



CONSEJO DE CUENTAS
DE CASTILLA Y LEÓN

**FISCALIZACIÓN DE LAS SUBVENCIONES DESTINADAS
A LA EXPLOTACIÓN DE SERVICIOS DEFICITARIOS DE
TRANSPORTE PÚBLICO REGULAR PERMANENTE DE
USO GENERAL DE VIAJEROS POR CARRETERA.**

TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES

PLAN ANUAL DE FISCALIZACIONES 2018

ÍNDICE

I. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE.....	3
1ª ALEGACIÓN:.....	3
2ª ALEGACIÓN:.....	6
3ª ALEGACIÓN:.....	7
4ª ALEGACIÓN:.....	9
5ª ALEGACIÓN:.....	10
6ª ALEGACIÓN:.....	11
7ª ALEGACIÓN:.....	13
8ª ALEGACIÓN:.....	14
9ª ALEGACIÓN:.....	17
10ª ALEGACIÓN:.....	19
11ª ALEGACIÓN:.....	20
12ª ALEGACIÓN:.....	22
13ª ALEGACIÓN:.....	24
14ª ALEGACIÓN:.....	26

ACLARACIONES

El texto al que se alega se recoge en letra cursiva, el contenido de la alegación en letra normal.

La contestación figura en letra negrita.

Las referencias de las páginas están hechas en relación con el Informe Provisional para alegaciones.

Se han numerado las alegaciones formuladas por el ente fiscalizado a efectos de una mayor claridad en su exposición y tratamiento en la presente propuesta.

I. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES FORMULADAS POR LA CONSEJERÍA DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

1ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega (Páginas 69 y 70):

1. “La convocatoria no prevé a los titulares de autorizaciones administrativas especiales como beneficiarios de la subvención, que por el contrario sí se establecen en las bases reguladoras de la subvención y se incluyen en la relación de beneficiarios de la orden de concesión, incumpléndose los artículos 11 y 13.1 de la LGS. Además dichas autorizaciones han perdido su vigencia por haber expirado el plazo por el que fueron concedidas, ya que las resoluciones de la Dirección General de Transportes por las que se prolonga dicha vigencia, no ya como autorizaciones administrativas especiales, sino como contratos de gestión de servicio público, prorrogan unos contratos que no consta que hayan sido celebrados. Por tanto el órgano gestor no tramitó con la suficiente antelación los correspondientes contratos de gestión de servicio público para que estuvieran adjudicados antes de la pérdida de vigencia de las desaparecidas autorizaciones administrativas especiales, e incluyó indebidamente esta prestación, efectivamente realizada y que resultó ser deficitaria, entre los supuestos de hecho que dan lugar a la concesión de la subvención a los adjudicatarios de los servicios deficitarios de transporte. (Apartado III.1.1.)”

Alegación realizada:

1.- Las Autorizaciones Administrativas Especiales en régimen de explotación flexible se autorizaron al amparo de lo establecido en el artículo 87 de la ley 16/1997, de 30 de junio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT), en aquél momento en vigor, y 23 de la Ley 6/1999, de 27 de diciembre, de Medidas Económicas, Fiscales y Administrativas de la Comunidad de Castilla y León.

En el mencionado artículo 87 de la LOTT, estos servicios, aunque autorizados en condiciones más flexibles debido a sus especiales características, se indica que mantienen en todo lo “no expresamente previsto” el régimen general de las concesiones administrativas.

Por otra parte, en dicho artículo 87 de la LOTT, y sus correspondientes artículos 100 a 102 del Real Decreto 1211/1990, por el que se aprueba el Reglamento de la citada Ley (ROTT), no impiden las prórrogas o la continuidad (al igual que el resto de las concesiones) de los servicios hasta que se produzca una nueva licitación. Por ello, teniendo prevista su finalización en diciembre de 2014, y que dichas concesiones prestadas en régimen de autorizaciones administrativas flexibles, necesariamente tenían que incorporarse junto con el resto de concesiones al futuro mapa concesional, se optó por su continuidad hasta la licitación conjunta de la nueva estructura concesional. Por ello se dictaron resoluciones en noviembre de 2014 para la continuidad de las mismas y no interrupción de los servicios públicos de transporte que atienden “hasta la finalización del procedimiento de licitación, sin que en ningún caso estuviera obligado el contratista a continuarla durante un plazo superior a doce meses”. Por tanto, ahora sí tienen una fecha de vigencia clara para su finalización y posterior licitación cumpliendo la disposición transitoria primera de la Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la LOTT.

La Ley 9/2013, de 4 de julio, por la que se modifica la LOTT, dispone en su disposición adicional segunda el cambio de denominación de los términos “concesión” por el de contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general, de esta forma éstas autorizaciones especiales han pasado a todos los efectos a denominarse, igual que el resto de las concesiones como contratos de gestión del servicio público de transporte regular de viajeros de uso general (aunque se presten con un régimen de explotación más flexible).

Por consiguiente, a partir de las convocatorias de subvenciones del año 2014, no solo a estos titulares de estas “concesiones flexibles”, sino a todos los posibles beneficiarios de todas las concesiones, se les pasó a denominar “titulares de contratos de gestión de servicios públicos”, englobando a todos los tipos de concesiones de prestación de transporte. Por tanto, se trata simplemente de un cambio semántico y de nomenclatura, impuesto por la Ley 9/2013, que no debe interpretarse como una exclusión de ningún tipo de beneficiario respecto a los que figuraban en las Ordenes de convocatoria de subvención de los años 2013 y anteriores, y de los que figuran como beneficiarios en la Orden de bases regulatorias. No se procedió a modificar la denominación de los beneficiarios que figuran en la Orden de bases reguladores, porque la disposición adicional segunda de Ley 9/2013, al ser una disposición de rango superior y directamente aplicable, modificaba tácitamente, dicha Orden de bases.

Por ello, una vez que entró en vigor la Ley 9/2013, todas las modalidades de servicios regulares de transporte público “concesiones administrativas o autorizaciones administrativas especiales” pasaban a denominarse “contratos de gestión de servicios públicos”, con independencia de su régimen de explotación, más flexible o más rígido. Y por tanto dichos titulares son a todos los efectos, beneficiarios como el resto de concesionarios (ahora contratistas) de las mencionadas subvenciones.

Contestación a la alegación:

El Informe Provisional no pone en duda las razones de oportunidad que aconsejan la ampliación de la vigencia de las autorizaciones administrativas especiales, sino la regularidad de las resoluciones que amplían el plazo de unos contratos de gestión de servicio público, que no consta que hayan sido celebrados. De hecho, la Disposición transitoria primera de la Ley 9/2013, establece que la prestación de estos servicios deben ser objeto de un contrato de gestión de servicio público, lo cual no supone que las autorizaciones, tengan su origen en concesiones o convenios, se transformen automáticamente en contratos. La evidencia que se pone de manifiesto en el Informe Provisional es precisamente la intención del servicio gestor de cumplir lo establecido en esa Disposición Transitoria, es decir, tramitar los nuevos contratos de gestión de servicio público, pero ajustando la vigencia de los servicios prestados con los anteriores titulares de manera que la tramitación de estos contratos pueda ser conjunta para todas las rutas del futuro mapa concesional de transporte de Castilla y León.

