DIARIO SESIONES DSPA

DIARIO DE SESIONES
PARLAMENTO DE ANDALUCÍA

COMISIONES

Núm. 165 VIII Legislatura Año 2009

OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Presidencia: Ilmo. Sr. D. Mario Jesús Jiménez Díaz

Sesión celebrada el miércoles, 1 de abril de 2009

ORDEN DEL DÍA

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

8-08/OICC-000011. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, ejercicio 2006.

8-08/OICC-000012. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad del Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz, ejercicio 2005.

© Parlamento de Andalucía - ISSN:1134-7279 - DL:SE. 1550-1994
Publicaciones Oficiales

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas, treinta y cinco minutos del día uno de abril de dos mil nueve.

Cámara de Cuentas de Andalucía

8-08/OICC-000011. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, ejercicio 2006 (pág. 3).

Intervienen:
D. Rafael Navas Vázquez, Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas.
D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.
D. Juan Antonio Cebrián Pastor, del G.P. Socialista.

8-08/OICC-000012. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad del Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz, ejercicio 2005 (pág. 10).

Intervienen:
D. Rafael Navas Vázquez, Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas.
D. Jaime Raynaud Soto, del G.P. Popular de Andalucía.
Dña. Regina Cuenca Cabeza, del G.P. Socialista.

Se levanta la sesión a las once horas, cuarenta y dos minutos del día uno de abril de dos mil nueve.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Buenos días.

Permítanme, en primer lugar, darle la bienvenida al señor Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas a esta Comisión y a ustedes también, señorías. Saben ustedes que tenemos una Comisión hoy especial, donde, en una primera parte se va a producir la comparecencia del Consejero Mayor y, a partir de las 12:00, vamos a hacer la visita a la línea 1 del Metro que, como saben ustedes, se inaugura mañana y que, habiendo sido esta Comisión sede de debates muy importantes y muy trascendentes sobre esta importantísima obra para la ciudad de Sevilla y para Andalucía, pues, tenía todo el sentido que la Comisión en pleno fuera a conocer la situación y el estado de las obras previo a su inauguración.

8-08/OICC-000011. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, ejercicio 2006

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Si les parece, comenzamos con la primera parte del orden del día, que es la comparecencia del Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas para hacer el informe de fiscalización de regularidad de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, en el ejercicio 2006. Y, posteriormente, un segundo informe, referido a la regularidad del Consorcio Metropolitano del Transporte de la Bahía de Cádiz, del ejercicio 2005.

[*Intervención no registrada*.]

Me está comentando el señor Consejero Mayor que podría sustanciarse el debate de los dos informes de manera conjunta, agrupados, si no tienen inconvenientes los portavoces.

[*Intervenciones no registradas*.]

Se pueden ustedes repartir el tiempo, sin problema ninguno, ¿vale?

[*Intervención no registrada*.]

Estábamos planteando la posibilidad de sustanciar el punto agrupando los dos...

[*Intervención no registrada*.]

Bueno, pues nada. Lo hacemos de manera separada.

Empezamos, por lo tanto, con el informe de fiscalización de regularidad de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía del ejercicio 2006.

Señor Consejero Mayor, tiene usted la palabra.

El señor NAVAS VÁZQUEZ, CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias. Con su venia, señor Presidente.

El Pleno de la Cámara de Cuentas aprobó en 2008 un informe de fiscalización de regularidad de la empresa Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, que estaba incluido en su plan de actuaciones del año 2007.

La Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros, de 12 de mayo de 2003, creó el Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, y la Ley de Servicios Ferroviarios de Andalucía, de 26 de diciembre de 2006, modificó su denominación por la de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía. Desde su creación, quedó adscrita a la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

La empresa tiene como finalidad el ejercicio y desarrollo de las competencias, potestades y actuaciones que corresponden a la Junta de Andalucía respecto a los ferrocarriles y transportes ferroviarios que les sean encomendadas por el Consejo de Gobierno, además de la ordenación del transporte ferroviario de mercancías y viajeros que tengan su origen y destino dentro del territorio de la Comunidad Autónoma, aunque discurran sobre infraestructuras de titularidad estatal, y también el ejercicio de las competencias de control e inspección de las concesiones otorgadas por la Junta de Andalucía para la construcción y explotación de las infraestructuras y servicios de ferrocarril metropolitano en los términos y con el alcance que les atribuye.

