8-10/OICC-000003 y 8-11/OICC-000015. Informes Especiales de la Cámara de Cuentas, de fiscalización de regularidad de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), ejercicio 2008, y de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, ejercicio 2009.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Señorías, continuamos con el orden del día de la Comisión. Damos la bienvenida a los representantes de la Cámara de Cuentas, que están presididos por don Antonio López Fernández. Bienvenidos.

Y vamos a empezar con los informes que, en este caso, traen aquí a la Cámara de Cuentas. Como parece que está ya pactado, son dos informes los que hay que hacer, que se van a hacer seguidos por un espacio de tiempo. Los portavoces de los grupos políticos contestarán también en un solo turno, y después tendrá la palabra, lógicamente, el Presidente, para terminar el debate.

Así que empezamos los dos informes especiales: uno, referido a la fiscalización de regularidad de la Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamiento de Granada, S.A. (VISOGSA), ejercicio del 2008. Y el informe especial de fiscalización sobre el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transporte de bahía de Cádiz, Granada, Málaga y Sevilla, ejercicio 2009.

Para empezar estos informes, tiene la palabra el señor Presidente de la Cámara de Cuentas, don Antonio López Fernández.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchísimas gracias. Y buenos días.

Las dos actuaciones que voy a analizar en esta comparecencia, como ha señalado la Presidencia, se refieren las dos al ámbito local y se encuentran recogidas en planes de actuación de la Cámara de Cuentas de 2009, para el caso de VISOGSA, y 2010, para el caso de los consorcios metropolitanos de transporte.

El relativo a la primera de las empresas, VISOGSA, fue aprobado por el Pleno de la Cámara de Cuentas el 28 de enero de 2010. El objetivo principal de esta actuación ha sido realizar una fiscalización de regularidad correspondiente a la actividad desarrollada en 2008.

Quiero... Me van a permitir que haga una pequeña puntualización en relación con este punto; es decir, el hecho de que se trate de una actividad desarrollada en 2008 es porque cuando se aprueba en el plan de actuación de 2010, el ejercicio cerrado por la empresa, el único ejercicio cerrado es del 2008. El de 2009, que hubiera sido el inmediatamente anterior, no lo cierra la empresa de acuerdo con la normativa mercantil sino hasta junio del 2009. De ahí que el ejercicio fiscalizado sea el 2008.

Bueno, la dilación en el tiempo de poder ver este informe quizá hace que esté ahora un poco fuera de tiempo, ¿no?, pero me permiten que den la explicación del porqué de los tiempos, ¿no?, en cuanto a esto.

Quiero también, antes de continuar con mi exposición, agradecer a la Consejera Carmen Iglesias, de la Cámara de Cuentas, su presencia en esta Comisión.

Bien, decía en relación a VISOGSA los comentarios que he formulado. Y por lo que se refiere a la actuación relativa a los consorcios metropolitanos de transporte, esta actuación fue aprobada en el Pleno de la Cámara de Cuentas el 24 de mayo de 2001. Se ha realizado una auditoría operativa, consistente en realizar un análisis comparativo de la gestión desarrollada en el ejercicio 2009 por los cuatro consorcios metropolitanos de transporte que contaron con mayor dotación presupuestaria en ese ejercicio —es decir, los de Sevilla, Málaga, Granada y Bahía de Cádiz—, con el fin de determinar si los resultados de la gestión del servicio reflejan diferencias en términos de eficacia, eficiencia, economía, equidad, calidad y respeto al medio ambiente. Es decir, los dos informes tienen dos objetivos totalmente distintos: mientras que el informe de VISOGSA, como tendré oportunidad de comentar a continuación, es un informe de regularidad, financiera y legal; el informe sobre los consorcios metropolitanos es una auditoría operativa, es una fiscalización que lo que pretende es poner de relieve en qué medida se han cumplido los objetivos de eficacia y eficiencia en el desempeño de esta entidad.

Por lo que se refiere a VISOGSA, y en relación con el ejercicio 2008, que es el objeto de la fiscalización, señalar que esta empresa se constituyó como sociedad anónima el 26 de junio de 1980, siendo la propietaria, en su totalidad, del capital social la Diputación Provincial de Granada. Con fecha 21 de diciembre de 2006, la Diputación acordó la autorización del inicio de los trámites necesarios para la fusión por absorción de VISOGSA, que es la sociedad absorbente, y la empresa Infraestructuras y Equipamientos de Granada, S.A. —Inagra—, que es la sociedad absorbida. Ambas empresas en ese momento eran capital cien por cien propiedad de la corporación provincial.

La fusión implica la disolución, sin liquidación, de Inagra y la transformación..., perdón, la transmisión en bloque a VISOGSA de su patrimonio social, quedando subrogada en todos los derechos y obligaciones de la sociedad absorbida sin limitación alguna a partir de enero de 2007. Se consideran balances de fusión de la sociedad a fusionar los cerrados a 31 de diciembre de 2006, y la nueva empresa pasa a denominarse Empresa Provincial de Vivienda, Suelo y Equipamientos de Granada, S.A., VISOGSA.

Las conclusiones más importantes de la fiscalización son las que paso a señalarles.

En relación con los principios y normas de control interno, merece la pena destacar lo siguiente:

La empresa no dispone de un inventario de los elementos que conforman el inmovilizado. Además se ha comprobado que el registro contable utilizado para el cálculo de las amortizaciones está incompleto, por lo que las dotaciones anuales a la amortización contabilizada no son correctas.

La empresa no disponía en sus archivos de la documentación soporte para la verificación del valor de sus activos, escrituras, informes técnicos y otros documentos, por lo que han tenido que ser solicitados durante el trabajo de campo a los correspondientes notarios y/o registros de la propiedad.

VISOGSA no tiene definido en su organigrama un puesto de trabajo destinado a realizar las funciones de control interno que, sin dependencia funcional ni orgánica del departamento económico y financiero, pueda garantizar el adecuado funcionamiento de los sistemas de control administrativo y contable.

