9-14/OICC-000028. Informe especial de la Cámara de Cuentas sobre el análisis de las actuaciones público-privadas de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, ejercicio 2013

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Comienza la Comisión de Fomento y Vivienda dándole la bienvenida al presidente de la Cámara de Cuentas de Andalucía y a sus adjuntos.

Y, sin más dilación, le damos la palabra.

Presidente, cuando quiera.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muy buenos días.

Antes de empezar mi comparecencia quiero agradecer a quien me acompaña en esta, en la misma, a los consejeros don Javier Navascués, doña Carmen Iglesias y don Enrique Benítez, y a parte del equipo de coordinación.

Bien, comenzando con el informe que nos ocupa, señalarles que este informe se incluyó en el Plan de Actuación de 2013 de la Cámara, y que fue aprobado, definitivamente, por el pleno de la Cámara de Cuentas el 26 de noviembre de 2014.

Como seguramente todos ustedes conocen, la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, en la que se ha hecho un análisis de sus actuaciones público-privadas, y que es el motivo del informe, fue creada en 2003 con el nombre de Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces. En 2006 se modificó la denominación inicial por la de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía. Y, por último, mediante Decreto-ley 5/2010, de 27 de julio, Ferrocarriles de la Junta pasó a denominarse Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, calificada como agencia pública empresarial.

Las competencias y funciones relativas a los servicios de ferrocarril metropolitano de la línea 1, interurbano metro Sevilla, de la línea 1 y 2 del metro de Málaga fueron atribuidas a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía con efectos de 1 de enero del 2005. Durante los ejercicios 2010 y 2011 se le otorgaron a la ya Agencia de Obra Pública de Andalucía las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación de las autovías como fórmula de colaboración público-privada para el desarrollo de nuevas infraestructuras.

El informe analiza las siguientes actuaciones.

Construcción y explotación de la línea 1 interurbana del metro de Sevilla.

Construcción y explotación de las líneas 1 y 2 interurbanas del metro de Málaga.

Construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la Autovía Almanzora A-334, en el tramo Purchena-Autovía del Mediterráneo A-7.

Construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la Autovía A-308 Iznalloz-Darro.

Durante la realización del informe, cuyos trabajos de campo finalizaron en mayo de 2014, estas actuaciones se encontraban en la siguiente situación:

BORRADOR

En lo que se refiere al metro de Sevilla, en explotación desde 2009.

En lo relativo al metro de Málaga, en construcción, habiéndose inaugurado parcialmente el 30 de julio de 2014.

Y en lo que se refiere a las dos autovías la construcción estaba suspendida.

Los objetivos del análisis realizado en el informe paso a señalárselos:

Concluir sobre el coste y la financiación de los proyectos de inversión seleccionados y sobre su tratamiento contable y presupuestario en el ejercicio 2013.

Concluir sobre el cumplimiento de la legalidad en cada uno de los proyectos de inversión.

Concluir sobre la incidencia en las cuentas anuales de la agencia y en los presupuestos de la comunidad autónoma de la eventual deuda generada, así como la repercusión, de acuerdo con el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales, el SEC.

Concluir, finalmente, si la opción utilizada de financiación público-privada está sustentada en criterios objetivos una vez calculados los costes definitivos y la financiación resultante.

Seguidamente les señalo los resultados más relevantes de nuestro análisis:

En lo que se refiere al metro de Sevilla, esta actuación se realizó mediante contrato de concesión de obra pública, de acuerdo con este modelo, como seguramente conocen, el concesionario construye, financia, explota y, finalmente, transfiere a la Administración la infraestructura, para ello los costes correspondientes a estas operaciones han de sufragarse mediante el cobro por parte del concesionario de la denominada tarifa técnica, que incluye la totalidad de los costes más la rentabilidad esperada. Esta tarifa técnica es recibida por el concesionario mediante dos clases de ingresos: el billete que paga el usuario, de un lado; y un complemento de tarifa que aporta la Junta de Andalucía. Con el fin de reducir la tarifa técnica el importe de la inversión en infraestructuras e instalaciones fijas, excluido el material móvil y los gastos capitalizados, es subvencionado parcialmente por la Junta de Andalucía. Además, el concesionario recibe de la Administración una subvención anual a partir del inicio de la explotación que viene a compensar la diferencia entre la tarifa técnica y el precio medio del billete percibido.