La Disposición adicional segunda se refiere a los contratos de los artículos 71 y siguientes de la LOTT, que regulan la prestación de servicios regulares permanente de transporte de viajeros mediante contratos de concesión, adjudicados mediante un procedimiento abierto. Estos contratos, tras la Ley 9/2013, pasan a denominarse contratos de gestión de servicio público, con la finalidad de armonizarse con la legislación general de contratos del sector público tal y como se señala en su exposición de motivos. Por esta misma norma, desaparece y queda sin contenido el artículo 87 que regulaba las autorizaciones administrativas que, de acuerdo con la disposición transitoria primera, continuarán vigentes, no como contratos de gestión de servicio público sino como autorizaciones administrativas especiales hasta que expire el plazo por el que

fueron otorgadas, transcurrido el cual, deberán tramitarse de nuevo, en su caso, como contratos de gestión de servicio público.

En consecuencia, no se acepta la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del Informe Provisional.

2ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 70)

2. *“El establecimiento de criterios de valoración de las solicitudes no es válido en un procedimiento de concesión directa que se resuelve en función del orden de entrada de las solicitudes, por lo que se incumple el artículo 37 de la Ley 13/2005. En contra de lo establecido en dicho artículo, las bases reguladoras establecen criterios de concesión cuando el procedimiento a aplicar no es el ordinario de concurrencia competitiva. Se ha comprobado que todas las solicitudes examinadas han entrado en plazo y que todas contienen la documentación prevista en las normas reguladoras de la subvención, con alguna excepción. (Apartado III.1.2.)”*

Alegación realizada:

2.- Estamos de acuerdo con la apreciación, y es por lo que motiva que este centro directivo el único criterio que aplica para proceder al estudio y valoración de las peticiones de subvenciones es que hayan entrado en plazo. Ello es así porque:

- a) Todas las concesiones han prestado el servicio y han generado por tanto el derecho a la subvención.
- b) Es absolutamente inaplicable, por injusto, un criterio que priorizara un orden de prestación por número de registro de entrada.

Contestación a la alegación:

El Servicio Gestor se muestra de acuerdo con las conclusiones del Informe Provisional remitido, por tanto, la alegación realizada ratifica el contenido del Informe Provisional.

3ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Páginas 70 y 71)

3. “Las bases reguladoras se remiten genéricamente a la estructura de costes del contrato de concesión del servicio público para determinar la cuantía individual de la subvención, lo cual tiene como consecuencia fundamental la falta de homogeneidad, no solo de los estudios económicos presentados por los concesionarios, sino también de la estimación por el órgano gestor del déficit subvencionable. Así:

- *En lo que se refiere a los costes, el nivel de desarrollo de las partidas consideradas y los criterios empleados para su valoración, son muy diferentes y en ocasiones, no diferencian las modalidades de transporte financiadas.*
- *En materia de ingresos, los datos incluidos en las memorias no coinciden con los ingresos utilizados por el órgano gestor para estimar el déficit subvencionado, ni con los ingresos reales comunicados por los propios operadores a la Administración.*

Este incumplimiento del criterio de cuantificación establecido en las bases reguladoras deriva en la subvencionalidad de un déficit de la explotación que no se acredita que sea el real. (Apartado III.1.3.)”

Alegación realizada:

3.- La homogeneidad en el tratamiento de solicitudes de subvención se consigue solo en aquellas situaciones que pudiéramos considerar similares. Existe una gran complejidad en homogeneizar situaciones tan dispares, por citar algunas:

- a) Posicionamiento del vehículo en la parada de salida: puede ser desde 0 kilómetros a varias decenas de kilómetros diarios, que a lo largo de un año supone un incremento importante de la partida a subvencionar).
- b) Vehículos de 60 plazas, o microbuses, o taxis hasta nueve plazas. Con una diferencia sustancial entre ellos en las partidas de costes.
- c) Empresas de reducido tamaño que no tienen costes de administración, frente a otras que tienen un número notable de trabajadores administrativos.

- d) Rutas que transcurren por autovía y carreteras nacionales, frente a otras que son de alta montaña.

La no coincidencia de ingresos en las memorias con los que utiliza este órgano gestor es debido a que lo que se tiene en cuenta son datos que provienen de los Servicios Territoriales de Fomento de cada provincia de la Comunidad, que a su vez son aportados a éstos por los concesionarios.

Vistas las incongruencias entre ambos datos (Memoria y Servicios Territoriales de Fomento) se opta por lo aportado por estos últimos al haberse comprobado casos en los que en la Memoria en concepto de ingresos, se ha reflejado la subvención que solicitan. Parecía más objetivo y acertado utilizar los datos de ingresos como se indica.

Contestación a la alegación:

La delimitación del déficit subvencionado debe venir determinado por lo establecido en las cláusulas de las bases reguladoras, por tanto, si éstas se remiten, aunque sea de modo genérico, al déficit ocasionado por el contrato de concesión, debe respetar el déficit presentado por el adjudicatario en la Memoria, y comprobar estos datos con la contabilidad separada que debe llevar el adjudicatario de conformidad con el artículo 19.7 de la LOTT.

Por el contrario, si la Administración decide la financiación de un déficit diferente del derivado de la contabilidad del adjudicatario, debe establecer sus parámetros de cálculo en las bases reguladoras, tanto para la determinación de los gastos como de los ingresos. No cabe por tanto, acudir a los ingresos aportados por los Servicios Territoriales de Fomento y Medio Ambiente sin que esta fuente de datos sea establecida claramente en las bases reguladoras. Por otra parte, y aun cuando es comprensible, como señala el órgano gestor en sus alegaciones, la dificultad de homogeneizar las diferentes situaciones a considerar para establecer un modelo de costes, esta dificultad se podría solventar mediante la aceptación de la cuenta analítica de la explotación del adjudicatario verificada por un experto independiente tal y como prevé el mencionado artículo 19.7 de la LOTT.

En consecuencia, no se acepta la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del informe provisional.

4ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 71)

4. *“El ente fiscalizado, incumpliendo lo dispuesto en las bases reguladoras segunda, séptima y novena de la Orden FOM/231/2009, de 9 de febrero, no financia el déficit de explotación justificado por los concesionarios en las memorias económicas que se acompañan a las solicitudes, sino que efectúa un cálculo paralelo para cuantificar las subvenciones a conceder a los beneficiarios, resultando que, en la mayoría de los casos y sin acreditar debidamente, las subvenciones finalmente otorgadas no dan cobertura a los déficits de explotación presentados por los concesionarios en las memorias económicas y en definitiva no se acredita que la cuantía subvencionada restablezca el equilibrio económico del contrato de gestión del servicio público de transporte tal y como exige el artículo 75 de la LOTT.*

El órgano gestor de la subvención, únicamente hace una estimación del déficit de la explotación mediante criterios comunes aplicables al conjunto de las solicitudes, con las especialidades derivadas de los diferentes servicios financiados, transporte regular, a la demanda y metropolitano. Además está fuertemente condicionado por la restricción presupuestaria de manera que el cálculo final efectuado por el órgano gestor, con las anteriores salvedades, queda limitado a un reparto de los fondos disponibles que se intenta reconducir a parámetros de coste más o menos homogéneos.