En los expedientes de personal analizados no consta la documentación correspondiente a la fase de selección de personal. Por otra parte, los expedientes carecen, con carácter general, de la información correspondiente a la vida laboral del empleado.

Para el desarrollo de su actividad, VISOGSA dispone de 67 cuentas corrientes en un total de ocho entidades financieras. Además, la sociedad está autorizada para la disposición de fondos en otras once cuentas corrientes cuyos titulares son los ayuntamientos o empresas municipales con los que VISOGSA tiene firmados convenios.

Se han detectado partidas conciliatorias pendientes de ajustar y clasificar en sus correspondientes cuentas contables desde el ejercicio 2007.

Respecto a la contabilización y custodia del efectivo en caja, se ha detectado que no hay segregación de funciones, puesto que confluyen en la persona responsable del departamento financiero tanto la función de custodia del efectivo en caja como la autorización y contabilización del gasto. Los asientos de caja no se realizan con una regularidad establecida, y algunos documentos, como facturas de comidas, taxis, correos, viajes, gasolina, se contabilizan sin autorización ni aprobación previa del gasto.

En cuanto a la legalidad aplicable se destacan los siguientes aspectos:

En relación con la actividad contractual, el informe señala que en los contratos formalizados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de Contratos del Sector Público, que, como todos ustedes saben, fue 30 de abril del 2008, solo consta la resolución de la mesa de contratación, copia de la publicación en un único medio de prensa de difusión local y el documento contractual. No constan en el expediente los criterios técnicos por los que se resuelve la adjudicación, ni los pliegos de prescripciones técnicas y económicas, ni las bases de contratación.

Respecto a los contratos de servicios vinculados a las obras realizadas, solo constan en los expedientes los contratos y/o notas de encargo realizadas a los arquitectos y aparejadores seleccionados.

El contrato de prestación de servicios de control de calidad de las obras, firmado con una empresa en septiembre de 1997 por un plazo de dos años, se ha prorrogado tácitamente nueve ejercicios. Esta empresa continúa realizando la prestación del servicio de control de calidad en la práctica totalidad de las obras promovidas por VISOGSA.

Por lo que se refiere a la contratación de personal, se indica en el informe que, como consecuencia de la fusión por absorción entre VISOGSA e Inagra, los contratos originales de los trabajadores de la empresa absorbida, integrada en VISOGSA —son contratos por obra y servicio de duración determinada—, ya están vencidos sin que la empresa haya realizado ninguna acción tendente a normalizar esta situación.

En cuanto a los servicios de asistencia jurídica que recibe la empresa por tres funcionarios de la Diputación de Granada, se destaca en el informe que estos funcionarios reciben de la empresa retribuciones con el concepto de honorarios, asesoramiento jurídico, aunque clasificados contablemente como rendimientos del trabajo. En virtud del acuerdo firmado, la contraprestación por la asistencia letrada debería percibirse directamente por la Diputación, siendo esta la que decidiese de forma más adecuada de retribuir..., perdón, la forma más adecuada de retribuir a sus letrados a través de sus capítulos de gastos de personal.

Respecto al análisis de los estados financieros, el informe emite una opinión favorable, con las siguientes salvedades:

Cálculo incorrecto de la dotación de amortización en el ejercicio analizado; el efecto conjunto de esta incidencia en la amortización acumulada asciende a 296.946 euros, siendo objeto de ajuste en las correspondientes cuentas anuales.

La empresa no tiene registrado en su estado financiero el importe correspondiente a la obligación que tiene contraída con la Diputación por las plusvalías sostenidas en la venta de cuatro parcelas de terreno, y que ascienden a un total de 7.495.784 euros, por lo que se propone el correspondiente ajuste en los estados financieros.

Se ha comprobado que la información que aparece en la memoria de las cuentas anuales en relación al plan de inversiones, así como los conceptos y saldos registrados en los estados financieros de VISOGSA, son erróneos. A la fecha de cierre de este informe, y a instancia del equipo de fiscalización, la empresa ha contabilizado ajustes y reclasificaciones que afectan a todas las cuentas relacionadas con la ejecución de dicho plan.

Del análisis de los saldos deudores y acreedores, se han detectado saldos contrarios a su naturaleza y otros sin movimiento durante el ejercicio. Además del análisis de una selección de saldos de clientes y deudores, la empresa realizado reclasificaciones y ajustes con el fin de regularizar sus registros contables por un importe global de 11.065.840 euros.

Por último, de la conciliación de saldos con la entidad financiera, a 31 de diciembre de 2008, se obtiene una diferencia de 289.562 euros menos de lo reflejado en contabilidad.

A continuación, paso a exponerles el análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos de transportes de la Bahía de Cádiz, Granada, Málaga, Sevilla, ejercicio 2009.

En la actualidad coexisten en Andalucía nueve grandes aglomeraciones urbanas, que aglutinan a más de cinco millones de habitantes, en las que se basan territorialmente el transporte público metropolitano, que es el caso de Almería, Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla.

A la finalización del trabajo de campo —septiembre de 2010— estaban constituidos los consorcios de todas las áreas, salvo Huelva. Se crean como entidades de derecho público de carácter asociativo, dotada de personalidad jurídica independiente, de las que sus miembros, patrimonio propio, Administración autónoma y tan amplia capacidad jurídica de derecho público y de derecho privado como requiera la realización de sus fines.

Las principales conclusiones que se destacan del trabajo realizado son las que paso a señalarles.

En relación con la economía y eficiencia, no existen diferencias significativas en la gestión del servicio de transporte público por carretera llevada a cabo por los consorcios analizados.