El contrato para la construcción y explotación del metro de Sevilla se firmó en junio de 2006, en ese momento la inversión prevista en la construcción y adquisición de material móvil suponía un importe de 428 millones de euros. El plazo de ejecución de las obras y, por tanto, la entrada en explotación de la línea 1, se fijó en 36 meses, es decir julio de 2007. Sin embargo, la entrada en funcionamiento se produjo en abril de 2009.

A 31 de diciembre del 2013 la inversión total certificada ascendía a 730 millones, en esta cifra no se incluyen las posibles contingencias derivadas de las reclamaciones presentadas por la concesionaria, por desacuerdos en la valoración de la obra realizada, que más o menos vienen a sumar 156 millones de euros. Las desviaciones producidas en el coste de la construcción se han tramitado en unos casos como modificación del contrato, y en otros como costes facturados por la empresa concesionaria, o bien por terceros. Se ha producido un total de 46 expedientes de modificación del contrato por importe de 202 millones de euros, un incremento del 53% de la oferta económica inicial. Como también, seguramente, conocen la Ley de Contratos del Sector Público establece que cuando las modificaciones superan el 20% del contrato original los expedientes correspondientes deben tener necesariamente dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía, y este hecho no se ha producido en quince de los casos. Además es destacable que la primera modificación contractual ascendió a 22 millones de euros y se produjo el año de la firma del contrato.

BORRADOR

Con respecto a los costes facturados por la empresa adjudicataria al margen del contrato, uno de los segundos aspectos que he mencionado antes, estos alcanzan la cifra de 41 millones de euros en 44 facturas emitidas durante el periodo 2007-2010, el 70% de estas facturas se han formalizado sin un procedimiento de adjudicación y tramitado como expediente de liquidación de gastos, fórmula que no tiene cobertura legal. Por tal circunstancia, se ha procedido a su pago por la vía del enriquecimiento injusto de la Administración.

Y, por último, con respecto a los costes facturados por terceros, no incluidos en la concesión, han supuesto un incremento de 50 millones de euros soportado en 18 de expedientes de contratación.

Estas desviaciones soportadas por la Administración contradicen lo contemplado en la cláusula 33 del pliego de cláusulas administrativas y particulares, que establece que la totalidad del contrato de concesión, en sus aspectos de construcción, explotación, conservación y financiación, se desarrolla a riesgo y ventura del concesionario.

El aumento de costes para la Junta de Andalucía, como consecuencia de estas desviaciones, se ha materializado de diversas formas:

En primer lugar, la subvención acordada a la construcción ha ido variando conforme se incorporaban las modificaciones al proyecto.

Por otro lado, la subvención futura a la explotación tendrá que incrementarse para acomodar esos mayores gastos en la parte no subvencionada.

Y, por último, los costes facturados por la concesionaria y por terceros han sido abonados en su totalidad por la Junta de Andalucía, en lugar de haberlo sido parcialmente si se hubiera tramitado como modificaciones de contrato.

Como consecuencia de esta circunstancia se ha producido un cambio en la financiación prevista por parte de la Junta de Andalucía que a 31 de diciembre de 2013 asciende a 1.095 millones de euros, importe que supone más del 75% de la cifra prevista en el momento de la adjudicación.

A esta financiación pública contribuye la Administración central mediante una aportación de 218 millones en virtud de un convenio suscrito con la Junta de Andalucía el 22 de diciembre de 2005. La financiación pactada no ha variado a pesar de las desviaciones registradas en el coste de la construcción.