Como consecuencia de lo anterior, la cuantía del déficit financiado no coincide con el presentado en los estudios económicos analizados. En el 53 % de los casos, se financian cuantías inferiores a las solicitadas, en el 9 % se concede la financiación solicitada por el adjudicatario que es inferior al déficit estimado por el órgano gestor, en el 20 % el propio beneficiario solicita un déficit inferior al calculado en su memoria que finalmente coincide con la concesión. En el resto de los casos, (18 %) coincide la solicitud con la memoria económica aportada y con el importe concedido. (Apartado III.1.3.)”

Alegación realizada:

4.- Este órgano gestor ya tuvo ocasión de exponer la obligación por un lado, y la imposibilidad por otro, de conceder subvenciones por importe superior al que se otorga,

por la necesidad de ajustarse a la cantidad asignada a la partida presupuestaria para este fin.

Aún en los casos que los déficits de explotación pudieran ser mayores, y por tanto los concesionarios tuvieran derecho a una mayor subvención, este centro directivo con el esfuerzo de los operadores de transporte, ha mantenido hasta la fecha una oferta de transporte digna a cinco mil núcleos de población, sin abandono de servicio alguno y con una gran estabilidad social en el sector.

Contestación a la alegación:

La alegación presentada no contradice los resultados del trabajo, sino que expone las dificultades presupuestarias asociadas a la financiación del servicio subvencionado, que no son ignoradas por el equipo auditor y así se reconoce en el Informe, en la presente conclusión, nº 4 y más adelante en la conclusión nº 5. A pesar de esto, si el órgano gestor, a la vista de las limitaciones presupuestarias constata las dificultades para financiar la totalidad del déficit de la explotación, debería modificar las bases reguladoras y, de acuerdo con el contenido mínimo de éstas, previsto en los artículos 17.3.f de la LGS y 6.2.b) de la LSCyL, determinar de manera clara y homogénea, para situaciones similares, los criterios para determinar la cuantía de la subvención dado que no coincide exactamente con el déficit de la explotación presentado por el beneficiario y contrastado con su contabilidad por la Administración.

En consecuencia, no se admite la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del Informe Provisional.

5ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Páginas 71 y 72)

5. “En lo que se refiere a la gestión presupuestaria, el diferimiento en el pago de los compromisos derivados de estas ayudas, obliga a los beneficiarios a asumir los costes financieros derivados del pago de los servicios deficitarios en cada uno de los ejercicios, que no son abonados por la Administración hasta transcurridos dos años desde el momento en que se produce el déficit.

Por otra parte, la aprobación del límite en fechas tan cercanas al cierre del ejercicio dificulta la gestión de la subvención en el mismo ejercicio presupuestario, dado que el servicio gestor tan solo dispone de un mes para la aprobación de la convocatoria y la resolución de la concesión. (Apartado III.1.4.)”

Alegación realizada:

5.- De acuerdo con los dos comentarios que se realizan.

Ambos temas son de una gran relevancia, el primero para los concesionarios que soportan a su cargo la prestación del servicio durante meses y hasta dos años, sin contraprestación por parte de la Administración.

El segundo punto redundante en la imposibilidad de hacer un estudio a fondo de las Memorias que se presentan. Dentro de ese plazo, de un mes (en algunos años ha sido menor), en que ha de resolverse la concesión de la subvención, existen peticiones por parte de la Administración para completar documentación con su propio plazo, estudio de esa nueva documentación, remisión a la Intervención Delegada con su tiempo necesario para fiscalizar la documentación enviada.

Para el examen de doscientos cuarenta y ocho expedientes no se dispone de más de 10 días.

Contestación a la alegación:

El servicio gestor se muestra de acuerdo con las conclusiones del Informe remitido, por tanto, la alegación realizada ratifica el contenido del Informe Provisional.

6ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 72)

6. *“El Plan Estratégico de Subvenciones de esta Consejería para el periodo 2017-2019 define los objetivos estratégicos para la subvención fiscalizada y en él se establecen las dotaciones presupuestarias de cada una de las anualidades hasta 2019 y se establecen indicadores de seguimiento y evaluación. No obstante los parámetros fijados no se asocian a los resultados sobre los ciudadanos de los servicios prestados, ni tienen en cuenta el coste de prestación de los mismos. En la presente*

convocatoria, los costes previstos no son los asociados a la prestación del servicio y dado que el indicador de resultados elegido se refiere al número de subvenciones concedidas, no puede obtenerse una visión clara de la ejecución del servicio de transporte, los costes de la prestación del servicio y el grado de satisfacción en la población, elemento este último determinante para evaluar los resultados de las líneas de la convocatoria. (Apartado III.1.5.)”

Alegación realizada:

El coste de prestación de los servicios es la partida presupuestaria que la Ley de Presupuestos anual refleja para este fin, 12.900.000 €.

Aunque oficialmente no esté establecido como indicador, a través de la Central de Reservas del Transporte a la Demanda se ha venido haciendo una encuesta a los usuarios que solicitaban reserva, con los siguientes resultados en 3.558 núcleos de población abarcando un potencial de población de 1.007.676 personas:

✓ **PERFIL DE LOS USUARIOS:**

<i>Edad</i>	<i>%</i>	<i>Sexo</i>	<i>%</i>	<i>Frecuencia de uso</i>	<i>%</i>
<i>Menores de 50.</i>	<i>10,61</i>	<i>Varones</i>	<i>.....34,31</i>	<i>Una vez por semana</i>	
<i>.....51.01</i>					
<i>Entre 51 y 65 ...</i>	<i>25,75</i>	<i>Mujeres</i>	<i>.....66,69</i>	<i>Más de una vez</i>	<i>.....48.99</i>
<i>Mayores de 65</i>	<i>63,64</i>				

✓ **GRADO DE SATISFACCIÓN DE LOS USUARIOS:** De acuerdo con las encuestas realizadas a los usuarios, el grado de satisfacción, sobre 10 puntos, es el siguiente:

Criterio	Valoración
Valoración del Conductor	9,58
Confort del autobús	8,46
Tiempo suficiente en destino	8,40
Valoración global del servicio	9,50

✓ **SOSTENIBLE Y EFICIENTE.** Los datos de desempeño referidos al año 2017 son los siguientes:

- Kilómetros teóricos de las rutas en servicio: 9.699.982.
- Kilómetros realizados: 2.385.374 (24,59 %).

- Ahorro de kilómetros: 7.314.608 (75,41%)
- De ello se desprende que se ha ahorrado, respecto de los servicios regulares equivalentes, el consumo de 2,5 millones de litros de combustible, con un ahorro de emisiones de 10.000 toneladas de CO₂.

Contestación a la alegación:

La conclusión del Informe Provisional se refiere a la inexistencia de indicadores asociados a los objetivos de la línea de subvención analizada que midan los resultados de la actividad financiada. La alegación muestra estos resultados, por tanto, enlazando con la recomendación nº 5, estos indicadores deberían incluirse en el Plan Estratégico de subvenciones de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente y ser evaluados anualmente para adoptar decisiones en relación con el mantenimiento o modificación de la convocatoria tramitada cada ejercicio.

En consecuencia, no se admite la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del Informe Provisional.

7ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 72)

7. *“Ante la inminente finalización, en el año 2019, del plazo máximo concedido por el Reglamento comunitario, las concesiones vigentes en el territorio de Castilla y León acumulan una duración superior a los 30 años, muy alejada, por tanto de los nuevos plazos establecidos en la norma actualmente en vigor. Así la vigencia de los contratos de servicio público de transporte se ha mantenido hasta el momento actual, encadenando de manera sucesiva prórrogas de los plazos de finalización de los contratos iniciales, amparadas por las leyes de medidas, tanto estatales como autonómicas, así como por el Decreto-ley 2/2009, de 5 de noviembre, que contemplan estas ampliaciones como compensación por las obligaciones de modernización impuestas a los adjudicatarios. Todo ello ha supuesto un diferimiento de la necesaria adaptación del sector a la normativa europea que persigue la liberalización del mercado de transporte mediante el establecimiento de la*

competencia en la adjudicación de los contratos y, por tanto la duración limitada de las concesiones a un plazo de 10 años. (Apartado III.2.1.1.)”

Alegación realizada:

7.- Este centro directivo, con la aprobación del Consejo del Gobierno y de las Cortes de Castilla y León a través de la convalidación del Decreto-Ley 2/2009, de 5 de noviembre, siempre ha tenido dos claros objetivos: prestar el mejor servicio posible a los ciudadanos de Castilla y León con la partida presupuestaria que se disponía, y mantener el tejido empresarial del sector en momentos de grave crisis económica.

Así lo hicieron todas las Comunidades Autónomas que se encontraron en una situación similar, y este es el momento en que todas ellas están embarcadas en los procedimientos de concursos públicos de transporte público de viajeros por carretera.

Contestación a la alegación:

La alegación planteada motiva las razones que justificaron el diferimiento en la modificación del actual mapa concesional de transporte. Estos condicionantes son conocidos y han sido considerados en el análisis realizado, pero no modifican las evidencias detectadas y por tanto no contradicen los resultados del trabajo.

En consecuencia, no se acepta la alegación presentada toda vez que no desvirtúa el contenido del informe provisional.

8ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 73)

8. *“Se incumple lo dispuesto en la base séptima de las bases reguladoras referida a la cuantía de la subvención de las líneas de transporte regular ya que:*

- *La estimación de los costes de prestación del servicio realizada por el ente fiscalizado, utiliza las mismas partidas de costes para todos los beneficiarios, ponderadas, en la mayor parte de los casos, en base a coeficientes que se aplican a cada tercero en función de los kms recorridos en la concesión. En este sentido, no existe constancia documental de los criterios y cálculos efectuados inicialmente para determinar los kilómetros recorridos para la concesión, ni de*

las modificaciones posteriores que se hayan podido producir por cambio de ruta, días de presentación del servicio o n.º de viajes al día, sin que se acredite el correcto cálculo de los mismos.

- *Los criterios utilizados para valorar determinadas partidas de coste como “personal”, “amortización”, “financiación”, “carburantes” y “seguro”, no siempre se utilizan de manera homogénea por el servicio gestor del gasto, que se separa en su cálculo de la fórmula general establecida y utiliza para su estimación un precio por km, que no se justifica, que se multiplica por los kms recorridos por la concesión y cuyo objetivo en algunos casos es ajustar la subvención estimada y finalmente subvencionada al importe total de la partida presupuestaria.*
- *Existen excepciones a la aplicación de los valores generales aplicados en las concesiones para determinar el coste de personal, coste de vehículo, importe del préstamo, precio de los neumáticos, financiación o seguros sin que quede constancia de la motivación de estas excepciones en los expedientes analizados. (Apartado III.2.1.2.)”*

Alegación realizada:

8.- Creemos que no existe incumplimiento de la base séptima de las bases reguladoras. Efectivamente se aplican las mismas partidas de costes para todos los beneficiarios, teniendo como referencia la estructura de costes publicada por el Ministerio de Fomento, y que utiliza para las concesiones estatales.

La posibilidad que en determinadas concesiones pueda haber una ausencia documental no empieza con el hecho de que con todos los concesionarios se han contrastado los cálculos realizados en función de kilómetros recorridos, número de autobuses utilizados, personal necesario, etc.

Y si bien la petición de subvención de una mayoría de concesionarios estaba por encima de lo otorgado por la Administración, ya hemos mencionado la limitación de gasto que todos los años tiene la partida presupuestaria asignada para este fin.

No consta a lo largo de los años recuso alguno interpuesto por concesionarios contra las cuantías de subvención otorgadas.

Las partidas de coste como personal, amortización, financiación, carburantes y seguro, efectivamente, en muchos casos no son homogéneas, y ello es debido entre otras cosas:

- a) Diferentes salarios y convenios colectivos según la provincia.
- b) Diferentes condiciones de amortización según los acuerdos a los que llegan los concesionarios con las entidades financieras.
- c) El precio de los carburantes también difieren, según se tenga surtidor propio o deban acudir a una gasolinera de uso común.
- d) Con el seguro ocurre de una forma similar a las condiciones de amortización. No es el mismo resultado asegurar un pequeño número de vehículos que otro mucho mayor. Depende de las negociaciones del concesionario con la compañía de seguros correspondiente.
- e) Los kilómetros de posicionamiento del vehículo (desde donde se estaciona el mismo, hasta el punto de primera parada) cambia sustancialmente el resultado de una concesión a otra.

Una vez realizado los comentarios anteriores hay que señalar, una vez más, que la partida presupuestaria, no es una partida “abierta”, si no tasada y limitada a una cantidad exacta que aparece reflejada en la Ley de Presupuestos anual.

Contestación a la alegación:

La base séptima, que regula la cuantía de la subvención, establece que ésta se corresponderá con el importe del déficit del servicio determinado, en base a las partidas de coste que se delimitan en el título concesional o bien en los costes reales de los nuevos servicios. Se ha comprobado que, sobre esta estructura de costes, el servicio gestor estima el déficit fundamentalmente en función de los kms recorridos en la concesión, pero en el curso de la fiscalización no ha sido aportada documentación justificativa del cálculo inicial de los kms de las rutas, ni de las modificaciones posteriores, por tanto, no se acredita que el cálculo final sea el correcto. Por otro lado, los resultados obtenidos no responden de manera directa y homogénea a la ponderación de los costes por los kms, dado que se tienen en cuenta otros factores, tal y como se señala en la alegación y se ha comprobado a lo largo del análisis realizado, y estas situaciones particulares no están

suficientemente soportadas para cada caso concreto ni contempladas en la base séptima.

Las diferencias detectadas han sido ampliamente detalladas en los resultados del trabajo del Informe y nos llevan a la conclusión de que no existe un criterio uniforme para calcular los costes, más allá de su vinculación con el déficit de explotación. Estos condicionantes concretos del importe de la subvención no están detallados en las bases reguladoras, por esta razón, se mantiene la conclusión relativa al incumplimiento de la base séptima que, en consonancia con el contenido mínimo de las bases reguladoras, en los artículos 17 de la LGS y 6 de la LSCyL, se recogen cuales son todos los criterios que debe utilizar el servicio gestor de la subvención para determinar la cuantía individual de ésta. No es suficiente con el criterio general de asociar esta cuantía al déficit, salvo que exactamente se financie el déficit real, sino que es preciso determinar, de manera detallada, los cálculos y ponderaciones que van a ser utilizados para cuantificar la subvención que va a recibir cada beneficiario, o al menos el criterio con el que estas diferencias van a ser tratadas.

En consecuencia, no se acepta la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del Informe provisional.

9ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Páginas 73 y 74)

9. *“Se incumple lo dispuesto en el artículo 75.1 de la LOTT, ya que las resoluciones por las que se modifican los contratos para introducir el transporte a la demanda no especifican los kms a recorrer en las nuevas rutas ni las condiciones económicas a que están sometidas las nuevas prestaciones. El cálculo del déficit estimado por el órgano gestor se basa en criterios diferentes de los empleados para el cálculo del déficit del transporte regular. Se utiliza un coeficiente de transformación que se aplica sobre los kms de las rutas, pero, ni la aplicación de este porcentaje es homogénea para rutas similares ni los kms están debidamente calculados, luego no se justifica que el déficit calculado por el órgano gestor sea el finalmente subvencionado, incumpléndose por tanto la base séptima de las bases reguladoras referida a la cuantía de la subvención. (Apartado III.2.2.)”*

Alegación realizada:

9.- En el supuesto del transporte a la demanda, por su carácter flexible, los kilómetros que se recorren pueden variar como consecuencia de ausencia de reservas en una localidad concreta, o al contrario, puede surgir la necesidad de atender a un núcleo de población no previsto en la ruta.

Los cálculos de kilómetros se han realizado sobre la base de los kilómetros efectivos de las rutas implantadas, más los kilómetros de posicionamiento del autobús. De la misma forma hay que estar a la disponibilidad o no, tanto de vehículo, como de conductor por parte del concesionario. Varía sustancialmente la subvención en el caso del supuesto mencionado.

La utilización bien de un taxi de hasta 9 plazas, o microbús, o autobús, es otro factor importante para que las subvenciones sean distintas.

En cualquier caso, el transporte a la demanda es susceptible de tanta variabilidad que se consideró en su momento para un funcionamiento ágil del mismo, no introducir estos parámetros en el contrato. Producida alguna variación de los mismos el órgano gestor lo tendría en cuenta, en función siempre de la disponibilidad presupuestaria.

Contestación a la alegación:

La contestación a la presenta alegación es similar a la formulada en el caso anterior para la alegación nº 8. En el caso de que el servicio gestor considere necesaria la cuantificación de parte de la subvención, de acuerdo con criterios distintos de los generales para el transporte regular, deben ser especificados en la redacción de las bases reguladoras. Lo contrario supone el incumplimiento de la base que regula la cuantía de la subvención que en la redacción actual no contempla especialidad alguna para el cálculo asociado al transporte a la demanda. Como se ha señalado anteriormente, la base que regula la cuantía individual de la subvención debe detallar de manera concreta el procedimiento a seguir para cuantificar el importe de cada una de las subvenciones concedidas, tratando de establecer criterios generales que se puedan adaptar a los casos concretos de cada beneficiario.

En consecuencia, no se admite la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del informe Provisional.

10ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 74)

10. “La minoración en la cuantía de las subvenciones como consecuencia de la aplicación del Decreto-ley 2/2009, de 5 de noviembre, si bien figura en la orden de convocatoria al regular el importe individual de la subvención, no se ha incorporado en las bases reguladoras, incumpléndose los artículos 17.3.f) de la LGS y 6.2.b) de la LSCyL. (Apartado III.2.3.3.)”

Alegación realizada:

10.- No se consideró necesaria en su momento la modificación de las bases reguladoras, por ser el Decreto-Ley una norma de rango superior y posterior, y sus disposiciones se imponían a la Orden que aprobaban las bases reguladoras.

Una vez más hay que señalar el estricto cumplimiento del Decreto Ley mencionado, minorando cuando es el caso, la cuantía de la subvención correspondiente.

Contestación a la alegación:

El Informe no pone en duda la aplicación del Decreto-ley y la correcta minoración de la cuantía de la subvención derivada de su aplicación. No obstante así como la Orden de Convocatoria incluye claramente en el artículo séptimo, al regular la cuantía de la subvención, la minoración de su importe por la Disposición adicional del Decreto-Ley, así también la base séptima que regula igualmente en la Orden de Bases la cuantía de la subvención debería haber sido modificada para introducir la misma referencia.

Tal y como se ha mencionado en la contestación a las alegaciones precedentes, la base que regula la cuantía de la subvención debe contemplar todos los criterios y normas que el órgano gestor va a utilizar para calcular el importe de la subvención y, por tanto, debería incluir una referencia a la norma en la que se cuantifican las minoraciones a efectuar para cada uno de los beneficiarios.

En consecuencia, no se admite la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del Informe Provisional.

11ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 74)

11. *“Los servicios metropolitanos de transporte se han implantado, a excepción de Salamanca, sin la previa aprobación de los Planes Coordinados de Explotación ni la aprobación de ningún acuerdo, convenio, etc., que vincule a la Administración de la Comunidad Autónoma, incumpliendo lo previsto en la LTUMCyL. En el resto de áreas metropolitanas de Castilla y León, tan solo se ha procedido a la firma de protocolos de colaboración entre la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León y los ayuntamientos de las áreas metropolitanas de Burgos, León, Segovia y Valladolid, ninguno de los cuales establece la forma de financiación del posible déficit que el transporte del área metropolitana pueda generar, incumpléndose el artículo 18 de la mencionada norma relativo a los medios de coordinación. Los acuerdos en las Ponencias y Comisiones Técnicas, no constituyen el instrumento jurídico adecuado ni suficiente para asumir obligaciones económicas en nombre de la Administración. (Apartado III.2.4.1.)*

Alegación realizada:

11. La presente conclusión tiene la siguiente motivación:

- ✓ Salvo en Salamanca conseguido el Plan Coordinado de Explotación después de años de tramitación del mismo, la experiencia reveló la inadecuación del modelo para llevar a la práctica la puesta en marcha de posteriores transportes metropolitanos.
- ✓ Actuando desde la más estricta legalidad, y con el consenso de Ayuntamientos y concesionarios (ponencias técnicas con representación de Ayuntamientos, Administraciones Autonómicas y concesionarios en su caso), se decidió por un procedimiento mucho más ágil y con resultados similares a los de Salamanca, que fue la aplicación de la legislación vigente (Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres y el Reglamento que lo desarrolla), pasando a modificar el régimen de prestación de las concesiones (incremento de servicios, cambio de horarios, nuevas paradas, etc.) o bien creando servicios parciales dentro de las concesiones de largo recorrido.

Antes del inicio efectivo de los servicios metropolitanos se había llegado a un acuerdo económico y del número de servicios con los Ayuntamientos y concesionarios

Anualmente a los cinco transportes metropolitanos en vigor se les entrega un detallado informe que finaliza con una liquidación contrastada a través de las canceladoras y cámaras de compensación creadas al efecto.

Después de los años transcurridos con los “Ayuntamientos metropolitanos” (inicio en 2006) no ha habido ninguna reclamación por errores o mala práctica empleada ni de los ayuntamientos, ni de los concesionarios que prestan el servicio.

Contestación a la alegación:

La conclusión nº 11 se refiere al incumplimiento de la LTUMCyL en la parte que afecta a los instrumentos de coordinación de servicios de transporte urbano e interurbano. La Consejería de Fomento y Medio Ambiente, opta por no acudir a estos instrumentos y sustituir los planes Coordinados de Explotación por reuniones técnicas en la que se adoptan decisiones que afectan a las rutas de transporte y, en consecuencia, a su financiación. Estas comisiones así constituidas resultan mucho más eficaces, de acuerdo con la alegación, que la aprobación de Planes de Coordinación y la celebración de posteriores convenios de desarrollo, pero incurren en la irregularidad de estar adoptando decisiones, las enumeradas en el artículo 19 de la LTUMCyL, mediante instrumentos que no son los previstos en la norma de aplicación y cuya aprobación, por tanto, no se está adoptando por el órgano competente. Estas Comisiones Técnicas son las encargadas, de acuerdo con el artículo 21, de elaborar el Borrador del Plan y someterlo a la aprobación de los órganos competentes de las Administraciones afectadas, en el caso de la Comunidad Autónoma, mediante Acuerdo de la Junta de Castilla y León, pero no tienen competencias como tales comisiones para adoptar decisiones que afectan a la red de transporte, ni el expediente ha sido tramitado siguiendo los controles jurídicos y económicos asociados a la aprobación de los Planes.