En los casos en los que los indicadores propuestos —relativos al análisis de la oferta, de la demanda, de la eficacia y de la economía y eficiencia— presentan valores homogéneos, se explican en la mayoría de los casos por factores de índole geográfica o socioeconómica. La totalidad de la flota de los consorcios metropolitanos de transporte utilizaban combustibles tradicionales a finales de 2009, solo los de Bahía de Cádiz y Sevilla han firmado nuevos acuerdos para el fomento de uso de biodiesel, no existiendo ningún vehículo propulsado por gas, electricidad u otra energía alternativa.

En cuanto al análisis de la demanda, el número anual de viajeros ha disminuido un 4,4% en 2009, lo que ha supuesto una pérdida de más de un millón y medio de usuarios.

La integración de 15 nuevos municipios en el ámbito de actuación de los distintos consorcios no ha compensado los efectos negativos en la demanda de las actuales circunstancias socioeconómicas. En ocasiones, la disminución de la velocidad comercial y el incumplimiento de horarios, consecuencia de obras de

infraestructuras, han agravado esta situación. Los más perjudicados han sido Málaga, con más de un millón de pasajeros menos, y Cádiz, con 300.000 pasajeros menos.

En los consorcios analizados, resulta un uso medio del transporte público metropolitano de entre siete y nueve ocasiones por habitante; no obstante, en el consorcio de Granada se alcanzan 16,6 usos por habitantes.

La demanda, en un día laborable tipo y un período punta, ha recuperado los niveles de la demanda de 2007, de lo que se deduce que el descenso de desplazamientos por ocio es más acusado que por otros motivos. La demanda relativa en día tipo es también muy superior en el consorcio de Granada al resto de los consorcios, mientras que la mayor concentración de la demanda, en hora punta, se produce concretamente en el de Bahía de Cádiz.

Por otra parte, la mitad de los desplazamientos se realiza usando el billete único, constatándose un importante y generalizado aumento en su utilización. En el consorcio de Granada y Sevilla se alcanza un 58% de penetración de la tarjeta consorcial.

Respecto de la ocupación media de los vehículos, calculada poniendo en relación las plazas ofertadas sin la demanda real, los consorcios metropolitanos han ocupado el 22,7% de las plazas ofertadas en el año analizado. La mejor ratio ha sido obtenida por Granada, con un 38,3, mientras que el consorcio de Sevilla sólo ha alcanzado un 16,8.

Respecto de la demanda en un día laborable tipo, el índice de ocupación aumenta siete puntos sobre el general y en período punta alcanza el 39,4%. Estas ratios presentan sus mayores valores en el consorcio de Granada y los más bajos, en los de Sevilla.

En cuanto al análisis de la calidad, de la prestación del servicio, se reciben 4,4 quejas y reclamaciones por cada cien mil viajeros. En relación con la demanda existente, el mayor índice se registra en Bahía de Cádiz y el menor, en Málaga, con 9,2 y 1,8, respectivamente. La gestión de las mismas se realiza de forma ágil y eficaz.

Todos los consorcios realizan encuestas de satisfacción con una periodicidad mínima anual. La opinión sobre el transporte público metropolitano en 2009 es siempre positiva, salvo en el consorcio de Málaga, donde se constata una evolución a la baja respecto de los resultados de las encuestas anteriores.

El servicio marítimo en el consorcio de transporte Bahía de Cádiz obtiene una óptima valoración. La gestión de los consorcios es, asimismo, bien valorada. Los aspectos que reciben una mayor puntuación son el trato recibido y la limpieza, siendo la frecuencia de paso y las tarifas los de opinión más negativa.

Respecto de la eficacia, el análisis se ha centrado tanto en los objetivos incluidos en la legislación como en los sistemas de planificación y control. En cuanto al primero de los aspectos analizados, se destaca que la competencia sin mandato, incluidos en los estatutos de los consorcios de transporte, posee un elevado grado de desarrollo. No obstante, desde la entrada en vigor de la Ley 1/1994, de 11 de enero, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Consejería de Obras Públicas y Vivienda, previa propuesta del consorcio, sólo ha realizado el Plan Metropolitano de Transporte de Sevilla, aprobado en 2006.

En cuanto a los sistemas de planificación implantados por los distintos consorcios, los de Bahía de Cádiz y Sevilla poseen el certificado UNE-EN ISO 9001, Sistemas de calidad, para varios procesos de gestión. No obstante, en el consorcio de Sevilla no se ha auditado en 2009 por encontrarse en fase de modificación del alcance.

Dicho sistema incluye la formulación y seguimiento de objetivos e indicadores de gestión, obteniéndose un elevado nivel de consecución. Aunque en los consorcios de Granada y Málaga se diseñen algunos objetivos e indicadores de gestión, su escasa formalización hace que no constituyan un verdadero sistema de planificación y control. Por otro parte, los objetivos incluidos en los programas de actuación, inversión y financiación, formulados por los consorcios, no son objeto de seguimiento.

Y, por último, señalar que los consorcios metropolitanos de transporte firmaron en 2006 un protocolo de colaboración desde el que se impulsa y ejecutan proyectos comunes a todos los consorcios de transportes andaluces, con el objeto de homogeneizar, en la medida de lo posible, la prestación del servicio en las distintas áreas metropolitanas.

Los consorcios Bahía de Cádiz y Málaga son los más activos en esta importante faceta de eficiencia y coordinación, al liderar el 80% de los proyectos comunes vigentes en 2009.

Por mi parte, en esta primera intervención, es todo.

Gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

A continuación, tienen la palabra los portavoces de los grupos políticos. En primer lugar, por parte del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra su portavoz, la señora Inmaculada Nieto.

La señora NIETO CASTRO

—Gracias, Presidenta. Buenos días.

Bien, en primer lugar, felicitar al equipo de la Cámara por la rendición de cuentas, por los informes exhaustivos que con carácter general hace, y por el valor añadido que tiene su labor en un momento en el que la ciudadanía recela del funcionamiento de las administraciones y del uso que se da a los recursos que se gestionan desde las misma. Es una labor, por tanto, que desde Izquierda Unida consideramos importante, también ingrata, al tiempo que la perspectiva que pone la distancia temporal de la elaboración de los informes con el momento en el que ocurren las incidencias que se exponen temporalmente..., Bueno, pues genera alguna de las dudas que también la ciudadanía, probablemente, desearía que corrigiéramos.