Por último, en relación con el metro de Sevilla cabe señalar que la Cámara de Cuentas ha detectado que entre la financiación pública empleada para subvencionar la construcción del metro de Sevilla se han aplicado inadecuadamente transferencias de financiación de capital entre los años 2005 y 2009 por un importe que asciende a 165,4 millones de euros.

En relación con el metro de Málaga, el contrato de concesión de obra pública del mismo se formalizó en diciembre de 2004. La inversión total prevista, incluido el material móvil, ascendía a 403 millones de euros. El compromiso de entrada en explotación era de 50..., el compromiso de entrada en explotación del metro era de 50 meses, es decir, para febrero de 2009. A 31 de diciembre de 2013, la inversión realizada ascendía a un total de 678 millones, sin que la construcción se hubiese concluido en el momento de redacción del presente informe, si bien hay que señalar que se iniciaron las pruebas con pasajeros a partir de julio de 2014.

El presupuesto de adjudicación de este proyecto ha quedado alterado mediante un conjunto de modificaciones que evidencian un defecto en el proyecto primitivo y, por tanto, en el presupuesto que sirvió de base para la adjudicación del contrato. En concreto, 19 expedientes que han supuesto 207 millones de euros, así

BORRADOR

como el rescate de tres tramos a la concesionaria, que son construidos por otras empresas. A ello debe añadirse cambios en el trazado y las demandas surgidas a lo largo de la construcción.

Al igual que en el caso de Sevilla, parte de las inversiones se han facturado por terceros fuera de la concesión. De entre estas inversiones las más significativas han sido las derivadas del rescate parcial de dos tramos, Doctor Domínguez-Cocheras y Renfe-Guadalmedina. La Cámara de Cuentas ha analizado una muestra de los expedientes que soportan tanto las modificaciones del contrato inicial como las facturas de terceros, recogiéndose en el informe las incidencias detectadas y que está a su disposición.

A consecuencia de estos sobrecostes, la financiación a aportar por la Junta de Andalucía ha aumentado respecto a la inicialmente prevista en 1.391 millones, lo que supone un incremento del 112% respecto a la cifra inicial. Esta cifra de 1.391 millones resulta de añadir al importe calculado a 31 de diciembre de 2013, fecha de referencia, que fueron 1.230 millones, las anualidades de aportación financiera a la construcción prevista en la propia Memoria de Cuentas Anuales de la agencia para los ejercicios 2014, 2015 y 2016 y a las que posteriormente haré mención.

Por lo que se refiere a las autovías de Almanzora, Iznalloz-Darro, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante acuerdos de 13 de octubre de 2010 y 2 de agosto de 2011, autorizó a la agencia la celebración de los contratos de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento, conservación y explotación de estas dos autovías. La concesión se realizó por un período de 30 años y la concesionaria ejecutaría las obras y conservaría la infraestructura, financiando el coste total de las mismas. Una vez finalizadas las obras, y durante los años de concesión, la adjudicataria recibiría de la agencia un canon anual denominado pago por disponibilidad, hasta la finalización de la concesión. Según el contrato de concesión de la Autovía de Almanzora, las obras se iniciaron a los 11 meses de la firma del contrato, que fue en marzo de 2012, mientras que la de Iznalloz-Darro se debería haber iniciado a los ocho meses de la firma, que fue en julio de 2011. A la fecha de realización de este informe, las obras de estas infraestructuras están suspendidas y sin ejecutar.

Uno de los apartados que también se analizan en el informe es la repercusión de las actuaciones analizadas en el déficit y la deuda de la comunidad autónoma. El modelo de concesión de obra pública que ha empleado la Junta de Andalucía para el metro de Sevilla y metro de Málaga satisface formalmente los criterios sentados por Eurostat, ya que se considera que se traslada la mayoría del riesgo de la construcción y de demanda al concesionario. Por lo tanto, el proyecto no afecta al nivel de déficit de la Junta de Andalucía, más que en la medida en que se vayan satisfaciendo anualmente las subvenciones en la construcción y en la tarifa. El endeudamiento del concesionario, en este mismo sentido, no computa como endeudamiento de la Junta de Andalucía.