La conclusión se refiere exclusivamente al cumplimiento de la LTUMCyL en la parte relativa a los instrumentos de coordinación, sin entrar en la correcta tramitación de las decisiones allí adoptadas mediante la debida modificación del contrato suscrito con el adjudicatario.

En consecuencia, no se admite la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del informe provisional.

12ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Páginas 74 y 75)

12. *“Se incumple lo dispuesto en la base séptima de las bases reguladoras referida a la cuantía de la subvención del transporte metropolitano de Burgos ya que en el cálculo de los costes del servicio se aplica un porcentaje sobre los kms recorridos sin justificar los parámetros utilizados para su fijación, ni por tanto los costes reales de la prestación del servicio. Por otro lado, del importe así calculado se deducen los ingresos reales del ejercicio anterior para estimar el déficit de la explotación, pero estos ingresos, considerados en su conjunto para todos los servicios prestados por el adjudicatario se deducen de nuevo para estimar la cuantía individual de la subvención. Por tanto el déficit final de la explotación es erróneo, al deducir de los costes doblemente el ingreso asociado al transporte metropolitano. (Apartado III.2.4.2.1.)”*

13. *“Se incumple lo dispuesto en la base séptima de las bases reguladoras, referida a la cuantía de la subvención del transporte metropolitano de Segovia, ya que la estimación del déficit de cada línea se obtiene a partir de cálculos para estimar el coste en base a los datos de mediciones efectuadas y acordadas con los operadores de transporte y municipios metropolitanos. Estos acuerdos no aparecen documentados y las mediciones no se reflejan en las Comisiones y Ponencias Técnicas. En las actas de estas Comisiones y Ponencias no quedan justificados los criterios utilizados para la estimación del coste, ya que si bien se enuncian parámetros de costes directos e indirectos, no existe la cuantificación de los precios unitarios de estos parámetros, luego no queda suficientemente justificado el procedimiento y los valores utilizados para calcular el coste de prestación del servicio.*

En el caso de los ingresos y de manera similar al transporte metropolitano de Burgos, los ingresos son descontados doblemente al calcular el déficit del transporte metropolitano y de nuevo al estimar el déficit de la subvención que corresponde a cada beneficiario por la totalidad de las rutas adjudicadas. (Apartado III.2.4.2.2.)”

Alegación realizada:

12 y 13.- El órgano gestor estima que no se deducen dos veces los ingresos, salvo error, sino que existen unos ingresos de la concesión y otros de la parte que da servicio a los metropolitanos de Burgos y Segovia.

Se aplica un ratio €/km consensuada con las partes y dentro de los parámetros que se aplican en el resto del Estado, para este perfil de concesión que tienen un componente fuertemente rural, más que urbana.

En el cuadro 7 del Informe del Consejo el cálculo de la Administración se realiza con algún decimal más, lo que justifica la diferencia que señala ese Órgano.

Referente al cuadro 11 del Informe del Consejo relativo a los costes metropolitanos de Segovia, las partidas señaladas con los números 2 y 3, su orden correcto es a la inversa, concluyendo por tanto, que son correctos los costes de los servicios que aparecen en el informe de situación.

Contestación a la alegación:

Como bien señala el servicio gestor en su alegación anterior, independientemente de que no se hayan utilizado los instrumentos de coordinación previstos en la LTUMCyL, los acuerdos adoptados en el seno de las Ponencias Técnicas dieron lugar a la modificación de las concesiones, luego, los ingresos declarados por el titular de las concesiones trimestralmente deben incluir el total de ingresos correspondientes a su explotación. Estos ingresos, con las diferencias expuestas en el cuadro nº 1 del informe son los que tiene en cuenta el servicio gestor para estimar el déficit de la explotación. Por otro lado, la estimación del déficit de las líneas de transporte metropolitano, del cual la Consejería financia un porcentaje, ya minorra los costes de explotación de esas líneas con los ingresos declarados del ejercicio anterior, luego, están siendo deducidos doblemente. Las alegaciones planteadas no justifican documentalmente y con los debidos cálculos cada uno de los componentes de coste e ingresos de las líneas afectadas (las que combinan transporte regular y metropolitano), por tanto, no podemos modificar los resultados del trabajo y en consecuencia las conclusiones del Informe.

En lo que se refiere al cuadro nº 11, de acuerdo con lo manifestado por la Dirección General en el informe de fecha 8 de octubre de 2018, sobre los costes

calculados inicialmente en función de los kms recorridos en las rutas, reflejados en el apartado 1 del cuadro, “Coste inicial de la ruta”, se produjo en el ejercicio 2018 una reducción de los servicios que supuso una minoración de los kms recorridos y por tanto un ahorro de costes que se refleja en la columna 2 del cuadro, “Ahorro por reducción de expediciones”. A este importe hay que añadir una actualización de los costes del 6,10 % en el año 2012 y otro incremento en el año 2014 del 2,40 %, por tanto, el coste resultante de acuerdo con esos criterios está correctamente calculado y no coincide con el señalado en los Informes de Situación. La alteración del orden de las columnas 2 y 3, que se señala en las alegaciones, no está justificada documentalmente y tampoco daría lugar a una coincidencia de los costes reflejados en los Informes de Situación.

En consecuencia, no se admite la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del informe provisional.

13ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 75)

14. *“La subvención del transporte metropolitano de Salamanca, León y Valladolid, incumpliendo lo dispuesto en las bases reguladoras de la subvención en cuanto a su objeto (primera y segunda) y cuantía (séptima), no financia el déficit de la explotación, sino una bonificación de la tarifa abonada por el usuario.*

En la documentación analizada en los tres casos señalados no consta el método de cálculo para determinar el importe del bono/mes subvencionado, ni la distribución por beneficiario del importe global, por tanto, no está debidamente justificado que el importe financiado se corresponda con la tarifa real bonificada. El criterio de distribución está más determinado en la bonificación del bono/joven, si bien las cuantías abonadas han de ser regularizadas cada ejercicio con los datos reales de utilización. (Apartados III.2.4.2.3., III.2.4.2.4. y III.2.4.2.5.)

En el caso de la subvención de Salamanca, aun cuando en el Plan Coordinado de Explotación se reconoce la existencia de déficit en la explotación de estos servicios, su financiación se decide que sea asumida por los Ayuntamientos, no por la Junta de Castilla y León, por tanto, la financiación de la bonificación de las tarifas no tiene cabida en una subvención que financia el déficit ordinario de la

explotación de los servicios de transporte adjudicados por la Administración de la Comunidad de Castilla y León. (Apartado III.2.4.2.)”