Tuvimos ocasión de hablar en el Pleno anterior, precisamente, de la labor de la Cámara y de la posibilidad futura, al hilo de la elaboración de la Ley de Transparencia y de Participación Ciudadana, de abordar algunas mejoras y algunos refuerzos en sus recursos, alguna redistribución de su trabajo y de sus departamentos, pues, para reforzar la labor, y sobre todo el carácter vinculante de sus informes.

Bien, con esa reflexión previa, entrando ya en la materia que ha sido objeto de la comparecencia, como bien decía usted en el inicio de su exposición, son dos temas de naturaleza bien distinta.

En cuanto a la empresa de vivienda analizada en el ejercicio 2008, esa empresa dependiente de la Diputación de Granada y que se puso en marcha, efectivamente, en 2007 y se gestó en el 2006, a la luz del informe que ustedes han elaborado, pone muy en evidencia las debilidades de esa formación de la empresa y de

esa gestión de la misma. Da una fotografía deficitaria en algunos elementos que, como refería anteriormente, ahora están en el centro de las preocupaciones ciudadanas, sobre todo por aquello que siembra duda razonable sobre su transparencia y sobre el buen uso y el buen funcionamiento de una empresa que tiene cometidos tan vitales y que ya lo eran en aquellas fechas.

Entendemos que la proliferación de empresas que han nacido con esas características, con una estructura, un organigrama y una gestión de los recursos que no ha sido muy correctamente planificada, o no se ha tenido en cuenta en su planificación elementos que ahora son centrales, probablemente arroja las consecuencias sobre las que el informe de la Cámara pone evidencias ciertas. Aunque luego no hayan tenido un recorrido legal grave, no es menos cierto que la acción, desde lo público, debe ser ejemplar y ejemplarizante, y por tanto cualquier debilidad detectada en el funcionamiento cotidiano de una empresa pública debe ser, efectivamente, puesta en evidencia para ser inmediatamente corregida, por lo menos desde quienes consideramos que lo público debe fortalecerse y rearmarse. Así lo entendemos y así asumimos todas esas críticas que puedan hacerse sobre la gestión de lo público, no como excusa que puedan justificar su desaparición o el debilitamiento de lo público, porque en realidad la eficacia, la eficiencia en la gestión no viene dado de que la entidad sea pública o privada, sino de que, efectivamente, el trabajo se planifique, se organice y se lleve a cabo con criterios rigurosos en los términos financieros, contables, por supuesto también de contratación de personal y de cumplimiento de objetivos para los que se haya creado.

Con relación al análisis comparativo de la gestión desarrollada por los consorcios metropolitanos, quizás sea uno de los temas en los que el tiempo que ha transcurrido desde la anualidad que se estudia permita ver una evolución más considerable, porque, efectivamente, como bien refleja el informe, la sostenibilidad de la movilidad, la implementación de políticas que hagan que el territorio se vertebre, que se garantice a la ciudadanía el acceso a un transporte que sea confortable, que sea eficiente, con una secuencia, una periodicidad que lo haga útil además, pues, para el trabajo, para el estudio, para el ocio, realmente son retos que aun estando por conseguir en su materialización concreta, sí que es cierto que el tiempo que ha transcurrido desde el 2009 a aquí permite ver que se van dando pasos en una dirección que podríamos considerar correcta en cuanto a esos objetivos de intermodalidad y de respeto al medio ambiente.

De hecho, en los borradores de pliegos que se están preparando para efectuar los concursos públicos para renovar las concesiones de transporte público colectivo por carretera, a partir de este mismo año 2013, cumpliendo con normas que proceden de la Unión Europa a este respecto, ya se promueve el ahorro y la eficiencia energética, el uso de energías limpias, y también la promoción de la intermodalidad autobús y bicicleta, o la mejora de la calidad del transporte, o el incremento de la información al público, sirviéndonos de nuevas tecnologías de información y de comunicación, que son algunos de los elementos que son referidos en el informe, que son analizados en el informe sobre el funcionamiento de dichos consorcios metropolitanos. Realmente el esfuerzo de ampliación, de incorporación de nuevos municipios a esos consorcios, decisiones de este tipo, que además ya hemos tenido ocasión, incluso, de adoptar en el seno de esta Comisión en esta nueva legislatura, vienen a abundar en esa línea de extender las posibilidades, de acercar las posibilidades de utilización de estos recursos a un mayor número de personas, y, por tanto, con ello contribuir a esos criterios de sostenibilidad y de eficiencia en el transporte, y de vertebración de nuestro territorio de una manera más correcta.

Yo lo dejo ahí, reiterando la felicitación de nuestro grupo parlamentario por el trabajo, y emplazándonos a nosotros mismos a hacer efectiva esos cambios que hagan que la Cámara se vea reforzada en su ingente labor.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Nieto.

A continuación tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, en este caso la señora Masegosa.

La señora MASEGOSA MARTOS

—Sí, muchas gracias, Presidenta.

En primer lugar, agradecer especialmente la presencia hoy aquí del Presidente de la Cámara de Cuentas, felicitarlo por su exposición, y también hacerlo extensivo al resto de miembros de la Cámara, por el trabajo que con regularidad y habitualmente vienen realizando en las labores y en las tareas que tienen encomendadas.

Y entrando en el primero de los informes, al que se ha referido esta mañana el señor López, sí quisiera poner de manifiesto, lo ha dicho también él al inicio de su intervención, de que VISOGSA se trata de una empresa pública, ciento por ciento propiedad de Diputación y que el objeto social fundamental consiste en la promoción, en la construcción y en la rehabilitación de suelo edificable y equipamiento comunitario de edificios y viviendas con una especial atención a las de protección oficial, y especialmente, o prioritariamente a las de promoción pública.

