



Informe sobre las subvenciones a la explotación deficitaria del transporte público regular para viajeros por carretera

- **La Consejería de Fomento y Medio Ambiente financia un déficit de explotación inferior al real de los servicios de transporte**
- **Se incumple la Ley General de Subvenciones por la incorrecta delimitación del beneficiario en las bases reguladoras**
- **Las modificaciones de los contratos para introducir el transporte a la demanda no reúnen los requisitos previstos en la legislación**
- **En el transporte metropolitano de Salamanca, León y Valladolid no se financia el déficit de explotación, sino una bonificación de tarifa**

El informe “Fiscalización de las subvenciones destinadas a la explotación de servicios deficitarios de transporte público regular permanente de uso general de viajeros por carretera” corresponde al Plan Anual de Fiscalizaciones 2018. Su objetivo es evaluar el cumplimiento de las disposiciones legales aplicables a la concesión de subvenciones, así como analizar el déficit de la explotación subvencionado. La subvención objeto de esta fiscalización se convoca para el ejercicio 2017 mediante una orden de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, de 24 de noviembre, por importe total de 12,9 millones de euros, de la que resultaron beneficiarios 241 titulares de servicio de transporte. Los resultados del trabajo quedan reflejados en 14 conclusiones.

La aprobación en 2007 del reglamento comunitario sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera supuso una alteración del marco normativo del sector para cuya adaptación se concedió un periodo transitorio que finalizará el 3 de diciembre de 2019.

La normativa establece al regular las condiciones de contrato de servicio público que, cuando la modificación del contrato afecte a su régimen financiero, la administración debe restablecer el equilibrio económico. Los cálculos realizados por el órgano gestor para esta previsión contemplan de manera separada cada una de las modalidades de transporte (regular, a la demanda y metropolitano) y, por tanto, se obtienen tres estimaciones de déficit que tomadas en conjunto constituyen la cuantía de la subvención calculada por la Administración.

Análisis de la subvención. Se incumple la Ley General de Subvenciones por la incorrecta delimitación del beneficiario en las bases reguladoras. Así, resultan beneficiarios 77 titulares de autorizaciones administrativas especiales cuya vigencia ha finalizado, pero que continúan prestando el servicio. Además, la orden de la



convocatoria no los contempla como posibles beneficiarios, porque está dirigida a los titulares de contratos de concesión de servicios de transporte.

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. Las bases reguladoras establecen criterios de concesión cuando el procedimiento a aplicar no es el ordinario de concurrencia competitiva.

Las bases reguladoras se remiten genéricamente a la estructura de costes del contrato de concesión 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.

La Consejería de Fomento y Medio Ambiente, incumpliendo lo dispuesto en la orden de 2009 sobre las bases reguladoras para la concesión de esta subvención, 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. El cálculo efectuado por el órgano gestor responde a un reparto de los fondos disponibles según parámetros de coste más o menos homogéneos. En el 53 % de los casos, se financian cuantías inferiores a las solicitadas.

El diferimiento en el pago de estas ayudas obliga a los beneficiarios a asumir los costes financieros derivados de los servicios deficitarios, que no son abonados por la Administración hasta transcurridos dos años desde que se produce el déficit.

Análisis del déficit de explotación subvencionado. Las concesiones vigentes en Castilla y León acumulan una duración superior a los 30 años, lo que 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.

Se incumple lo dispuesto en las bases reguladoras referido a la cuantía de la subvención de las líneas de transporte regular ya que no se acredita el correcto cálculo de los costes de prestación del servicio.

Las modificaciones de los contratos para introducir el transporte a la demanda no reúnen los requisitos mínimos previstos en la legislación, al no especificar los kilómetros a recorrer en las nuevas rutas ni las condiciones económicas a que están sometidas las nuevas prestaciones. Además, el cálculo de la cuantía de la subvención difiere del previsto en las bases reguladoras para el transporte regular.

La implantación del transporte metropolitano (Burgos, León, Salamanca, Segovia y Valladolid), con carácter general, no se tramita a través de los procedimientos de coordinación establecidos en la normativa autonómica. El Consejo considera también que 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 los casos de Burgos y Segovia se incumple lo dispuesto en las bases reguladoras en relación a que la cuantía de la subvención del transporte debe corresponderse con el importe del déficit del servicio, no quedando debidamente justificados los costes y detectándose errores en el cálculo del déficit. En cuanto a Salamanca, León y Valladolid, no se financia el déficit de explotación sino una bonificación de la tarifa.

Recomendaciones. El Consejo de Cuentas emite siete recomendaciones. Entre ellas, considera que 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.

Además, en las convocatorias de subvenciones futuras para financiar el déficit de la explotación hasta la adjudicación de los nuevos contratos, debe modificarse 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 el importe. También se debe valorar la conveniencia de anticipar la convocatoria de subvención a la vista de los problemas de gestión que plantea la cercanía del cierre del ejercicio.

La Dirección General de Transportes debe cuantificar los datos concretos 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.

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, se debe regularizar la situación de las diferentes actuaciones desarrolladas para su gestión. Por último, 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.