Alegación realizada:

Este centro directivo entiende que la bonificación de tarifa afecta directamente al déficit de explotación, dado que una de las partidas son los ingresos por recaudación de billeteaje, que se ve mermada por la decisión de la Administración (titular del servicio público) de establecer bonos que hacen que el precio pagado por viaje se reduzca considerablemente.

Parece concluyente al respecto lo recogido en el art. 88.1 y 2. del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Hay que señalar que en los transportes metropolitanos de Valladolid, León y Salamanca la compensación que se realiza a los operadores es por esa bonificación de tarifas exclusivamente.

En Segovia y Burgos se compensan servicios y bonificación de tarifas., por lo tanto déficit de explotación.

El motivo de esta diferenciación no es otro que el carácter rural de los transportes metropolitanos de Segovia y Burgos, con la totalidad de los municipios con muy escasa entidad poblacional y recursos presupuestarios.

Por último cabe señalar que en la Orden resolviendo las cuantías de subvención publicada a finales del año 2018, dirigida a sufragar los déficit de explotación, ya se ha procedido a regularizar la totalidad de las cuantías referente a Salamanca, y en parte las de Valladolid. Estas se terminarán de regularizar en el presente ejercicio presupuestario pues al ponerse en marcha próximamente la segunda corona del transporte metropolitano (incorporación de diez nuevos municipios) conlleva hacer previsiones, y después se analizan su grado de cumplimiento. De esta forma, de alguna manera, no obligamos a los concesionarios a asumir gastos anticipadamente, o al menos tratamos de minorar esas cifras, y se regularizan posteriormente.

Contestación a la alegación:

Coincidimos con la Dirección General de Transportes cuando alega que la bonificación de la tarifa afecta directamente al déficit de la explotación, pero eso no supone que esta bonificación tenga cabida en la presente subvención tal y como

están definidos sus elementos fundamentales en las bases reguladoras. Es decir, la subvención aprobada se dirige a financiar el déficit de la explotación derivado de la prestación de un servicio público adjudicado a través de contratos de concesión. Estos contratos deberían estar asociados a una contabilidad separada para cada una de las concesiones en la base a la cual se podría determinar de manera fiable el déficit asociado a la prestación del servicio. Este déficit en base a esos cálculos es el financiado por la Administración en la presente convocatoria. En el caso de que la Administración decida financiar parte de la tarifa abonada por los usuario, debería acudir a la modificación del contrato, tal y como señala el órgano gestor en sus alegaciones, de acuerdo con el artículo 88 del Reglamento de Ordenación de la Ley de Transporte Terrestre, en el cual se admite esta opción, pero, como señala el segundo párrafo del artículo 88, acudiendo al procedimiento descrito en el artículo 77.3 que establece: “La variación de las condiciones previstas en el título concesional, requerirá la modificación de éste mediante la formalización del correspondiente documento administrativo ...”.

La presente subvención financia el déficit de la explotación, es decir, la diferencia entre ingresos y gastos derivados de la explotación del servicio. La decisión de la administración de actuar sobre uno de estos dos componentes del déficit requiere, en su caso, una subvención con un objeto distinto, cláusulas diferentes para cuantificar el importe de la subvención e incluso finalidades distintas por ir destinada la bonificación de la tarifa a facilitar el acceso al servicio público de los usuarios mediante la reducción del precio que éstos abonan.

En consecuencia, no se acepta la alegación toda vez que no desvirtúa el contenido del Informe Provisional.

14ª ALEGACIÓN:

Texto al que se alega: (Página 76)

- 1. La Dirección General de Transportes debe regularizar la situación de los titulares de las desaparecidas Autorizaciones Administrativas Especiales, mediante la tramitación de un contrato de concesión de servicios adaptado a los requerimientos del Reglamento (CE)1370/2007, de 23 de octubre y a la Ley 9/2017, de 8 de noviembre de Contratos del Sector Público.*

Alegación realizada:

1.- Nos remitimos al comentario realizado al apartado 1.- de las CONCLUSIONES y si en el informe definitivo de ese Consejo se mantiene esta recomendación se procederá conforme a la misma.

Texto al que se alega: (Página 76)

2. *“En las convocatorias de subvenciones futuras para financiar el déficit de la explotación hasta la definitiva adjudicación de los nuevos contratos, la Dirección General de Transportes debe modificar la base que regula la determinación de la cuantía individual de la subvención de manera que refleje la estructura real de costes e ingresos que va a ser utilizada para cuantificar este importe. En este sentido, en concreto se recomienda que:*

- *Utilicen la cifra real de ingresos correspondiente a las líneas deficitarias y que esta cifra sea conciliada con la incluida en las solicitudes presentadas por los posibles beneficiarios.*
- *Establezcan un modelo de estudio económico homogéneo a presentar junto con la solicitud, que sea comprobado por la Administración mediante la consulta de la contabilidad separada del beneficiario para cada una de las rutas deficitarias para las que solicita subvención.*

Alegación realizada:

2.- Nos remitimos a lo comentado en el apartado 3, teniendo el convencimiento que se utilizan las cifras reales de ingresos.

No obstante, con vistas a la próxima convocatoria (si existiera) clarificaremos este tema para evitar cualquier duda al respecto.

Se considera muy positivo el intentar “un modelo de estudio económico homogéneo”, aun sabiendo de su dificultad. Este centro directivo cree posible conseguir ese modelo.

Texto al que se alega: (Página 76)

3. *“La Dirección General de Transportes debe cuantificar los datos concretos (kms, vehículos necesarios...), para determinar los costes asociados al transporte a la demanda, con la finalidad de integrar estos cálculos en los pliegos del futuro*

contrato que debe tramitar la Administración antes de la pérdida de vigencia de las actuales concesiones, el 2 de diciembre de 2019.”

Alegación realizada:

3.- La Dirección General de Transportes tiene previsto, y ya ha comenzado su tramitación, un concurso público para adjudicar a una empresa externa el trabajo sobre lo que se recomienda.

Texto al que se alega: (Página 76)

4. *“En relación con la gestión presupuestaria de la subvención y a la vista de las fechas de aprobación por la Junta de Castilla y León del límite del artículo 33.3 de la LGS, la Dirección General de Transportes debe valorar la conveniencia de tramitar anticipadamente la convocatoria de subvención a la vista de los problemas de gestión planteados por la cercanía del cierre del ejercicio.”*

Alegación realizada:

4. Parte de la tramitación sí que puede ser susceptible de ser anticipada, pero existe otra, imposible de llevar a cabo, hasta que la Consejería de Economía y Hacienda no comunica oficialmente la aprobación del límite solicitado para esta línea de subvención (generalmente a finales de noviembre).

Texto al que se alega: (Páginas 76 y 77)

5. *“La Consejería de Fomento y Medio Ambiente debería adaptar el contenido del Plan Estratégico de Subvenciones al previsto en el artículo 12 del RLGS, aunque no constituye legislación básica, e incluir, junto con los objetivos estratégicos, los indicadores de ejecución y de resultados, debidamente cuantificados, junto con su plazo previsto de ejecución y el coste asociado a su consecución, con la finalidad de conocer el grado de cumplimiento de los fines perseguidos con las distintas subvenciones.”*

Alegación realizada:

5.- Se harán los trámites necesarios con la Secretaría General para revisar la adaptación solicitada.