Estamos analizando hoy un informe, como bien ha dicho usted, ya de una cierta antigüedad, que tenemos que mirar además, y ver desde esa perspectiva porque después han ido sucediendo actuaciones al respecto.

Después de un detallado análisis del informe se viene a concluir que los estados financieros de las empresas que corresponden al ejercicio 2008 expresan, y así lo recoge el informe, la fiel imagen del patrimonio, de la situación financiera de la empresa, de los resultados de las operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio terminado a 31 de diciembre de 2008. Decir, concluye que esos resultados expresan fielmente ese resultado económico y patrimonial del ejercicio. Es cierto que en el informe, y así se ha puesto de manifiesto, contiene reflexiones que en algunos puntos podemos compartir, aunque con ciertas matizaciones, con otros, desde luego, respetamos, aunque no compartimos en su integridad, y que entendemos, porque entendemos, obedecen a la existencia de una disparidad de criterios en el modo de llevar la contabilidad y que pueden ser susceptibles de interpretaciones diferentes.

Esa consideración es la que llevó en el plazo establecido al efecto a la propia empresa, a VISOGSA, a plantear las alegaciones oportunas para explicar y aclarar las observaciones que el informe contiene, alegaciones que constan en el informe completo y que no voy a reiterar, pero que, desde luego, asumimos y damos por reproducido en su integridad.

En cualquier caso, insisto, las diferencias entre los criterios de aplicación de la contabilidad que mantiene VISOGSA con respecto a los que se aplican no han sido objeto de ningún tipo de sanción, ni siquiera entendemos son punibles, simplemente, insisto, obedecen a diferentes criterios de interpretación, y prueba de ello es que el expediente, junto con las alegaciones, fue remitido al Tribunal de Cuentas sin que se haya hecho ninguna aclaración o actuación al respecto.

En cualquier caso, creo que también es bueno resaltar, o mencionar, que VISOGSA se ha estado auditando desde el año 1982 de manera regular con empresas externas y cuyas conclusiones son públicas y han resultado correctas en todo momento, auditorías que confío sigan realizándose. Y también insistir en que las alegaciones que se asumen y que se asumieron por parte de las empresas se han ido subsanando también a lo largo de estos años, y confío y espero que el actual equipo que dirige la empresa siga haciendo las auditorías que se venían haciendo, y siga subsanando, en la medida de lo posible, si aún existía alguno de esos errores.

En cualquier caso, insistir en esa conclusión a la que llega el informe de la Cámara, en que la situación económica financiera y patrimonial de la empresa refleja la fiel imagen de la misma, y es correcta, dato con el que cerraré mi intervención al respecto, pero no sin antes poner en valor en esta Comisión la gran labor social, la riqueza y el empleo que la empresa VISOGSA ha realizado en la provincia de Granada, con más de ocho mil viviendas y edificios públicos, y de equipamientos que se han ido construyendo a lo largo de treinta años de existencia, en los que, efectivamente, se ha hecho, o se ha dado el derecho a los ciudadanos a una vivienda pública a miles de granadinos y granadinas.

Y sigo con el siguiente, con el siguiente de los informes, poniendo en valor, en primer lugar, la labor que vienen desarrollando los consorcios, y que me van a permitir resalte que es una apuesta clara de la Consejería de Fomento y Vivienda, antes de Obras Públicas y Vivienda, que mantiene y continúa realizando con esos consorcios por las funciones que, desde luego, son encomiables, que viene desarrollando y que tiene atribuidas, consorcios que, como bien se recoge en su objeto, en el informe, el objeto fundamental, y así, insisto, lo recoge el propio informe, es consolidar modelos de transporte metropolitanos que sean sostenibles, dinámicos y vertebradores del territorio para poder garantizar la movilidad de todos los ciudadanos mediante una red intermodal, multimodal —como queramos llamarlo—, eficaz y respetuosa con el medio ambiente, que además insiste en la integración tarifaria de todos los servicios de transporte y, desde luego, una mejora intermodal. Y en ese sentido la Consejería de Fomento y Vivienda ha apostado claramente por ese transporte público metropolitano, y tiene, pone y así lo recoge expresamente el informe, como una de las bondades del sistema tarifario integrado en el que no solo se abarata el coste para aquellos viajeros o usuarios que utilicen el transporte público, sino que además permite integrar a todos los operadores de transporte que actúen dentro del área metropolitana de influencia de los consorcios. Por tanto, constar o hacer constar ese reconocimiento por parte de este grupo a la labor que, insisto, realizan esos consorcios.

Y entrando en el contenido del informe, sin ánimo de ser exhaustiva por la extensión, y de acuerdo con la exposición que ha realizado hoy el Presidente, tengo que decir que este grupo parlamentario comparte las conclusiones que se recogen en el informe con muy pocas o pequeñas matizaciones, pero, en cualquier caso, todas, igual que en el anterior, deben asumirse y considerarse como positivas, y que ponen de manifiesto claramente que los modelos de gestión de los distintos consorcios en relación con la economía y la eficiencia son muy similares, así lo recoge el propio informe que debe valorarse como positivo, ya que exis-

te una clara unidad de criterio en todo ello que, desde luego, va a repercutir de manera positiva en la prestación del servicio. Destacable, o me quedaría con el dato o la reflexión, que también se ha realizado en el análisis de la demanda del número de usuarios que utilizan el transporte público de las áreas metropolitanas analizadas, y donde se destaca una reducción en el número de usuarios, que también se achaca o se recoge como motivo la disminución de la velocidad comercial y el incumplimiento de horarios como consecuencia de la realización de determinadas obras de infraestructura en los ámbitos de actuación; motivos que, desde luego, sin ningún género de duda harán que el usuario se decante por otro medio de transporte si no se le garantiza una fiabilidad de horarios para sus desplazamientos, pero que son motivos que desde luego no son achacables en modo alguno a los consorcios, aunque desde luego se ven afectados o les afectan directamente.

