión español que esté circulando por Europa está absolutamente controlado, se sabe on time en cada momento, cada minuto, dónde está el camión, quién no conduce, por dónde va, por donde viene. Hay tecnología para tener controlado el transporte sanitario. Y podemos también tener identificados qué pacientes van y dónde van y lo que tardan. Y eso es lo que tenemos que avanzar para que el servicio se pueda prestar de calidad.

Nada más.

EL SR. LIZ CACHO (en funciones de presidente): Gracias, señor consejero.

Sr. Pesquera, tiene la palabra para la réplica.

EL SR. PESQUERA CABEZAS: Señor consejero, pues gracias por la información.

A ver, lo primero decirles que lógicamente ustedes son el Partido Popular, nosotros somos el Partido Socialista. Nosotros creemos que los servicios públicos, si se pueden, se tienen que hacer con medios propios, forman parte de nuestro ideario y además creemos que mejora la calidad y no es más barato hacerlo con medios subcontratados. Esto es nuestra teoría y nos la creemos porque vuelvo a lo mismo, los estudios económicos que tenemos cuando lo hemos hecho y donde se han empezado a hacer, las cosas funcionan. Eso, por un lado.

Segunda cuestión. No me ha hablado nada de costes ni de tiempos. Yo lo que le puedo decir es que, mire, en el concurso del 2018, que eran cuatro años, costaba 45 millones, las ambulancias. Dos, que sacamos nosotros, pasó a 47 millones: 46.904. Es decir, se multiplicó por dos. El doble. De los cuales, 32 millones iban al urgente y 13,1 iban al programado. El urgente, la empresa actual hizo una baja de medio millón de euros. En el programado: 1.100.000 o 1.200.000. Esta es la realidad. El ajuste de costes fue...- Y a la empresa DIAVIDA, quienes LES adjudicaron el concurso fueron ustedes, no fuimos nosotros.



Esto que me está diciendo de la solvencia, se exige la solvencia... Los técnicos que estuvieron allí revisando tendrían que haber valorado su solvencia; porque 1.200.000 euros es mucho dinero de lo que estamos hablando. Eso para mí es casi una baja temeraria. Esta fue la realidad. Y ahí no estábamos nosotros, lo adjudicaron ustedes. Con esos márgenes de rendimiento, pues mal vamos.

Le preguntaba que en cuánto iba a salir, si tenía una cifra. Porque no sé si ahora estamos hablando de 47 millones, o de 50. No lo sé. Yo lo que le quiero decir es que, en Navarra, que acaban de sacar, y tengo y el estudio económico, sale con 450 trabajadores, van a pasar a 500; porque van a hacer una rebaja en horas, en jornada laboral de 1.728, en cuatro años, a 1.592, para ajustar esto. Y le sale –Navarra es un poquito más grande que nosotros- en 25 millones. Y llegarán a 32,5 al final del periodo de los cuatro años.

Yo no sé de qué dinero estamos hablando. Le he preguntado expresamente si iba a hacer un estudio de costes, porque lo primero que se suele hacer: costes reales, para que todo el mundo tengamos una idea de la licitación. Todo lo que me ha dicho, programáticamente; no le voy a decir nada, penalizaciones, incentivación. Oye, lógicamente, de todo esto pues haga usted lo que considere.

Lo de que es mejor tenerlo unificado. No sé si es mejor para los ciudadanos o es mejor para las empresas. Porque lo que está claro es que si el desastre que estamos viviendo ahora fuera en el conjunto del transporte sanitario tendríamos un problemón. Aquí solamente lo tenemos en una parte, que es el programado. Porque el urgente, por lo menos están pagando a los trabajadores. Eso no quiere decir que no haya problemas.

Cuando tú unificas a uno, te la juegas más. Y me estoy diciendo: Pues hombre, es que concursos hay para todos los tipos, es que tenemos concursos provinciales, concursos insulares; o sea, quiero decir que los concursos que se han hecho no tienen por qué ser para todo. Se ha fragmentado en diferentes maneras, el concurso de transporte: en Andalucía, en Baleares, cuando ha habido concursos.

O sea, quiero decir que métodos hay de todo El que esté... Yo creo, y es mi opinión y es un poco lo que dice la Ley de Contratos, cuando se saca un concurso y más fragmentada está, más posibilidad de concurrencia y los beneficios de untarlo, no son tangibles. Veremos a ver. La experiencia que tenemos antes con una única concesionaria no es que fuera muy bueno, ¡eh!

Y lo voy a decir otro dato que me parece muy interesante. Miren, en el momento de la prórroga, Ambuiberica cobraba por este traslado, por el mismo: 12 millones, que es lo mismo que ha entrado la otra. Ahora, eso sí, lo que, estaba haciendo con el mismo parque que tenía 800.000 kilómetros. Así aguantaron el periodo ese. Luego decidieron no concurrir, igual se van a ir ahora 14 o 15; no lo sé el dinero que quieren sacar ustedes al año para este concurso. Es lo que le he preguntado: Si tiene ya unos márgenes y si ha hecho las cuentas.

