**12-22/OICC-000009, 12-22/OICC-000011, 12-22/OICC-000016, 12-23/OICC-000002 y 12-23/OICC-000003. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización financiera y de cumplimiento del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, del área de Jaén, área de Almería, Costa de Huelva y área de Córdoba, ejercicio 2020**

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Buenos días a todos.

Bienvenidos a esta nueva sesión de la Comisión de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda.

En primer lugar, quisiera darles a todos la bienvenida después de la pausa veraniega, espero que hayan podido disfrutar de sus vacaciones y les haya servido para recuperar energía y afrontar este nuevo periodo de sesiones con toda la ilusión y todas las ganas que debemos poner en nuestro trabajo diario.

Según el orden del día que tenemos establecido, el primer punto es el informe de la Cámara de Cuentas para la fiscalización financiera y de cumplimiento de diversos consorcios de transporte en Andalucía.

Les recuerdo que los tiempos que acordamos en la Mesa de la comisión fueron de una exposición primera de hasta veinte minutos, que le comentaba yo a Carmen que, bueno, son tiempos máximos, que no hace falta agotarlos. Después, cada uno de los portavoces o de los participantes de los distintos grupos políticos tienen un tiempo de siete minutos para la defensa de su posicionamiento, y un cierre de cinco minutos por parte de la Cámara de Cuentas.

Así que, sin más dilación, comenzamos cuando usted quiera.

Tiene la palabra.

La señora NÚÑEZ GARCÍA, PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias, señora presidenta.

Buenos días, señoras y señores diputados. Señora presidenta, perdón, señora letrada.

Se presentan en esta comparecencia cinco informes de fiscalización financiera y de cumplimiento correspondientes al ejercicio 2020, relativos a los Consorcios de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, de la Costa de Huelva, y de las áreas de Almería, Córdoba y Jaén. Fueron aprobados por el Pleno de la Cámara de Cuentas entre julio y diciembre de 2022.

La estructura de los informes es similar, ajustada a las posibles peculiaridades y/o salvedades que presenta cada uno de los consorcios.

El objetivo de estos informes es expresar una opinión sobre los estados financieros, para lo que se ha concluido si se ha obtenido una evidencia adecuada y suficiente de que los estados financieros, en su conjunto, están libres de incorrecciones materiales, ya sean debidas a fraude o error, y sobre la legalidad de las operaciones efectuadas por estas entidades en el ejercicio 2020, en relación con las áreas relativas al presupuesto y sus modificaciones, formulación y rendición de las cuentas anuales, contratación administrativa, convenios, contratos programas, gestión de los recursos humanos, transferencias, subvenciones concedidas y tasas y precios públicos.

CVE: DSCA_12_198

Mediante acuerdo del Consejo de Gobierno del 30 de julio de 2019 se aprobó la modificación de los estatutos de estos consorcios y se adscribieron a la Consejería de Fomento, Infraestructuras y Ordenación del Territorio, con sometimiento del régimen orgánico, funcional y financiero al ordenamiento autonómico, de acuerdo con lo establecido en el artículo 120 de la Ley 40/2015, de Régimen Jurídico del Sector Público.

Por tanto, a partir del ejercicio 2020 los consorcios examinados están obligados a realizar su gestión presupuestaria, contable y de tesorería con sujeción a lo establecido en el texto refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Junta de Andalucía.

Paso a destacarles algunos aspectos de la actividad de los consorcios fiscalizados, para exponerles a continuación los informes de fiscalización financiera y de cumplimiento.

En cuanto a la actividad de los consorcios de transporte metropolitano son entidades de derecho público de carácter asociativo, adscritas a la Administración pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que tienen atribuidas las competencias en materia de gestión de las infraestructuras y de los servicios de transporte en su ámbito territorial, abarcando determinados municipios. Las cinco entidades fiscalizadas forman parte de la Red de Consorcios de Transporte Metropolitano de Andalucía.

A tal efecto, cada consorcio tiene suscritos un convenio de colaboración con la Consejería de Obras Públicas y Transportes, en la actualidad Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda, en virtud del cual tienen atribuidas diversas competencias de gestión sobre concesiones de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general, en las que se agrupan las rutas o líneas en las que presta el servicio.

Las concesiones que gestionan cada uno de los consorcios examinados son cuatro en el Campo de Gibraltar, dos en la Costa de Huelva, trece en el área de Almería, nueve en Córdoba y doce en Jaén.

Adicionalmente, con el objeto de integrar los autobuses urbanos en el marco tarifario de sus respectivos consorcios se ha regulado el régimen de funcionamiento con determinados operadores de servicios de transporte urbano en los municipios de San Roque, La Línea, Algeciras y Los Barrios, en el caso del Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar; Huelva, en el de Costa de Huelva; El Ejido y Almería, en el área de Almería; Córdoba, en el área de Córdoba; y Jaén, en el área de Jaén.

A su vez, con cada uno de los operadores de transporte, metropolitano y urbano se tienen suscritos contratos programa por los que se regula la integración de la tarjeta de transporte y con los que se garantiza que la utilización de dicha tarjeta no suponga para dichos operadores una menor recaudación tarifaria, asumiendo ese diferencial las Administraciones consorciadas.

Por otra parte, en el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Jaén, mediante Resolución del 22 de junio de 2018, la Consejería de Fomento y Vivienda encomendó la realización de todas las actuaciones necesarias para la ejecución del apoyo tecnológico y logístico preciso para el proyecto piloto, implantación a entornos no metropolitanos del billete único de la Red de Consorcios en el corredor noroeste de Andújar C6, Andújar-Jaén, encomienda que se continuó mediante Resolución del 5 de noviembre de 2019 y 20 de diciembre de 2020.