De lo anterior, sin embargo, no se desprende que estas actuaciones no tengan efecto en la situación financiera de la comunidad autónoma, ya que el compromiso contraído a futuro para el abono de las subvenciones supone una obligación cierta a lo largo de la vida de la concesión, que debe aparecer en los sucesivos presupuestos de la Junta de Andalucía. La Cámara de Cuentas estima la cuantía total de estas obligaciones en al menos 4.359 millones de euros, 4.129 si se descuentan los compromisos pendientes de la Administración General del Estado.

En cuanto a las autovías, dada la suspensión de las obras, no cabe hablar de momento de impacto en el endeudamiento de la comunidad autónoma. Los gastos incurridos a 31 de diciembre de 2013 son de una

BORRADOR

cuantía poco significativa en comparación con las magnitudes que estamos trabajando en este informe. En concreto, esos gastos no superan los 400.000 euros.

Otro de los aspectos que se planteaban como objetivo en este informe era si..., la valoración de la justificación de la adopción de la fórmula público privada. En el metro de Sevilla la Administración andaluza ha financiado hasta 31 de diciembre de 2013 la cifra de 376 millones, a la que hay que añadir la previsión de aportación financiera a la construcción para el ejercicio 2015, que es de un millón y medio, que se recoge en la Memoria de Cuentas Anuales de la Agencia de 2013, y que fue publicada con posterioridad a la finalización del trabajo de campo. Al comparar este total financiado con el importe que la concesionaria presentó como coste inicial de la obra de construcción, que ascendió a 382 millones, se observa que el 98% de ese coste inicial ha sido atendido con recursos presupuestarios, cuando la previsión inicial era subvencionarlo en un 33%.

En cuanto al metro de Málaga, las certificaciones de coste de construcción presentadas por la concesionaria más la facturación de otros contratistas han supuesto una financiación pública hasta el 31 de diciembre de 2013 de 308 millones de euros. Al comparar esa cifra con el importe que la concesionaria presentó como coste inicial de la obra de construcción, que eran 362 millones, se observa que el 85% del coste inicial ha sido atendido con recursos presupuestarios.

A esto deben añadirse tres anualidades de aportación financiera a la construcción, a la que antes me he referido, 47 millones, 53 y 59 millones, respectivamente, para los ejercicios 2014, 2015 y 2016, que están previstas en la Memoria de la Agencia. Incluyendo estas cifras, el coste presupuestario sería del 130% del coste inicial. Asimismo, las anualidades a satisfacer en los períodos de explotación del servicio en ambos metros se han incrementado, por lo que la premisa de ausencia de desviación con respecto al presupuesto contratado no se ha cumplido, siendo esta una de las ventajas que se atribuye a este modelo de financiación.

En cuanto a las autovías, la suspensión de las obras impide comparar el coste real con los datos del contrato. Para suplir esta carencia, la Cámara de Cuentas ha realizado un ejercicio de simulación de los flujos económicos previsibles para comparar los costes del contrato con los que se deberían acometer la construcción y el mantenimiento de la infraestructura con la financiación presupuestaria. El resultado de esa simulación nos lleva a concluir que, descontando los flujos a una tasa que se prescribe en los pliegos de condiciones de esos contratos, la alternativa pública resultaría más económica desde el punto de vista de la Cámara que la elegida definitivamente.

Consultada la Consejería de Fomento y Vivienda sobre si existía algún estudio que comparara ambas alternativas previamente a la decisión de optar por la concesión de obra pública, la respuesta, textualmente, ha sido: «No consta en este centro directivo información ni análisis ni se tiene conocimiento de información sobre si cuando se tomó la decisión de optar por la concesión de obra pública como fórmula de colaboración público privada para desarrollar estas nuevas infraestructuras, se evaluaron otros modelos de financiación alternativos al que finalmente resultó elegido».