Añadir que hemos observado desde otro ámbito y en este mismo tema, desde otro ámbito de responsabilidad que este dato de disminución del número de pasajeros se ha repetido o se ha venido repitiendo en años sucesivos, y por desgracia en este caso, Presidente, yo voy a añadir otro motivo a los recogidos en el informe, y es la crisis económica por la que estamos atravesando, con su principal lacra, que es el desempleo, que ha incidido, desde luego, de forma directa en esa disminución de usuarios porque, por desgracia, son menos las personas que cada día han de desplazarse a su lugar de trabajo, y ese es un hecho que además se puede constatar día a día si se utiliza el transporte público en las áreas metropolitanas, y concretamente en el de Granada, que es el que habitualmente conozco, desde luego se observa esa importante disminución, que va perdurando.

Y en cualquier caso, a pesar de todo, de ese dato de disminución en el número de pasajeros, sí queremos valorar y destacar algo que hace el informe, que recoge el informe, que es el uso, el uso del billete único, que viene a habilitar a su poseedor para poder utilizar el billete en cualquier medio de transporte público que preste sus servicios en el área de influencia del consorcio, lo que desde luego permite agilidad y, sobre todo, un ahorro importante entre las ya maltrechas economías familiares de los ciudadanos andaluces. Unos ciudadanos que también recoge el informe tienen la posibilidad, de manera regular, de valorar esos servicios que prestan los diferentes consorcios, y así se recoge en el informe y ha hecho especial incidencia en su exposición esta mañana, porque todos los consorcios realizan encuestas de satisfacción entre los usuarios, algo que debe valorarse positivamente porque demuestra, debe demostrar ese interés, además de conocer cuál es la percepción del usuario del servicio que se presta, dar respuesta a las demandas reales de los usuarios que, aunque como también se ha dicho, son pocas las quejas, deben subsanarse, deben subsanarse esas deficiencias con agilidad también, como se recoge en el informe.

Y para ir finalizando y como no podía ser de otra manera, desde este grupo y desde esta comisión, apoyaremos todas las consideraciones y recomendaciones que se recogen en el informe emitido respecto a las concesiones gravadas por prohibiciones..., con prohibiciones de tráfico, las recomendaciones también relativas al fomento del uso del biodiesel que, como bien recoge el informe, ya se ha iniciado en algunos consorcios y que se sigue ampliando en los restantes, y también en lo relativo al uso de vehículos no contaminantes, una apuesta clara que ya ha puesto de manifiesto la Consejera en esta sede parlamentaria o también apostar por otros medios de transporte como la bicicleta, con la construcción de nuevas infraestructuras, dentro, evidentemente, del ámbito competencial de la Consejería, que lo hagan compatible, como está haciendo con

los metropolitanos, los carriles bici u otras infraestructuras donde se haga compatible el transporte público con el particular.

Y termina destacando, y así lo recoge, que, en cuanto a planificación y control, el informe, la planificación y control de los consorcios, las competencias y los mandatos incluidos en los estatutos, en sus estatutos, a los que de forma clara nos hemos referido o me he referido en este caso al inicio del informe poseen un elevado grado de desarrollo. Por tanto, para cerrar ese capítulo reitero que desde este grupo valoramos positivamente el informe que emite la Cámara de Cuentas, asumimos sus conclusiones y las trasladaremos, en este caso también, a la Consejería de Fomento.

Y finalizar ya definitivamente. En nombre del grupo parlamentario, reconocer el trabajo de las instituciones de control y fiscalización como el que realiza la Cámara de Cuentas, considerando que es un trabajo..., es totalmente oportuno siempre, y en estos momentos también oportuno y conveniente para garantizar la transparencia en la gestión de las empresas y organismos públicos, transparencia y rigor en la gestión que hoy se pone de manifiesto con los informes y con los organismos que hemos auditado.

Nada más y muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Masegosa.

A continuación, tienen la palabra los portavoces del Grupo Parlamentario Popular.

Me han comunicado que lo van a hacer dos personas distintas y van a utilizar el mismo tiempo, lógicamente, que los que han tenido un solo turno.

Así que, en primer lugar, tiene la palabra la señora Vanessa García para analizar el Consorcio Metropolitano de..., no, perdón, VISOGSA, ¿no?, exactamente.

La señora GARCÍA JIMÉNEZ

—Gracias, Presidenta.

Señorías, señor Presidente de la Cámara de Cuentas, buenos días y gracias por acompañarnos esta mañana y por la exposición que ha hecho del informe de fiscalización de la empresa VISOGSA durante el ejercicio 2008.

La verdad es que un trabajo como el que ustedes hacen, tan exhaustivo como necesario, es una verdadera pena que por el funcionamiento del sistema no tenga la utilidad que debiera.

En primer lugar, por lo desfasado en el tiempo, como ya ha informado usted y han reiterado el resto de portavoces, porque hablar hoy de un informe que analiza la gestión de una empresa hace cinco años, pues, no tiene mucho sentido, puesto que las circunstancias hoy día y en este caso concreto han cambiado, y mucho. Y, en segundo lugar, cuando se detectan cosas como las que aquí se han expuesto, que son de extrema gravedad en una empresa pública, si no existe ningún seguimiento ni unas exigencias de corrección con toma de medidas, pues, todo el trabajo del informe queda en eso, pues en pura información.

Y lo que este documento que hoy traemos nos informa sobre la empresa provincial de vivienda y equipamiento de Granada, dependiente en su totalidad de la Diputación Provincial de Granada, y nos lo informa

claramente, es de cómo funcionaba cuando la dirigía el Partido Socialista, funcionamiento que nos recuerda mucho a otras empresas públicas autonómicas.