Por lo que se refiere a los informes de fiscalización financiera, la Cámara de Cuentas emite en cada uno de los cinco consorcios examinados una opinión con salvedades, que a continuación paso a exponerles de manera resumida.

cve: DSCA_12_198

En primer lugar, haré referencia a aquellas salvedades que son comunes a todos los consorcios. Así, los cinco consorcios registran dentro de cuentas del pasivo del balance, «Otras deudas y deudas a largo plazo», las fianzas recibidas de los usuarios de las tarjetas de transporte. Los criterios de reconocimiento y valoración de las fianzas recibidas no garantizan que se pueda disponer de un registro detallado e individualizado de las mismas y, por tanto, de la razonabilidad del saldo de dichas cuentas al cierre del ejercicio.

Respecto a la estructura y contenido de la Memoria de los estados financieros, la información de alguna de las notas no se ajusta completamente al contenido mínimo previsto en el modelo de Memoria del Plan General de Contabilidad Financiera. Además, no se informa del impacto que en el ejercicio 2020 ha tenido la evolución de la situación de emergencia sanitaria provocada por el covid, así como su repercusión y efectos sobre las cuentas de las distintas entidades.

En segundo lugar, expondré aquellas salvedades que afectan a uno o varios consorcios.

Por lo que se refiere al Consorcio del Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, no ha reconocido ni valorado la cesión de uso gratuita del inmovilizado en donde se ubican sus oficinas administrativas, incumpliendo la norma número 19 de la segunda parte del Plan General de Contabilidad Financiera, que establece las normas de reconocimiento y valoración de las adscripciones y otras cesiones gratuitas de uso de bienes y derechos. Tampoco se proporciona información alguna en la memoria.

En relación con el Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva, mantiene un saldo de 1.156.990,35 euros en el epígrafe Otros incrementos patrimoniales pendientes de imputación a resultados del patrimonio neto, correspondientes a subvenciones para la financiación del inmovilizado, y una cuantía de 5.081,68 euros en el epígrafe Provisiones a corto plazo del pasivo corriente del balance, que no han presentado movimientos durante el ejercicio 2020, sin que se haya dispuesto de documentación justificativa que permita verificar la razonabilidad de los importes registrados en dichos epígrafes y, en consecuencia, su adecuación a los criterios contables. Asimismo, el consorcio mantiene saldos dentro del epígrafe Deudores y otras cuentas a cobrar, del activo corriente con otros consorcios de transporte metropolitano por importe de 30.776 euros, correspondientes a los ejercicios 2014 y 2016. La valoración de estos créditos al cierre del ejercicio 2020 no se ha corregido por deterioro y no se dispone de evidencia acerca de la razonabilidad por la falta de confirmación de estos.

Los consorcios de la Costa de Huelva y Almería mantienen un saldo de 280.182,85 euros y 178.338 euros, respectivamente, dentro del epígrafe Deudores y otras cuentas a cobrar, del activo corriente del balance, por derechos pendientes de cobro de ejercicios anteriores a 2020 con la Junta de Andalucía, y que la misma no reconoce en la confirmación de saldos, por lo que en ambos consorcios se debería proceder al deterioro, de acuerdo con las normas de reconocimiento y valoración de los créditos y partidas a cobrar establecidas en el Plan General de Contabilidad Financiera. Asimismo, la recuperabilidad de estos créditos afecta también al estado de remanente de tesorería de ambos consorcios, que se decrementaría por la cuantía de estos saldos.

En relación con el Consorcio de Transporte Metropolitano del Área del Almería, la entidad ha dado de baja bienes del inmovilizado intangible por valor de 86.089 euros, que se encontraban totalmente amortizados a 31 de diciembre de 2019. Tras lo anterior, aunque el valor neto contable del saldo inicial a 1 de

cve: DSCA_12_198

enero de 2020 coincide con el saldo final del ejercicio de 2019, el valor bruto contable inicial del inmovilizado intangible y su amortización acumulada presenta una diferencia por ese importe respecto a los saldos de cierre del ejercicio anterior, práctica contable que contraviene el Plan General de Contabilidad Financiera. Tampoco se informa en la memoria del movimiento efectuado.

Además, en este consorcio el procedimiento de registro de las liquidaciones de gastos con los operadores de transporte por parte del consorcio es a mes vencido, contabilizándose en el ejercicio objeto de fiscalización gastos desde diciembre de 2019 hasta noviembre de 2020, incumpliendo el principio del devengo y sin haber dotado una provisión por los correspondientes importes devengados en el mes de diciembre, con la finalidad de reflejar el gasto adecuado.

El Consorcio de Transporte Metropolitano de Córdoba mantiene en el epígrafe Patrimonio neto un saldo de 330.346 euros en concepto de subvenciones para la financiación del inmovilizado, que representa el 19% del total de su pasivo. El saldo inicial, así como los movimientos de cargo y abono realizados en el ejercicio 2020 sobre la cuenta, incumplen la norma de reconocimiento y valoración número 18 del Plan General de Contabilidad Financiera, relativa a transferencias y subvenciones, por lo que no es posible concluir sobre la razonabilidad de dicho saldo.

En este mismo consorcio se han identificado, al menos, 56.626 euros en concepto de derechos reconocidos correspondientes a presupuestos de ingresos de ejercicios cerrados que la entidad no tiene registrados y que incumplen la norma de reconocimiento y valoración número 8 del Plan General de Contabilidad Financiera, relativa a los activos financieros. La infravaloración de los saldos de derechos reconocidos de ejercicios cerrados afecta a los estados del balance de situación, liquidación del presupuesto de ingresos, resultado presupuestario y remanentes de tesorería.