Finalmente, me referiré a las recomendaciones que incorpora el informe en torno al análisis realizado. A juicio de la Cámara de Cuentas, en ningún caso debe ser la repercusión en el déficit y el endeudamiento el argumento definitivo sobre el que descanse la decisión de optar por el modelo de concesión de obra pública. El uso de esta modalidad debe justificarse, en opinión de la Cámara, mediante un análisis previo que compare la alternativa pública con la público privada.

BORRADOR

Dentro de las características exigibles para que la fórmula de concesión de obra pública no afecte al cómputo del déficit y el endeudamiento se encuentra la transferencia efectiva del riesgo de construcción al contratista. Para esto... Para que esto sea así, se recomienda por parte de la Cámara no incluir en el objeto del contrato la redacción del proyecto constructivo correspondiente, quedando este a cargo de la propia administración o de un tercero independiente.

Por último, dado el tratamiento contable de este tipo de concesiones, el Parlamento no tiene conocimiento ni autoriza el volumen de compromisos adquirido, lo que no ocurre si la infraestructura es financiada a través de una fórmula tradicional con cargo a los presupuestos.

En consecuencia, la Cámara de Cuentas recomienda que en la documentación que acompañe al proyecto de Presupuesto anual se incorpore de forma explícita información suficiente sobre estas operaciones y los compromisos que suponen a lo largo de todo su plazo de vigencia.

Y, por mi parte, nada más. Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor presidente.

Señorías, comenzamos el turno de portavoces de menor a mayor, con un tiempo, como hemos acordado al comenzar la comisión, no superior a tres minutos.

Por parte de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz, doña Elena Cortés.

La señora CORTÉS JIMÉNEZ

—Sí, muchas gracias.

Buenos días y bienvenidos, los miembros de la Cámara de Cuentas a esta Comisión de Fomento y Vivienda. Agradecerle al presidente de la Cámara de Cuentas la exposición que ha hecho de este informe que, bueno, fue aprobado por unanimidad en la sesión de 26 de noviembre de 2014 y que hoy llega a esta comisión y, posteriormente, tendremos la comparecencia del Consejero de Fomento y Vivienda a fin de valorar este informe.

Yo quería, como siempre, dar la enhorabuena a la Cámara de Cuentas por los trabajos que realiza, por la labor fiscalizadora, por ser tan minuciosos en esos informes que realizan. Y quería trasladarle al presidente tres cuestiones o cuatro cuestiones al cabo de este informe.

La primera sería que, cómo considera el presidente de la Cámara de Cuentas, el órgano que fiscaliza y, bueno, un órgano perteneciente al Parlamento, cómo considera el presidente de la Cámara de Cuentas que se debe dar cumplimiento a la recomendación 187. Es decir, aquella que recomienda… hablaba usted hace poco unos minutos de ella, de la documentación que ha de acompañar al presupuesto para que el Parlamento conozca el volumen de compromiso que tienen estos modelos de colaboración público-privada.

En segundo lugar, sería cuál es la opinión que tiene usted, como presidente del órgano de control, de este procedimiento, en el sentido de si es una buena gestión de los fondos públicos, que es, en definitiva, lo que es un presupuesto de la comunidad autónoma. Si considera que el modelo de financiación, de colaboración

BORRADOR

público-privada que ha analizado la Cámara de Cuentas es una buena práctica. Hay que tener en cuenta que el principio del informe señala que la comunidad autónoma de Andalucía fue la primera comunidad a la hora de establecer este modelo de financiación de concesión de obra pública.

Y hay un elemento que yo tengo que reconocer que me ha sorprendido sobremanera, y es que en algunos apartados —y concluyo ya— de la Cámara se habla del enriquecimiento injusto de la administración y que, por tanto, la administración tenía que seguir soportando gastos en función de modificaciones que, por lo tanto, las supuestas ventajas de riesgo y ventura de estos contratos es evidente que se han evaporado con la constatación que ha hecho de la Cámara de Cuentas.