Se trataba de una empresa que tiene tres décadas de existencia y no tiene inventario del inmovilizado, es decir, que no sabe lo que tiene; una empresa en cuyos expedientes de contratación del personal no consta que haya habido selección y, por tanto, no se sabe si se contrataba conforme a los principios de igualdad, mérito y capacidad; una empresa que tiene sin clarificar sus cuentas contables y que los asientos de caja los hace pues de aquella manera, y los documentos, además, que se contabilizan se hacen sin autorización ni aprobación previa del gasto; una empresa que contrata los servicios de los técnicos solo con notas de encargo; o una empresa que, cuando absorbe a otra de la misma clase y del mismo dueño, donde los trabajadores tenían contratos por obras y servicios de duración entre tres y seis meses, la absorbe y además no corrige esa situación, lo cual es bastante grave; una empresa que no es rigurosa en sus cuentas internas, porque llega a realizar dotaciones anuales a elementos que estaban totalmente amortizados en 2003, es decir, copia las cuentas de un año para otro; una empresa que no cumplía las obligaciones económicas millonarias que tenía con la propia Diputación en concepto de plusvalías, y, por otra parte, que la Diputación tampoco debía exigirle porque, seguramente, creerían que es que estaba muy bien de dinero. En definitiva, una empresa muy mal gestionada en todos los sentidos: en personal, en contratación y hasta financieramente; un absoluto desastre, con la gravedad que implica porque estamos hablando de capital público. Esta gestión de esta empresa creo que debería incluirse en los planes de estudio de las universidades como ejemplo de lo que nunca jamás se debe hacer en una empresa pública. Afortunadamente, como decía al principio, ha habido un cambio de gestores en la Diputación y, por tanto, en la empresa, y todo esto me consta que se encuentra ya corregido.

Sin más, muchas gracias, señor Presidente, por su asistencia y por su exposición, y le paso la palabra a mi compañero el señor Raynaud.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señora García.

Señor Raynaud, tiene usted la palabra.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señora Presidenta.

Muchísimas gracias, señor Presidente, por su informe y su asistencia, y también a la Consejera que le acompaña en la mañana de hoy con nosotros.

Voy a entrar sin más dilación en algunos comentarios, fruto del informe que ustedes hoy rinden ante esta Comisión. Y, en primer lugar, me gustaría detenerme en una de las puntualizaciones que hace el informe de la Cámara, que es en relación a las concesiones gravadas con prohibiciones de tráfico. Y dicen, literalmente: «En ocasiones el levantamiento de las prohibiciones de tráfico establecidas en los títulos concesionales se realiza llegando a un acuerdo con los operadores, por el que se les cede el derecho a realizar paradas no

establecidas en el título concesional». Y hacen ustedes una reflexión muy acertada: «En estos supuestos sería conveniente, siempre que las circunstancias del servicio lo permitan, que se llegara a un acuerdo a través del cual se le ceda el derecho al operador damnificado a realizar una parada correspondiente a una línea de otro operador, antes que pagar por un servicio que realmente no se ha prestado». Yo creo que es una puntualización muy acertada porque, en definitiva, están ustedes dando un aviso de un dinero, de alguna manera, perdido, de alguna manera, ¿eh?, ya que si se llevara a cabo esa recomendación de ustedes no se estaría pagando por un servicio que realmente no se ha prestado.

Igualmente, dice el informe que la totalidad de la flota de los consorcios metropolitanos de transporte utilizaba combustibles tradicionales a finales del año 2009. Caemos, evidentemente, lo mismo que mi compañera ha reiterado y que el señor Presidente ha hecho en su introducción..., estamos hablando del 2009, pero yo he hecho un poquito la labor de rastreo y de seguimiento para poder comparar la situación del 2009 con la actual. Y ahora haré algún comentario al respecto. Solo los consorcios de la Bahía de Cádiz y Sevilla han firmado nuevos acuerdos para el fomento del uso del biodiesel, no existiendo ningún vehículo propulsado por gas, electricidad u otra energía alternativa. Poco se ha avanzado, señor Presidente, desde el año 2009 hasta el presente año 2013, pero eso es práctica habitual del Gobierno de la Junta de Andalucía. Dime de lo que presumes y te diré de lo que careces. Mucho hablar de política energética, del transporte ecológico, de no contaminar, pero hete aquí que quien tiene en la mano la posibilidad de llevar a cabo políticas verdaderamente a favor del medio ambiente..., pues esta es la realidad cotidiana cada día.

Y también hace el informe un aviso, yo creo que interesante. En el conjunto de los consorcios resulta escaso y excepcional el fomento del vehículo compartido. Eso lo decían ustedes en el año 2009, y yo vuelvo a hacer la misma reflexión: yo reto al Gobierno de la Junta de Andalucía el que llegue y que nos ponga como ejemplo un solo acceso a una gran ciudad de Andalucía donde haya un carril bus-VAO para permitir el uso compartido de los autobuses y de los vehículos de alta ocupación.

Fíjese, la A-49 que estaba previsto el tercer carril, pero que por aprovechamiento de lo que son las medianas..., y que ahí estaba previsto el bus-VAO. El Gobierno socialista, por no expropiar, introdujo el tercer carril en la mediana, impidiendo, por lo tanto, la ejecución del carril bus-VAO. Por lo tanto, es acertado el aviso que hacen ustedes de los incumplimientos del Plan de Energías Renovables, muy lejanos en la actualidad, y de la directiva europea al respecto. Vuelvo a repetir que dime de lo que resumes y te diré de lo que careces.

Igualmente, hacen ustedes un aviso importante, desde la entrada en vigor de la Ley 1/1994, de Ordenación del Territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía, la Consejería debería de haber aprobado los planes metropolitanos del transporte, y tan solo se ha aprobado el Plan Metropolitano del Transporte de Sevilla, en el año 2006. Eso era en el año 2009 y seguimos exactamente igual en el presente año.