Respecto a los informes de fiscalización de cumplimiento, la Cámara de Cuentas emite una opinión con salvedades en el Consorcio del área de Jaén y una opinión desfavorable en los consorcios Campo de Gibraltar, Costa de Huelva, Área de Almería y Córdoba. Los incumplimientos que motivan estas opiniones son los que a continuación paso a describirles de manera resumida.

En los cinco consorcios, examinados los convenios de colaboración entre cada uno de ellos y la entonces Consejería de Obras Públicas y Vivienda para la gestión de servicios de transporte público regular permanente de viajeros por carretera de uso general, se encuentran vencidos desde el 2 de octubre de 2020, por aplicación de la disposición adicional octava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, sin que se haya regulado y configurado un nuevo instrumento jurídico por parte de ambas administraciones para la ordenación y gestión de ese servicio. Las concesiones de transporte público regular permanente de viajeros por carretera, gestionadas directamente por los consorcios del Área de Almería, Campo de Gibraltar y Costa de Huelva —13, 4 y 2, respectivamente—, además de siete de las nueve concesiones en el Consorcio de Córdoba y nueve de las doce en el Consorcio del Área de Jaén, se encuentran extinguidas por la finalización del plazo para el que fueron otorgadas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 82.1 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y el artículo 95.1.*a*) del Reglamento de ordenación de transportes terrestres.

Las citadas concesiones se encuentran en situación de prórrogas tácitas en la prestación del servicio para garantizar la continuidad del mismo, habiendo transcurrido el periodo legal establecido de 24 me-

cve: DSCA_12_198

ses, establecido en el artículo 97.3 del Reglamento de ordenación de transportes terrestres, el artículo 85 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y el 5.5 del Reglamento 1.370/2007 para el uso de prórrogas, como medida de emergencia para garantizar la continuidad del servicio público, sin que se haya producido a la fecha de los informes la licitación y la adjudicación de las nuevas concesiones. Los hechos descritos suponen, además, un incumplimiento del artículo 4.3 del Reglamento Europeo y el artículo 72.4 de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, que limitan en un plazo de diez años los contratos de servicio público de autobús o autocar. Las concesionarias están operando sin título habilitante, ya que se ha resuelto el vínculo contractual.

En todos los consorcios se incumple también el marco legal, al firmar todos los concesionarios de transporte metropolitano contratos programa con los consorcios, sin disponer de la capacidad y competencia para la firma, ya que los títulos concesionales están vencidos. Además, y respecto a la totalidad de los contratos programa suscritos —me refiero tanto a los urbanos como metropolitanos—, se contempla la duración ilimitada incumpliendo el marco legal, ya que las concesiones de las que dependen y con las que se encuentran vinculadas tienen un plazo limitado.

Finalmente, al cierre del ejercicio 2020, los cinco consorcios analizados no están aplicando el régimen de personal establecido en el artículo 121 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, que obliga al consorcio a equiparar sus puestos de trabajo con los de la Junta de Andalucía, con el objeto de usar el mismo régimen jurídico y de retribuciones que el de la Administración de adscripción.

A continuación, expondré aquellas salvedades que afectan a uno o varios consorcios.

En el informe relativo al Consorcio del Campo de Gibraltar, respecto a las mejoras de servicios registradas en el ejercicio 2020, por importe de 422.167,93 euros, se señalan las siguientes incidencias.

Dichas mejoras tramitadas en el ejercicio se vienen produciendo desde el ejercicio 2012, y tienen como finalidad dar cobertura a una demanda no cubierta por las concesiones, debidas al incremento de demanda y/o deficiente conexión entre los núcleos de población. Estas mejoras se prestan durante todo el ejercicio y el importe tanto en términos de coste como de expediciones es significativo.

Las mejoras de servicios se aprueban mediante tres resoluciones del director gerente, en virtud de la competencia atribuida en el artículo 17 de los estatutos, que lo habilita para celebrar contratos en virtud de las decisiones del consejo de administración. En los expedientes no consta evidencia documental de dicha decisión.

No existe documentación detallada en los expedientes de mejora de servicios de la forma del sistema de cálculo del coste del servicio, incluyéndose una tabla de los componentes del coste, sin precisar la forma de cálculo y de la que se obtiene un coste diario de servicio y una ruta que se aplica en las liquidaciones.

En este mismo consorcio, el convenio suscrito el 20 de septiembre de 2016, por el que se han cedido de forma gratuita las instalaciones por parte de la entidad Transportes Generales Comes, Sociedad Anónima, para ubicar las oficinas administrativas del consorcio, incumple el marco normativo vigente para este tipo de sesiones, ya que no se ha dispuesto con carácter previo de la aceptación del Consejo de Gobierno, según dispone el artículo 80 de la Ley 4/1986, de 5 de mayo, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía. En el Consorcio de Transportes Metropolitanos Costa de Huelva, el

cve: DSCA_12_198

contrato de arrendamiento con la entidad Damas Sociedad Anónima, por la que se alquilan parte de las instalaciones para ubicar las oficinas administrativas del consorcio en la estación de autobuses de Huelva, incumple el artículo 84 de la Ley 4/986, de 5 de mayo, del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, ya que en el expediente de contratación no consta el informe favorable de la Dirección General de Patrimonio, y la resolución por la que se ha justificado la renovación del contrato de alquiler tiene fecha posterior al contrato.