Me ha sorprendido porque, bueno, con la multiplicación del sobrecoste, al final da la sensación de que el enriquecimiento injusto se hace por aquellas empresas que llevaron a cabo la obra y si, además, tenemos en cuenta que en el Metro de Sevilla y en el Metro de Málaga ya se han producido pases de las… por parte de fondos de inversión, donde han empezado a sacar las plusvalías de una inversión que los andaluces las andaluzas vamos a seguir pagando por muchísimos años.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte de Ciudadanos, el señor Hernández. Tiene usted la palabra.

El señor HERNÁNDEZ WHITE

—Gracias, señor presidente.

Muchas gracias, señor López, por la presentación del informe. Sin duda, con este informe todos los grupos parlamentarios obtenemos más información acerca de los contratos de concesión de obra pública y las actuaciones público-privadas de la Agencia de obra pública.

Estos contratos se asientan en unas condiciones que son las que se han analizado en términos objetivos, que es de lo que se trata.

El objetivo de este informe es también conocer, como ha comentado, el coste, el cumplimiento de la legalidad y las cuentas anuales de la agencia y los presupuestos de la Junta de Andalucía. En ese sentido, el cometido es el adecuado y la siguiente etapa, digamos, es la valoración que, posteriormente, desde el punto de vista político hagamos con la comparecencia del consejero.

Desde Ciudadanos, valoramos positivamente este tipo de modelos en algunos puntos, en cuanto que las inversiones no van a déficit y que la concesionaria es la que soporta la inversión. En que, también, por parte de la Junta de Andalucía es más cómodo en cuanto a la gestión y que establece unos estándares de calidad y controla la ejecución de las inversiones. Además, esta fórmula, también, en caso de que exista seguridad jurídica, que es lo habitual, atrae inversiones.

Por otro lado, tiene puntos negativos, bajo nuestra consideración porque, al final, como se pone de manifiesto, es más costoso.

BORRADOR

De cualquier manera, este informe lo que arroja son datos objetivos, como he comentado al principio, lo cual le agradezco, y que, posteriormente, en la comparecencia del Consejero de Fomento y Vivienda haremos una valoración más en profundidad.

Muchas gracias, gracias por la presentación.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Podemos, señor Gil de los Santos, tiene usted la palabra.

El señor GIL DE LOS SANTOS

—Gracias, señor presidente de la Cámara, por su labor fiscalizadora.

Este informe, la verdad es que va a dar mucho juego político y, bueno, no voy a reiterar lo que han dicho mis compañeros y esperaré a la comparecencia del consejero.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, señor Romero.

La señora ROMERO MORENO

—Muchas gracias, señor presidente.

Agradecer, desde el Grupo Popular, al señor presidente de la Cámara su prolija exposición y también su trabajo, personificando en él el trabajo de toda la Cámara de Cuentas.

La existencia de organismos como la Cámara de Cuentas permiten al ciudadano reconciliarse con sus instituciones y, cuando funcionan bien, cuando funcionan bien, nos hacen orgullosos a todos los andaluces del entramado institucional que tenemos.

Gracias a actuaciones como la que hoy nos ha relatado podemos estar seguros de que las conductas irregulares, la pérdida de fondos públicos o el incumplimiento de la legalidad por entes gestores de fondos públicos va a salir siempre a la luz pública gracias a la reacción del propio sistema, a través de los contrapesos y garantías de la propia administración.

Y, sobre todo, podemos estar seguros de que tales prácticas irregulares pueden corregirse y, sobre todo, también pueden depurarse para el futuro.

Sin embargo, habiendo concluido ustedes un perfecto diagnóstico de esas contrataciones que se han realizado, nosotros, desde el Grupo Popular echamos en falta en el informe alguna referencia al agente patógeno y al tratamiento que hay que dar a esta enfermedad que ustedes han diagnosticado tan bien.