Texto al que se alega: (Página 77)

6. *“En relación con el transporte metropolitano, e independientemente de la tramitación del nuevo contrato, que incluya la gestión de la totalidad de las rutas de transporte, la Dirección General de Transportes debe regularizar la situación de las diferentes actuaciones desarrolladas para su gestión. Dado que la Ley 9/2018, de 20 de diciembre, de transporte público de viajeros por carretera de Castilla y León, deroga la Ley 15/2002, de 28 de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, cuyos instrumentos de coordinación no fueron utilizados para la gestión del transporte metropolitano, se recomienda que los compromisos de financiación en relación con este tipo de transporte se asuman de conformidad con lo previsto en la nueva norma. En definitiva, se recomienda acudir a los instrumentos de planificación, ordenación y coordinación previstos en el artículo 52 de la Ley 9/2018, para la gestión y financiación conjunta de los servicios de transporte urbano e interurbano, competencia de los Ayuntamientos y de la Comunidad de Castilla y León.”*

Alegación realizada:

6.- Nos remitimos al comentario realizado en el apartado 11 relativo a CONCLUSIONES. De la misma forma que lo señalado anteriormente, si ese Consejo mantiene en su informe definitivo la misma opinión, se acomodará tal y como señala a la Ley 9/2018.

Solo apuntar que habrá que evaluar el esfuerzo en tiempo y trabajo, ante la nueva situación que en meses se puede producir con la convocatoria y resolución del concurso público de todo el sistema concesional.

Texto al que se alega: (Página 77)

7. *“La Dirección General de Transportes debe financiar las bonificaciones de los precios de utilización del transporte metropolitano de Salamanca, León y Valladolid, en una línea de subvención independiente, adaptada a la finalidad y objeto financiado. Se recomienda igualmente que, en esta convocatoria, se financie el precio de los servicios de transporte del ejercicio anterior, de manera que no deba ser regularizado cada año el importe abonado en la subvención del ejercicio precedente.”*

Alegación realizada:

7.- Puesta de manifiesto la opinión de este Centro Directivo, en cuanto que la bonificación de precios del billete a través de los bonos correspondientes forma parte del déficit de explotación, quedamos a la espera de su opinión definitiva para actuar como finalmente se le indique.

Texto al que se alega: (Páginas 77 y 78)

“VI. OPINIÓN

Como resultado de la fiscalización efectuada, se emite la siguiente opinión:

La Consejería de Fomento y Medio Ambiente, incumpliendo lo dispuesto en las bases reguladoras segunda, séptima y novena de la Orden FOM/231/2009, de 9 de febrero, financia un déficit de la explotación que no se corresponde con el real de los servicios de transporte financiados, por lo que no se acredita que la cuantía subvencionada restablezca el equilibrio económico del contrato de gestión del servicio público de transporte de conformidad con lo establecido en el artículo 75 de la LOTT. (Conclusión n.º 4)

También incumple los artículos 11 y 13.1 de la LGS por la incorrecta delimitación del beneficiario en las bases reguladoras, ya que resultan beneficiarios los titulares de autorizaciones administrativas especiales cuya vigencia ha finalizado, pero que continúan prestando el servicio de transporte sin título concesional en vigor y a los que se compensa el déficit ocasionado por la prestación del servicio a través de una convocatoria que no los contempla como posibles beneficiarios. (Conclusión n.º 1)

Además, las modificaciones de los contratos para introducir el transporte a la demanda no reúnen los requisitos mínimos previstos en el artículo 75.1 de la LOTT y el cálculo de la cuantía de la subvención difiere del previsto en las bases reguladoras. (Conclusión n.º 9)

Por último la implantación del transporte metropolitano, con carácter general, no se tramita a través de los procedimientos de coordinación establecidos en la LTUMCyL, y los acuerdos en las Ponencias y Comisiones Técnicas, no constituyen el instrumento jurídico adecuado ni suficiente para asumir obligaciones económicas en nombre de la Administración. En el caso de las subvenciones del transporte metropolitano de Salamanca, Segovia y Valladolid, no se financia el déficit de explotación sino una

bonificación de la tarifa, por tanto su financiación no tiene cabida en el supuesto contemplado en la presente subvención. (Conclusiones números 11 y 14)”.

Alegación realizada:

Teniendo en cuenta, la gran utilidad del informe que ese Consejo emite para una mejor gestión de las convocatorias de subvenciones para cubrir el déficit de explotación de las distintas concesiones, hemos de manifestar que el cumplimiento al que se hace mención en este apartado, solo podrá venir del incremento significativo de la partida presupuestaria reflejada en la Ley de Presupuestos para este fin, ley, obvio decirlo, que aprueban las Cortes de Castilla y León.

Del incumplimiento relativo a las autorizaciones administrativas especiales ya hemos hecho referencia en el punto **1.- de Alegaciones a las Conclusiones**, entendiéndose que no existe tal incumplimiento por los motivos allí expuestos, y quedando a la espera de su informe definitivo.

Sobre el transporte a la demanda y metropolitanos igualmente se estará a su informe definitivo una vez apuntado lo que este Órgano Gestor opina sobre el tema.

Por último agradecer al personal del Consejo de Cuentas su alto grado de profesionalidad, la calidad de su trabajo, aún con puntos de discrepancia, y la disposición total a colaborar con los funcionarios de esta Dirección General para ir desentrañando una materia con peculiaridades y situaciones tan distintas a otras materias, probablemente más fáciles de encuadrar y encontrar un estricto acomodo en la vigente normativa reguladora.

Sirva como final siquiera dos características tan particulares, entre otras, de esta materia:

1. La exclusividad por Ley de los tráficos a favor del concesionario, lo que en muchas ocasiones resulta complicado llegar a acuerdos con los mismos.
2. El estar trabajando sobre unas concesiones “heredadas” del Ministerio de Fomento, que no hacen sencillo ir acomodando a la realidad actual contratos que se firmaron hace 40 años, con una situación poblacional y urbanística radicalmente distinta.

Esperamos aprovechar la obligación legal de convocar el correspondiente concurso público de todo el sistema concesional de transporte público de viajeros, proceso en el

que se está inmerso, para mejorar sustancialmente la oferta de transporte en todos sus aspectos y mantener, al menos, el nivel de empleo existente en la actualidad en el sector. No va a ser tarea fácil, pero empeño y dedicación no van a faltar.

Contestación a la alegación:

La Dirección General de Transportes plantea alegaciones a las Recomendaciones y la Opinión del Informe Provisional, remitiéndose a los argumentos expuesto en las alegaciones hechas a cada una de las conclusiones.

Como establecen las Normas de Auditoría del Sector público, las recomendaciones contenidas en un informe de fiscalización se formulan por el órgano de fiscalización sobre la base de las pruebas efectuadas y la información obtenida en el transcurso de la fiscalización. La opinión refleja en una auditoría de cumplimiento como la actual, si la entidad auditada cumple con la legislación aplicable de acuerdo con los objetivos de la auditoria a la vista de las conclusiones obtenidas.

Con carácter general, las recomendaciones efectuadas derivan de las conclusiones expuestas en el Informe, y éstas, a su vez, de los resultados del trabajo. En la medida en que en el presente documento ya han sido contestadas las alegaciones referidas a las conclusiones, no procede volver a contestar las referidas a las recomendaciones y la opinión.

En todo caso las alegaciones realizadas sobre las recomendaciones serán analizadas por el Consejo de Cuentas en el seguimiento de las recomendaciones tal y como exige el artículo 30 de su Reglamento de Organización y Funcionamiento.