En el ejercicio 2020, en los Consorcios de Transporte Metropolitano del Área de Almería y Campo de Gibraltar, así como en el área de Jaén, se ha infringido lo dispuesto en los artículos 33.4 y 34.4, respectivamente, de sus estatutos, al no proceder la aplicación del mecanismo de retención de la participación de los tributos del Estado por el importe de los derechos pendientes de cobro de ejercicios anteriores correspondientes a determinados ayuntamientos. El importe de estos derechos pendientes asciende a 235.592 euros en el Consorcio del Área de Almería, correspondiente a los Ayuntamientos de Adra, Huércal de Almería, Enix, La Mojonera y Rioja; 315.622 en el Campo de Gibraltar, Algeciras, Tarifa, Jimena de la Frontera y los Barrios; 487.789 en el área de Jaén, que comprende Jaén, Mengíbar, Los Villares, Arjonilla, Jamilena, Fuensanta de Martos, Fuente del Rey y Andújar.

Asimismo, en el Consorcio de Transporte Metropolitano Costa de Huelva, se ha incumplido parcialmente el artículo 34.4 de sus estatutos, al aplicar el mecanismo de retención de la participación de los tributos del Estado sobre los saldos de ejercicios cerrados, que ascienden a 385.082 euros, pero no sobre el importe de los derechos pendientes del cobro del ejercicio corriente, cuya cuantía asciende a 115.258 euros. En los Consorcios de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar, de Córdoba y del Área de Jaén, se crea una comisión de seguimiento de los contratos programa, siendo una de sus funciones aprobar los anticipos a cuenta de los operadores. Sin embargo, en estas entidades no se tiene constancia de la aprobación de estos anticipos en 2020.

Por lo que se refiere al análisis de la contratación, en el Consorcio de Transporte Metropolitano de Córdoba se han analizado cuatro expedientes de contratación no menor, identificándose incumplimientos que afectan a los requisitos establecidos en determinados artículos de la Ley de Contratos del Sector Público. Y, finalmente, respecto a la contratación menor de los Consorcios Costa de Huelva y Córdoba, se han identificado incumplimientos que afectan a los requisitos y contenidos de los expedientes establecidos en el artículo 118 de la Ley de Contratos del Sector Público.

Muchas gracias.

### La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Núñez. La verdad que es un trabajo muy denso, con unas conclusiones que nos ponen tarea por delante.

A continuación, el turno de intervención de los grupos parlamentarios, sería el turno del Grupo Mixto y del Grupo Por Andalucía, que no se encuentran presentes en la sala. Por lo tanto, pues es el turno del Grupo Vox en Andalucía.

Señor Hernández, cuando usted quiera, tiene la palabra.

cve: DSCA_12_198

El señor HERNÁNDEZ VALDÉS

—Muchas gracias, señora presidenta.

Doña Carmen, no le doy la bienvenida porque el Parlamento no deja de ser su casa. Entrando en materia, efectivamente comparto las palabras de la presidenta, un informe exhaustivo, un informe trabajado, como suelen ser todos los que emite la Cámara de Cuentas, y que muchas veces a los grupos parlamentarios pues nos suponen en gran medida un instrumento muy valioso a la hora de hacer nuestro trabajo, a fin de cuentas pues de hacer la valoración política de ese control político que corresponde hacer en este Parlamento. Pero yo haría una salvedad. Efectivamente, nos ha dicho usted, y nos congratulamos de ello, de que no se hayan observado errores materiales, que tampoco pueda hablarse en ningún caso de fraude, eso es obviamente muy importante, aunque no deja de ser lo normal. Pero, claro, vemos por otro lado que, *grosso modo*, a modo de resumen, ustedes denuncian en términos generales, en los diferentes consorcios, en las diferentes agrupaciones de entidades de derecho público, que no se siguen correctamente los criterios establecidos en el Plan General de Contabilidad Financiera en cuanto al reconocimiento de la valoración de la cesión gratuita del inmovilizado, que tampoco se recoge en la memoria. Desde las 21 notas, solo 11 están cumplimentadas y estas continúan sin ajustarse a lo previsto por el Plan General de Contabilidad Financiera. En todos los informes de la Cámara de Cuentas se ha emitido el cumplimiento de legalidad desfavorable, debido a la importancia de esos mismos incumplimientos. Han puesto de manifiesto también que las concesionarias en algún caso están operando sin título habilitante; en ese sentido, no cumpliendo lo que dice, lo que prescribe el Reglamento de ordenación de transporte terrestre y la propia Ley de ordenación de transporte terrestre. Y, en fin, aunque en algún caso está en vías de disolución, pero lo cierto es que esa es una cuestión que no deja de ser grave. Se han firmado contratos programa entre concesionarios y consorcios sin tener competencia alguna, precisamente porque esos títulos concesionales están vencidos. Se han realizado funciones en el ámbito de gobierno y de la dirección del consorcio, sin que estén estas funciones reconocidas estatutariamente. Existe falta de evidencia documental en distintas operaciones y omitiendo las fórmulas de cálculo.

En fin, no voy a seguir, pero hay un montón de salvedades, hay un número importante de salvedades que, bueno, a nosotros nos preocupan porque nos permitirían de algún modo achacar a los diferentes directivos de esas entidades, pues, nosotros entendemos, una cierta responsabilidad por una gestión desde un punto de vista administrativo, bueno, pues insatisfactoria, si no manifiestamente deficiente, porque no podemos olvidar que precisamente por el hecho de ser entidades públicas, por el hecho de estar sometidas al derecho público, estas cuestiones formales no son, pues como ocurre muchas veces en términos digamos administrativos, pues cuestiones subsanables o cuestiones menores, es que son cuestiones esenciales, porque precisamente manejando recursos públicos, la transparencia es lo esencial, es obligada.