Pero yo les diría a ustedes más: tal y como establece esa Ley del Transporte Urbano, pues el Plan Metropolitano de Transportes de Sevilla ha quedado absolutamente desfasado, absolutamente desfasado, lo que impide la coordinación y el establecimiento de una red, de una malla, diríamos, de transbordo de los distintos sistemas de transporte, que permita el auténtico billete único de uso para el ciudadano, que es lo que realmente están demandando, un único billete para cercanía, un único billete para los metros, un único billete para los tranvías, donde los haya, un único billete para los transportes municipales, un único billete para los transportes metropolitanos.

Y yo diría más, los consorcios metropolitanos de transporte tienen la obligación estatutaria de poner en funcionamiento el comité consultivo; comités consultivos que no existen en ninguno de los consorcios de transportes establecidos. Ese es el órgano donde de verdad hay que aunar la participación de los empresarios, los sindicatos, los usuarios, los consumidores, etcétera. Pero, desgraciadamente, no tenemos tampoco, diríamos, actuaciones en ese sentido. Por lo tanto, en ese sentido, también, es muy oportuno el aviso por la Cámara de Cuentas.

Igualmente, hablan de una..., diríamos, en el análisis de la demanda, una pérdida de más de un millón y medio de usuarios. Desgraciadamente, estamos comprobando, en estos momentos y por las últimas noticias, una pérdida, por ejemplo, brutal de la línea 1 del metro de Sevilla. Y, claro, no podemos más que achacarlo a la falta, evidentemente, de correspondencia con otras líneas. Una línea de por sí es, desde luego, imposible que pueda, de alguna manera, mantener lo que es el servicio público y, sobre todo, la rentabilidad económica y social. Pero, bueno, así nos va. El informe de la pérdida de más de un millón de viajeros, el metro que más viajeros pierde de España, la línea 1 del metro de Sevilla.

Y hemos conocido hace tres días, precisamente, también, que se ha sumado a esa pérdida de viajeros el tranvía de Sevilla, la línea del tranvía de Sevilla, diseñada, desde luego, en una actuación verdaderamente alucinante, para circular en superficie por el mismo recorrido que la línea 1 del metro subterráneo. Pero como parece que ahora los que utilizan los metros, pues, son topos, pues yo creo que esa puede ser la explicación: los topos por debajo y algún cuadrúpedo en superficie, o no sé yo qué tipo de animal en superficie.

Pero, bueno, así nos va en esta política, evidentemente, de pretender vender que las ratios de las infraestructuras en Andalucía están que se salen y que, desde luego, están muy por encima del resto de las ratios europeas. Pero la realidad es la que es y el propio Informe de la Cámara de Cuentas habla de la falta de infraestructuras, falta de infraestructuras; y, en algunos casos, también de las obras, esas obras que se eternizan, esas obras que se paralizan y que, por supuesto, influyen de una manera ciertamente importante.

Y lo mismo decir respecto a la ocupación media de los vehículos. Es preocupante —termino, señora Presidenta— ese aviso importante de una ocupación media del 22,7%. Yo creo que hay que vender lo que tenemos. Y, en este sentido, yo le puedo decir que las actuaciones, desde el punto de vista de los consorcios... Dicen literalmente algunos de los operadores con los que hemos llegado y hemos tenido en estos días contacto con ellos: «Salvo algún concurso literario...» Fíjense bien, textualmente lo que dicen: «Salvo algún concurso literario o algún panfleto, como el anuncio de la Semana Europea de la Movilidad, poca venta se hace de los consorcios de transportes y del transporte público en Andalucía, sobre todo, en las grandes aglomeraciones».

Muchísimas gracias, señor Presidente, por su informe. Muchas gracias, señora Consejera, también, por su asistencia.

Y he finalizado mi intervención, señora Presidenta.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Bien, pues para terminar el debate sobre estos informes especiales, tiene la palabra el señor Antonio López.

El señor LÓPEZ HERNÁNDEZ, PRESIDENTE DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muy bien.

Solo una breve intervención para agradecerles a todos ustedes sus palabras en relación con los informes, las observaciones, las sugerencias que han hecho. Y, en especial, me van a permitir que me detenga en una observación que se ha hecho sobre el reforzamiento o el papel que puede tener la Cámara de cara al impulso sobre la rendición de cuentas y la transparencia en el sector público.

Yo he aprovechado distintas comparecencias en el Parlamento, en distintas comisiones para poner en lo alto de la mesa mejoras y cambios normativos que pudieran favorecer esa tarea, desde el punto de vista de la Cámara. Y, por tanto, me es grato escuchar que el Parlamento y los grupos políticos, los diferentes grupos políticos que lo conforman, están analizando estas u otras posibles medidas que puedan reforzar el papel de la Cámara de cara a impulsar la transparencia y la rendición de cuentas. De hecho, yo creo que, y estoy convencido y así lo he dicho en más de una ocasión, que los mecanismos de control que existen de una institución, como son los órganos de control externo, son un síntoma de la madurez democrática de un sistema. Entonces, estoy convencido de que reforzar el papel de los órganos de control externo, como es el caso de la Cámara de Cuentas, es clave para reforzar la propia democracia y el propio sistema democrático.

Y como se ha señalado por todos ustedes, es importante que los fondos públicos estén controlados, lo estén con mecanismos de supervisión adecuados, que sean oportunos —y esa tarea la tenemos también nosotros, y estamos en ello— y que sean lo más práctico posible. Por tanto, me agrada escuchar eso, y espero que en esa próxima Ley de Transparencia podamos ver medidas que hagan que realmente el papel de la Cámara se vea reforzado en ese sentido.

Muchas gracias.

La señora RICO TERRÓN, PRESIDENTA DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor López.

Bueno, pues muy agradecidos, por supuesto, a los informes que nos han traído hoy aquí todos los integrantes de la Cámara de Cuentas que hoy se han personado, y hacemos un receso para despedirlos.

Continuamos en cinco minutos la Comisión otra vez.

[*Receso*.]