BORRADOR

En nuestra opinión, el informe podría ser un poco más ambicioso en lo que se refiere a la conclusión y, concretamente, me refiero a las obligaciones que establece el artículo 14 c) y d) de la ley reguladora, donde se habla de que el informe, la conclusión de los informes que realice la Cámara de Cuentas pueden incluir la existencia, en su caso, de infracciones, abusos o prácticas irregulares, que aquí están retratadas pero no derivadas de ellas las responsabilidades pertinentes, y las medidas que, en su caso, se puedan proponer para la mejora económica y financiera de las entidades fiscalizadas, que yo creo que falta directamente en el informe.

Entonces, le voy a hacer concretamente, o le vamos a hacer, tres preguntas.

La primera, si en su opinión, en la opinión de la Cámara de Cuentas, esas infracciones, abusos o prácticas irregulares tienen como consecuencia eventuales responsabilidades disciplinarias o penales.

Y le voy a hacer también otra pregunta al respecto de cuáles son las propuestas concretas de mejora de la gestión económica y financiera que nos puedan permitir restituir el erario público perjudicado como consecuencia de estas actuaciones.

Y una pregunta más, que no me quedó claro de la lectura del informe. Aquellas contrataciones que se han realizado con terceros ajenos a la concesión, ¿han contado con procedimientos donde se respetasen los principios de publicidad y concurrencia?

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias.

Por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra su señoría, Manuela Serrano.

La señora SERRANO REYES

—[*Intervención no registrada.*]

Perdón.

Le agradecemos, desde el Grupo Socialista, a usted y a su equipo el trabajo de fiscalización para garantizar el buen uso de los recursos públicos que gestiona nuestra institución autonómica.

Desde el Grupo Socialista, le agradecemos las recomendaciones efectuadas por el órgano fiscalizador, que seguro que serán positivas de cara al futuro, para que el Gobierno de la Junta de Andalucía las siga teniendo en cuenta para una óptima gestión de la obra pública.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señoría.

Terminado el turno de posicionamiento de los distintos portavoces, cedemos la palabra al presidente de la Cámara de Cuentas.

Presidente, cuando quiera.

BORRADOR

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias por la valoración que han hecho de este informe de la Cámara, y voy a intentar contestar con la máxima brevedad, concisión, en la medida de mis posibilidades, a las cuestiones concretas que me han formulado en torno al mismo.

La señora Cortés, que me ha formulado una serie de preguntas. Bueno, algunas de las que ha planteado tienen que ver, a lo mejor, con opinión personal, que... Voy a intentar plantear la opinión que ha tenido la Cámara en el desarrollo de este trabajo, aunque puede que en el..., entremedias se vaya alguna opinión personal. Pido disculpas si se escapa, ¿no?

Primero, en relación al cumplimiento de la recomendación, yo creo que en el informe la Cámara lo deja bastante claro, es decir, en la documentación que ustedes como parlamentarios tienen a la hora de votar el presupuesto hoy, hoy por hoy, lo que es la normativa que regula la elaboración del presupuesto..., desde nuestro punto de vista no hay la suficiente información para poder conocer el alcance y el montante de los compromisos que en un momento dado se adquieren con operaciones de este tipo, que tienen que ver con, digamos, compromisos plurianuales a lo largo de..., sobre todo lo que se refiere a las subvenciones de la explotación de este tipo de operaciones. Entonces, lo que nosotros sugerimos humildemente desde la Cámara es que se pueda acompañar esa información para que ustedes se puedan formar mejor una opinión respecto del alcance de todo este tipo de operaciones que, efectivamente, no tienen una incidencia solo en un año sino que tienen una trascendencia plurianual.

En cuanto a la opinión del procedimiento, si es una buena gestión o si se produce o no, y mezclándolo un poco con el siguiente del modelo de colaboración público privada, yo..., si me permite, yo distinguiría dos cosas. El modelo de colaboración público privada es un modelo que tiene ventajas e inconvenientes por distintos lados, ¿no? Hacer una crítica o una valoración rápida sería por mi parte injusto porque una cosa es lo que teóricamente es el modelo, que resuelve una serie de cuestiones y al que han acudido muchas administraciones de este país..., y si me permite decir, de todos los signos políticos, ¿no?, porque se ha acudido como a un mecanismo para que ante un escenario de restricción de tipo presupuestario y de restricción de deuda pudiera favorecer la actuación de las administraciones para atender determinados servicios públicos.