Sin más, para terminar, y al final a la postre, que es lo que a nosotros nos compete, más que otra cosa, de esa valoración política que le hablaba yo al principio. Bueno, vemos en los informes que habitualmente emite la Cámara de Cuentas sobre estas entidades, o de otras cuestiones, que efectivamente ustedes vienen denunciando una serie de incumplimientos técnicos, y pueden parecer a veces unas cuestiones menores o, como decía, pueden ser cuestiones importantes. Lo que yo querría preguntar-

cve: DSCA_12_198

le, simplemente, es si... Llevamos ya tres años fueron, cuatro años, una legislatura completa de gobierno del Partido Popular, y bueno, pues, un año, un poco más de un año en esta segunda legislatura, ¿se ha producido algún cambio real en la manera de gestionar estos consorcios, en la manera de fiscalizar esos consorcios? Porque a la postre eso es lo que nos importaría, si efectivamente se observan deficiencias, pero si estamos avanzando en el control de esas deficiencias o en la mejora de esas deficiencias.

Pues nada más, muchas gracias.

### La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Hernández.

A continuación, es el turno del Grupo Socialista, señor Gaviño, cuando esté preparado, pues tiene la palabra. Muchas gracias.

### El señor GAVIÑO PAZÓ

—Muchas gracias, señora presidenta, y muchísimas gracias a la señora Carmen Núñez, presidenta de la Cámara de Cuentas, tanto por el trabajo realizado por su organismo y detallarnos aquí la realidad de 5 de los 9 consorcios de los que tenemos en Andalucía para la gestión del transporte, como por exponerlo e informar aquí en esta cámara, hecho que entiendo que debe ser una ocasión especial. Y el esfuerzo también se le agradece, y, sobre todo, que nos ponga luz y ponga taquígrafos sobre una realidad que no es para nada de buen gusto.

Para todos es importante la situación de los consorcios —y los reconocemos— como entidades de Derecho público que tienen atribuidas las competencias andaluzas en la materia de la gestión de las infraestructuras y los servicios de transporte público de pasajeros en las nueve áreas en las que están muchos municipios asociados con los consorcios, en las que se..., además se reúne la inmensa mayoría de la población de Andalucía. Porque los consorcios tienen un carácter asociativo, al día de hoy, pero forman parte de la red andaluza de consorcios de transportes metropolitanos, y lo más importante, están adscritos a la Junta de Andalucía, por una decisión que este Consejo de Gobierno actual, en 2019, tomó, y por la que hizo que los nueve consorcios de transporte se adscribieran a la Administración de la Junta de Andalucía. Por tanto, los somete a los nueve al mismo régimen orgánico, funcional, financiero y al mismo ordenamiento jurídico autonómico que el resto de la Administración de la Junta de Andalucía. Son parte de la Junta de Andalucía, y por ello son especialmente relevantes los informes de la Cámara de Cuentas cuando nos dicen cómo están funcionando, si tienen buenas prácticas y si están haciendo un cumplimiento estricto de las normas.

Y es más relevante cuando lo que nos plantean los informes de la Cámara de Cuentas es que hay problemas..., problemas de gestión, incorrecciones materiales e incumplimientos de la legalidad, que si los analizamos pormenorizadamente, como ha hecho la presidenta, pues a cualquier representante público lo único que se le ocurre hacer es echarse las manos a la cabeza porque se produzcan y porque no se les dé solución.

CVE: DSCA_12_198

Miren, desde 2019, que adoptó el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía la decisión de adscribir estos consorcios a su Administración, pocas actuaciones ha habido para corregir estas necesidades que eran evidentes. ¿Por qué no se ha actuado desde entonces?

Para ser benévolo, digamos que están en una situación alegal, en una especie de *vacatio legis*, decidida por el órgano de la Junta de Andalucía, que lleva siendo consentida durante al menos tres años –ya vamos por el cuarto– y que hoy pone la Cámara de Cuentas de manifiesto, poniendo en evidencia al propio Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, poniendo de evidencia que se incumple la ley. Y no es un atrevimiento hablar de incumplimiento de la ley, lo dicen con estas mismas palabras los informes de la Cámara de Cuenta de Andalucía: incumplimientos de la ley, en cuatro, al menos, de los cinco informes emitidos.

Miren, para empezar, es que todos nosotros y nosotras cuando tomamos posesión de nuestros cargos, también el Gobierno, lo primero que se jura o promete es cumplir con el ordenamiento jurídico. Bueno, ya en esta materia, ya nos estamos saltando a la piola ese juramento y estamos faltando a la verdad y a la legalidad.

Analicemos pormenorizadamente las causas de estas afirmaciones tan graves.

Miren, respecto a la fiscalización financiera, a la gestión económica de estos consorcios, ya la Cámara de Cuentas dice que emite el informe con salvedades, que no está todo clarito, y que, además, esas incorrecciones pueden deberse a dos hechos —y ya esa manifestación es especialmente grave—: pueden deberse o a errores, que cualquiera los puede tener, pero hay que solucionarlos; o a fraudes, señorías, o a fraudes, y no actuamos para prevenirlos y corregirlos. Pues bien, veamos qué incorreciones pueden deberse a errores o a fraudes.

En primer lugar, que existen deudas entre la Junta de Andalucía y los consorcios que la Junta se empeña en no reconocer, no los incorpora en su contabilidad, queda ese dinero en un limbo y, al final, ese dinero, ¿saben en qué acaba repercutiendo? En los créditos de los propios consorcios, restándoles esas cuantías.

Bueno, pues no me parece que sea la mejor fórmula de apoyar precisamente a los consorcios que gestionan el transporte andaluz. Además, existen deudas entre los propios consorcios entre sí, pero de las que no quedan evidencias que les permitan considerarse razonables. O sea, no quedan evidencias suficientes para que entendamos esas deudas a qué se deben. Y también eso va a reducir lo que es el patrimonio de los consorcios.