Porque lo que me gustaría pedirles que nos traiga un estudio de ver cuánto nos cuesta hacerlo en un concurso versus la internalización, sabiendo que hay un ocho por ciento de beneficio industrial. Y sabiendo que todo lo que hace es con servicio público tiene una serie de sinergias, como es: que tenemos más de 300 vehículos entre leasing de coches de hospitalización domiciliaria, los SUAP... Que cuando tienes una empresa de transporte te puede gestionar todo eso; o sea que tenemos muchos vehículos, sabiendo que puedes coger subvenciones, sabiendo que puedes aplicar a planes de eléctricos, etcétera, etcétera. Es decir, hay una serie de beneficios.

Y luego la los lugares donde se quedan; el personal de ambulancias, ahora está fuera de los centros de salud. Eso era un beneficio para muchos de los centros de salud, tener el personal de ambulancias quedándose a dormir ahí en los sitios donde estaban. Por seguridad, por sinergias, etcétera... Es decir que todo esto hay para todos los gustos.

Yo le agradecería si me pudiera dar un poco estimaciones de en cuánto nos estamos moviendo y qué plazos están ustedes manejando. Y si van a hacer algún estudio de mercado para saber en qué vamos a ver. El resto, pues no le puedo decir nada. Ustedes están diseñando sus pliegos, pues como ustedes consideren; yo ahí no voy a entrar.

Muchísimas gracias.

EL SR. LIZ CACHO (en funciones de presidente): Gracias, señor diputado.

Señor consejero, tiene la palabra para la dúplica.

EL SR. CONSEJERO (Pascual Fernández): Señorías. Gracias, señor presidente.

Señoría, puede que la oposición del Partido Socialista sea la que usted dice. No lo digo, no lo niego, me parece bien. Pero desde luego han tardado años en tomar decisiones. Porque el transporte sanitario nunca estuvo internalizado, nunca en la historia, en la historia ha estado internalizado. Y han tenido años de Gobierno para haberlo internalizado, si es lo que pensaban; si pensaban que es lo que había que hacer. Y, es más, es más, los gobiernos socialistas han sido los grandes



externalizadores de servicios sanitarios. Fue el Gobierno de Felipe González, el que externalizó la seguridad, la cocina, la limpieza y todos los servicios prestados en Valdecilla. No, no les internalizó, les externalizó ¡eh! Porque había limpiadoras internas, les había... Y lo externalizó todo. O sea, se contradice usted en su posición ideológica o piensa en cosa o piensa la otra o piensan una cosa o piensan la otra.

EL SR. LIZ CACHO (en funciones de presidenta): Sr. Pesquera, ruego que guarden silencio, ha tenido su ocasión de hablar.

EL SR. CONSEJERO (Pascual Fernández): Luego habla usted y pone ejemplos de cosas que mire es que no cuadra, no hace falta ser Nobel en economía para decir que vamos a tener unos trabajadores que van a tener más trabajadores porque reducimos la jornada laboral, lógicamente si se reduce la jornada laboral más trabajadores; que vamos a tener mejores salarios, porque si analizamos y vamos a ir a mejor salario y lo digo al convenio del Gobierno Cantabria y que vamos a tener una serie de vehículos que tienen que ser nuevos y que no van a tener muchos kilómetros y usted piensa que eso vale menos dinero, menos dinero del que estamos empleando ahora.

Mire, le voy a traer el estudio, pero no hace falta ser Nobel en economía ¿eh? para ver que las cifras no cuadran, como no han cuadrado en Baleares y como no han cuadrado..., si en Baleares ha multiplicado por 300 el coste del transporte sanitario, por 300, no por cinco ni por, no, no por 300 y usted se queda tan ancho diciendo que bien está que lo han internalizado y no han mejorado los indicadores, no han mejorado los indicadores.

Porque, además, mire, dentro de su coherencia me quiero explicar ¿cuántos vehículos en propiedad tiene el Gobierno de Pedro Sánchez? ¿Quiere que le saquen todos los boletines oficiales del Estado con el renting de los vehículos del Gobierno, con los renting de las quitanieves, con los rehenes de los coches oficiales, con los renting de todo, de todo? Y usted dice que no, que es mejor que nosotros porque nos tenemos internos. Mire, es que no cuadra lo que usted está diciendo y por supuesto que le podemos informar de todo, pero hay que tener un mínimo de coherencia, insisto en las cosas. Ustedes han cambiado de opinión perfecto, ustedes apoyan un proyecto que era el suyo, perfecto yo lo admito, pero admita el nuestro también al nuestro, pero no nos venga aquí vendiendo motos que no andan diga que su proyecto es ese y se basa en una posición ideológica, y yo lo entenderé perfectamente, pero no trate de demostrarnos cosas que son imposibles de demostrar con los números encima de la mesa.

Por tanto, yo le he explicado lo que vamos a hacer lo he explicado, los pliegos, los pasos que estamos dando, los que vamos a hacer, le he explicado nuestra posición, no vamos a internalizar y le he explicado que vamos a sacar un concurso único, único para los dos transportes, y le he explicado que la interpretación jurídica no necesariamente dice y su posición de que favoreciendo la competencia vamos a obtener mejores condiciones, pues ha quedado demostrada que no, porque la realidad es que ahora nos vemos obligados a recibir el contrato.

Nada más.

EL SR. LIZ CACHO (en funciones de presidente): Gracias, señor consejero.