Con independencia de eso, lo que está claro es que la ejecución del modelo también hay que perfeccionarla, y en nuestro informe lo que ponemos de relieve es que esta ejecución del modelo público privado en relación con las dos actuaciones concretas, que son las del metro de Sevilla y la del..., la línea del metro de Sevilla y las dos líneas del metro de Málaga, pues ha tenido bastantes disfunciones porque los costes se han sobrepasado en una cantidad apreciable y, por tanto, concluimos desde el punto de vista de la Cámara que esa ejecución, que ese modelo en estos dos casos concretos no ha sido lo más eficiente, precisamente, de lo que se quería plantear, ¿no? De lo que se quería plantear. Y luego, en cuanto al enriquecimiento injusto de la administración, también conoce usted muy bien que cuando se presentan situaciones no contempladas, y desgraciadamente en nuestro país el tema de la elaboración de los presupuestos y de los proyectos de ejecución deja mucho que desear en muchos casos, es una vía que está contemplada desde el punto de vista normativo para solventar el problema de cuándo hay que atender un trabajo realizado en demasía por un empresario privado, que no puede verse perjudicado por la realización de unas inversiones de las que se vaya

BORRADOR

a beneficiar la administración. Lo que desde mi punto de vista hay que intentar es evitar que eso ocurra, porque lo que demuestra cuando ocurre es que ha habido una mala previsión y una planificación de todo el proyecto, y ese es un elemento que debemos evitar de todas todas.

Por otra parte, el señor Romero me ha hecho también algunas preguntas que quiero contestarle. Bueno, una cosa es buena o mala gestión, que es una valoración que tendrán que hacer ustedes, seguramente, y otra cosa... Porque esto no ha sido un informe de auditoría operativa, es un informe de legalidad y de cumplimiento financiero, ¿no? Pero luego, sí decirle que desde el informe no se ha identificado ninguna responsabilidad contable, ¿no?, ni por parte de la propia Cámara ni cuando nosotros enviamos los informes que, como saben, enviamos todos los informes a la fiscalía del Tribunal de Cuentas, y tampoco hasta la fecha el Tribunal de Cuentas ha identificado ningún tipo de responsabilidad contable, ¿de acuerdo?, es decir, que es la que nos compete a nosotros identificar, ¿no?

Y, a partir de ahí, ya un poco todo lo que pudiera derivarse está dicho, es decir, nosotros evaluamos la responsabilidad contable, ustedes tienen que valorar la gestión, que haya sido mejor o peor en relación con el cumplimiento que tiene que tener este tipo de inversiones si se cumplen o no los objetivos para los que estaban previstos, ¿no? Por nuestra parte, lo que hemos querido hacer, con todo nuestro esmero y nuestro saber hacer, es poner a su disposición un análisis del fenómeno lo más exhaustivo posible para ayudarles a tomar las decisiones oportunas y que puedan prever mejoras, en su caso, a este tipo de modelo o un análisis lo más profundo sobre las circunstancias que han rodeado el desarrollo de este tipo de operaciones de colaboración público privada.

Muchas gracias.

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor presidente.

Igual que a los consejeros que le han...

[*Intervención no registrada.*]

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Efectivamente, ha habido una cosa.

No lo ponemos de relieve el que se haya producido algún..., en el análisis, tendría que analizar el informe. Ahora mismo no sabría contestarle, pero yo me comprometo a analizarlo porque sí decimos que se han hecho ese tipo de operaciones, pero lo analizo con detenimiento y se lo comunico, ¿de acuerdo?

El señor ALONSO ALONSO, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Repito, gracias, presidente, por su comparecencia, igual que a los consejeros que le han acompañado y sus colaboradores.

Levantamos la sesión y a y cuarto comenzamos con el consejero.

[*Receso.*]

BORRADOR