Existen, además, fianzas recibidas por los usuarios de las tarjetas de transporte, que resulta que esas fianzas pues no se contabilizan, no se..., tienen un seguimiento individualizado. Con lo cual, cualquiera que se pueda presentar en un consorcio con una tarjeta que se haya encontrado cobra la fianza y nadie le puede decir que no.

Pero es que la Junta de Andalucía ha recibido, en este concepto, casi medio millón de euros, y no está desmenuzado, no está pormenorizado a quién corresponde ese dinero.

Y esto no es una crítica al personal de los consorcios, no lo entiendan así, al revés, gracias a ellos y a ellas los consorcios están funcionando y están saliendo adelante. Esto es una petición de que la Junta de Andalucía reaccione y les dé más recursos, más personal, más formación y más materiales para poder hacer perfectamente su trabajo. Y se tomen las decisiones directivas que haya que tomar al respecto.

cve: DSCA_12_198

Y especialmente más grave nos parece el apartado del cumplimiento de la legalidad, porque creemos que en base a esto pivota toda la existencia y la realidad de los consorcios de transportes y del transporte de pasajeros en Andalucía. Porque el primero de los problemas que se pone de manifiesto es que los propios convenios de colaboración de la Junta de Andalucía con los consorcios están extintos, están fuera de ley. Es que no hay un título jurídico que ampare al transporte público de pasajeros en Andalucía, y no lo hay desde hace casi cuatro años, y no se hace nada.

Es que, además, en base a esa inexistente relación entre la Junta y los consorcios, a la ausencia de convenios, las concesiones de transportes públicos resultan que llevan caducadas, extinguidas, hace muchísimos años y no se han resuelto. Por tanto, los contratos-programa que se firman con los operadores, con los concesionarios de los títulos de viaje, resulta que esos títulos-programa, esos contratos-programa, también están extintos. Y en base a esos contratos programas se les transfiere muchísimo dinero a los operadores.

Les puedo dar un dato, pero el último, que viene de estos informes: son casi cinco millones de euros que, en 2020, se les transfirió...

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señor Gaviño, vaya concluyendo.

El señor GAVIÑO PAZÓ

—Voy terminando, señora presidenta.

... casi cinco millones de euros, que en 2020 se les transfirió a los operadores, concesionarios, sin haber un título jurídico que ampare esa transferencia de cinco millones de euros, por parte de la Junta de Andalucía, a través de sus consorcios.

Si a ello se le suma que no se les aplica el régimen de personal, que se les tiene un limbo, en un pesar constante, a todos los trabajadores y a todas las trabajadoras de los consorcios andaluces, está claro que la Junta de Andalucía no se está tomando en serio esto, porque los problemas son graves de su personal, de cumplimiento de la legalidad, de eficiencia y eficacia contables, y no se está haciendo nada.

Cambien, insten al Gobierno al que ustedes amparan a cambiar y mejoren su gestión, porque está poniendo en evidencia no solo al Gobierno, sino a toda Andalucía, porque esto es de pena.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Gaviño.

A continuación es el turno del Grupo Popular. La señora Centeno tiene la palabra.

Cuando usted quiera.

CVE: DSCA_12_198

La señora CENTENO GARCÍA

—Muchas gracias, señora presidenta.

Bueno, en primer lugar, darle la bienvenida a la presidenta de la Cámara de Cuentas.

Y, bueno, quiero recalcar, en primer lugar, que estamos hablando de un ejercicio muy especial: es el ejercicio 2020. Es que parece que estamos hablando de ahora mismo, ¿no? Estamos hablando del ejercicio 2020.

La pandemia del coronavirus tuvo un impacto muy importante en toda nuestra vida y, por supuesto, en todos los servicios públicos. Y si estamos hablando de un servicio público especial, esencial, como el transporte público regular de viajeros por carretera, con caídas de demandas durante ese ejercicio del ciento por ciento, pues pueden ustedes hacerse una idea de lo que supuso para todos los operadores de transporte, y también para la Administración, cómo no, lo que fue gestionar esa situación tan excepcional que se produjo ese año y los posteriores, además, hasta que se ha ido recuperando la demanda. Y, por eso, en primer lugar, lo que quiero desde aquí, y aprovechando que estamos hablando de los consorcios de transporte, es felicitar a todo el personal de los consorcios por el esfuerzo extremo que hicieron, yendo a trabajar todos los días, ese año, precisamente para garantizar que el personal esencial y los trabajadores del sector primario pudieran acudir a sus puestos de trabajo para garantizarnos a todos nosotros todas las necesidades que tuvimos en ese periodo tan especial. Pero la excepcionalidad de los consorcios en ese año..., en ese ejercicio, no quedó ahí, porque la regulación de los consorcios sufrió una importante modificación en lo relativo al régimen de adscripción, tras la aprobación de la Ley..., primero la 27/2013, de racionalización; después la Ley 15/2014, de racionalización; después la Ley 14, de 2015, de Régimen Jurídico del Sector Público, y la modificación, también, en el 2003, de la Ley de Ordenación de Transportes Urbanos Metropolitanos de Viajes de Andalucía.

Después de todo eso, y hago un inciso, sin que la anterior Administración del Partido Socialista hubiera movido un dedo para solucionar esta situación que se provocaba con estos cambios en las leyes, pues en julio de 2019 se aprobó la modificación de los estatutos de los consorcios, adscribiéndose a la Administración de la Junta, que, digamos, entraba en vigor con fecha 1 de 2020.

Por lo tanto, mientras los consorcios estaban lidiando con la pandemia, a la vez tuvieron que adaptarse a un cambio de régimen jurídico y administrativo de un día para otro, y, evidentemente, esto pudo producir ciertos desajustes, ciertos problemas en la tramitación, porque pasaron de operar como entidades locales, adscritos a la Junta, a operar en GIRO, con todo lo que eso conlleva, los contratos, las nóminas, la formación del personal, las facturas, la gestión y la liquidación del presupuesto; asumir un nuevo régimen de tesorería, asumir también el control financiero de la intervención general. Y todo eso explica las salvedades o las discrepancias de criterio individuales de cada consorcio que se han desglosado aquí, en las que no me voy a detener y que estoy segura, estoy segura, están resueltas o en vías de resolverse en los siguientes ejercicios por parte de todos y cada uno de los consorcios, recogiendo, por supuesto, esas recomendaciones que hace la Cámara de Cuentas.

Por lo tanto, me voy a centrar en las recomendaciones comunes para todos los consorcios. Con respecto a las concesiones, desde la consejería ya se está trabajando para solventar esa recomendación que hace la Cámara de Cuentas. Una vez se están recuperando los servicios y la demanda, después de las restriccio-

cve: DSCA_12_198

nes de movilidad a consecuencia de la pandemia, y se está actuando en dos actuaciones en paralelo. Por una parte, la renovación de las concesiones actualmente caducadas, basada..., por cierto, que parece que es que se han caducado en esta legislatura, no, esto viene caducado desde hace muchísimos años, insisto, sin que la anterior Administración socialista moviera un dedo para solucionar el tema. Digo, la renovación de las concesiones actualmente caducadas, basada en los tráficos existentes, con sus correspondientes procesos de licitación. Y, por otra parte, porque la movilidad en Andalucía ha cambiado mucho desde hace treinta años, en el diseño de un nuevo mapa concesional completo de Andalucía, que tiene que servir como base de la licitación de las concesiones, de forma que comience a entrar en vigor una vez finalicen estos contratos.

Respecto al instrumento jurídico adecuado, dentro del marco normativo vigente, de entre las relaciones de la consejería y los consorcios, pues les informo, se lo digo al señor Gaviño, que parece que no ha hecho mención de eso —no sé si por desconocimiento o porque no le ha interesado—, hubo resolución el 31 de enero del 2023 de la Dirección General de Movilidad, en la que se le delegaban ya a los consorcios de transporte todas las competencias en materia de gestión, control y explotación de los servicios de transporte por carretera y se publicó en el *BOJA* número 26, de 8 de febrero de 2023, quedando resuelta también esta salvedad.

Respecto a los contratos programa, en aras de garantizar la prestación normal del servicio público y esencial, que es este transporte por carretera, no tiene que producirse una interrupción del mismo. Y por eso los contratos programa siguen siendo el marco regulador de las relaciones de los actuales concesionarios de los operadores que prestan el servicio, independientemente de la situación administrativa en que se encuentren.

Estos contratos programa también decir que, por supuesto, han sido aprobados por los consejos de administración de todos los consorcios y las funciones de la Comisión de Seguimiento son las recogidas en el clausulado, sin que en la práctica se esté dotando de ninguna diferencia de funciones en el ámbito de gobierno ni a la dirección de los consorcios, más allá de las expresamente previstas en el contrato programa.

Respecto a las mejoras de servicios, pues se consideran igualmente necesarias y complementarias a los servicios recogidos en las concesiones, porque, como decimos, la movilidad ha cambiado mucho en estos años y hay que recoger esas nuevas necesidades de servicios, y se recogen a través de las mejoras.

Por lo tanto, también esas mejoras se van a recoger en estas licitaciones y en la revisión del mapa concesional que se está haciendo por parte de la Dirección de Movilidad.

Y también por parte de la consejería, siguiendo las recomendaciones tanto de la Intervención General como de la Consejería de Hacienda, en su caso, se está trabajando para el establecimiento del marco regulatorio del sistema de pagos a operadores de transporte.

Con respecto al personal, también hay que decir que respecto a esa recomendación de la Cámara de Cuentas, en la que se indica que no se está aplicando el régimen del personal establecido en el artículo 121 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público para equiparar los puestos de trabajo a los de la Junta de Andalucía, pues, hay que decir que los estatutos recogen, en su disposición transitoria segunda, que se considera personal propio del consorcio el que estuviera contratado en el mismo previo al 31 de diciembre de 2014, y que se regirá por la legislación laboral vigente en el momento de su firma. Con respecto a eso, se informó positivamente en este sentido tanto por la Secretaría General de Racionali-

cve: DSCA_12_198

zación, Regeneración y Transparencia, durante toda la tramitación de los estatutos —y así está recogido en los estatutos—; no obstante lo anterior, también se hizo una consulta por parte de la Consejería a la Dirección General del Sector Público Instrumental sobre esta cuestión, planteada por la Cámara de Cuentas, y esta Dirección General trasladó un escrito el 26 de octubre del 2022 confirmando esta transitoriedad y excepcionalidad de las condiciones laborales del personal de los consorcios en las condiciones que reflejan sus estatutos, coincidiendo con el criterio de la Consejería.

Y después, en cuanto a los proyectos comunes de la Red de Consorcios, pues el Convenio sobre la Red de Consorcios se suscribió, como digo, cuando los consorcios eran entidades locales y, por tanto, anteriores a su adscripción formal al sector público andaluz. En los estatutos ya se modificó, se hace mención a que cada consorcio forma parte de la Red de Consorcios, conforme al convenio suscrito en 2010. Por lo tanto, está recogido en los propios estatutos.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señora Centeno, vaya concluyendo.

La señora CENTENO GARCÍA

—Sí, termino.

Y por parte de la consejería también se están analizando las alternativas para dar más refuerzo jurídico, por supuesto, que resulta adecuado a la Red de Consorcios dentro del nuevo escenario de la adscripción a la Administración de la Junta de Andalucía.

Por lo tanto, resumiendo. Eso, pues hay que tener en cuenta que estamos hablando de un ejercicio muy concreto, un ejercicio en el que, a la vez que se sufrió la pandemia, se hizo una modificación de todo el sistema de gestión de los consorcios. En este año de transición, evidentemente, puede haber alguna discrepancia, alguna diferencia que ya se está resolviendo en los siguientes ejercicios —y ya lo veremos en los siguientes informes de la Cámara de Cuentas—, y tener en cuenta que todas las incidencias y las recomendaciones que la Cámara de Cuentas hace para la consejería en general y para todos los consorcios ya se está en vía de resolverlo por parte de este Gobierno de la Junta de Andalucía.

Gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Centeno.

Señora Núñez, tiene la palabra.

La señora NÚÑEZ GARCÍA, PRESIDENTA DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias, señora presidenta.

CVE: DSCA_12_198

Pues, en este tiempo para la réplica, les expondré las principales recomendaciones que se recogen en los informes de los consorcios de transporte metropolitano, que han sido objeto de esta comparecencia, las cuales van todas orientadas a mejorar la organización y funcionamiento de estas entidades. Y teniendo en cuenta que ha sido con carácter general, y responderé a las cuestiones planteadas por las señoras y señores diputados, haré referencia a las acciones que se han acometido para corregirlas.

Así, en los cinco consorcios se incluye una recomendación a la Junta de Andalucía y a cada uno de los consorcios examinados para que configuren, a través de un instrumento jurídico y adecuado, y dentro del marco normativo, las relaciones entre ambas entidades con objeto de ordenar y gestionar el transporte público regular de viajeros por carretera de uso general, adaptado a la atribución de competencias del consorcio, ámbito temporal y contrato con los operadores de transporte.

Otra de las recomendaciones se refiere a que los consorcios de transporte metropolitano, junto con la Administración de adscripción, realicen los trámites necesarios para licitar y adjudicar las concesiones de transporte regular permanente y de uso general de viajeros por carretera del ámbito territorial del consorcio que se encuentra vencida.

Por último, se recomienda iniciar los trámites ante el órgano competente de la Junta para proceder a equiparar los puestos de trabajo de los consorcios con los de la Junta, con el objeto de igualar el régimen jurídico y sus retribuciones.

A tal efecto, y en función de los comentarios realizados, señalaré algunos hechos posteriores a estos informes por los que se están implantando estas recomendaciones.

En este sentido, mediante resolución del 31 de enero de 2023 de la Dirección General de Movilidad y Transportes, se han delegado en los consorcios de transporte metropolitano de Andalucía las competencias en materia de gestión, control y explotación de determinados servicios de transporte por carretera.

De manera concreta, se han delegado tanto las relativas a los contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera, que se encuentran incluidos dentro del ámbito territorial de cada consorcio, como las relativas a los servicios de rutas y líneas que se encuentran incluidos y/o tengan tráficos significativos en el ámbito territorial de cada consorcio, aunque pertenezcan a contratos de gestión de servicio público de transporte regular de viajeros de uso general por carretera que excedan de su ámbito territorial.

Finalmente, como antes señalé, los consorcios examinados han de aplicar el régimen de personal establecido en el artículo 121 de la Ley de Régimen Jurídico del Sector Público, según el cual el personal al servicio de los consorcios podrá ser funcionario o laboral y habrá de proceder exclusivamente de las administraciones participantes, siendo el régimen jurídico aplicable el de la Administración pública de adscripción y sus retribuciones, en ningún caso, podrán superar las establecidas para puestos de trabajo equivalentes en aquellas.

Al respecto, como hecho posterior, mediante el Decreto 90/2022, del 31 de mayo, se ha aprobado la oferta de empleo pública para la estabilización del empleo temporal en las entidades instrumentales y consorcios del sector público andaluz para el año 2022. Y en noviembre de ese año se publicaron en el *BOJA* las bases de la convocatoria correspondientes a la oferta de empleo público extraordinaria de estabilización del personal temporal laboral de larga duración de cada uno de estos consorcios.

CVE: DSCA_12_198

En concreto, las plazas incluidas en este personal en las ofertas han sido tres correspondientes al Consorcio Metropolitano del Área de Almería, tres en el de Costa de Huelva, dos en el de Campo de Gibraltar, cinco en el de Jaén y una en el área de Córdoba.

También, y relacionada con el área de personal —en concreto y haciendo referencia a uno de los comentarios que aquí se han realizado— en el Consorcio Metropolitano del Área de Jaén se recomienda agilizar los trámites para la cobertura reglamentaria de las plazas ocupadas por interinidad vacante. La referencia que se ha hecho a las funciones que desempeñaba el titular del puesto de la dirección general se considera que es esencial para el buen funcionamiento de la entidad, aunque pueden cubrirse de forma accidental, esta situación no se debe mantener por largos períodos de tiempo, como ocurre en este Consorcio.

En este sentido, y como hecho posterior, el Consejo de Administración del referido consorcio, en sesión ordinaria del 15 de noviembre del 2022, aprobó las bases y convocatoria para la contratación de dichas plazas, entre ellas la Dirección Gerencia del mismo.

Pues nada más y muchas gracias.

La señora CHOCANO ROMÁN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Núñez.

Bueno, antes de despedirla, quisiera, en nombre de todos, darles las gracias a usted y a su equipo por este gran trabajo que han realizado y que nos motiva a todos para seguir mejorando en nuestra gestión del día a día.

Pues, sin más, la despedimos por hoy, esperamos una nueva visita y, a continuación, hacemos un breve receso hasta las diez y media, que se incorporará la consejera.

Muchas gracias.

[*Receso.*]

CVE: DSCA_12_198