Los objetivos propuestos con este informe han sido: concluir sobre el cumplimiento de los principios y normas de control interno establecidos para la salvaguarda y control de los activos de la empresa; emitir una opinión sobre si las cuentas anuales correspondientes al ejercicio 2006 expresan, en todos sus aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera de la empresa, de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante los ejercicios terminados a 31 de diciembre, y contienen la información necesaria y suficiente para su adecuada interpretación y comprensión, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados y que guardan uniformidad con los aplicados en ejercicios anteriores; y, por último, analizar el adecuado cumplimiento de la legalidad aplicable.

Respecto al contenido del informe, cabe destacar los siguientes aspectos.

En él se recoge una opinión favorable de los estados financieros de la entidad y determina que cumple, en general, la normativa examinada. No obstante, se destacan determinadas cuestiones como las siguientes.

En relación con el control interno, la empresa no ha elaborado un inventario de los bienes que componen su inmovilizado, y tan solo dispone de un registro contable para el cálculo de las amortizaciones. La inexistencia de inventario dificulta, en principio, conocer cuestiones tales

como la ubicación de los bienes o su estado de uso, pudiendo ello afectar a las garantías sobre la fiabilidad de los registros contables y su reflejo en las cuentas anuales.

Respecto al convenio de colaboración, asistencia y cooperación entre Ferrocarriles de la Junta de Andalucía y GIASA, el comité de seguimiento no se encontraba constituido ni se había regulado su estructura y funcionamiento.

En cuanto a la legalidad, la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas exige que en cada ejercicio presupuestario los órganos de contratación den a conocer, mediante un anuncio indicativo, las características básicas de los contratos que tengan proyectado celebrar, cuyo importe sea igual o superior a las cantidades establecidas por la citada ley. Se han detectado expedientes de contratación de obra y de consultoría y asistencia en los que no constan los anuncios indicativos.

La legislación de contratación pública, al regular la mesa de contratación, requiere que se constituya por un presidente, un mínimo de cuatro vocales y un secretario, designados por el órgano de contratación. Sin embargo, en todos los contratos analizados, las mesas de contratación se constituyeron con menos vocales de los exigidos. Los estatutos de la empresa incluyen como previsión que se dote de una estructura administrativa adecuada para su funcionamiento, de acuerdo con lo que se establezca en el reglamento de régimen interior. Corresponde a su consejo rector proponer a la Consejera de Obras Públicas de la Junta de Andalucía la aprobación del mencionado reglamento, así como las reformas y modificaciones del mismo. Pero la citada norma de régimen interior aún no se ha elaborado.

Respecto al área económico-financiera, hay que tener en cuenta que las transferencias percibidas por la empresa para financiar su presupuesto de explotación tienen la naturaleza de transferencia de financiación solo en la cuantía necesaria para equilibrar su cuenta de pérdidas y ganancias en el ejercicio en que fueran otorgadas o para enjugar pérdidas de ejercicios anteriores. Todavía no se han reintegrado ni compensado las subvenciones oficiales a la explotación no aplicadas que corresponden a los ejercicios 2004, 2005 y 2006, por 18.000 euros, 81.000 euros y un millón de euros, respectivamente. No obstante, la empresa ha comunicado en cada ejercicio a la Consejería de Economía y Hacienda las cantidades que aún se encuentran pendientes de reintegro a la Tesorería.

Finalmente, voy a referirme a algunos aspectos relativos a la ejecución de los contratos.

Se han analizado 25 contratos, que suponen el 82% del total adjudicado y que estaban en ejecución en 2006. Respecto a ello, destaca que en los contratos examinados —excluidos los de Metro de Sevilla y Málaga, que se analizan de forma específica— se han detectado modificaciones que alcanzan hasta un 87% en los plazos de ejecución y aumentos de hasta un 20% en su importe. No consta que en ninguno de los contratos finalizados se haya recibido y esté acreditada, mediante un acta, la entrega o realización del objeto del mismo a satisfacción de la empresa, tal como exige la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Ello permitiría, además, iniciar el cómputo del plazo de garantía del contrato.

En relación con los metros de Sevilla y Málaga, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha cumplido el calendario de pagos fijado, en el programa de actuación, inversiones y financiación de la empresa, para las transferencias de capital destinadas a los mismos. Pero al ser el ritmo de ejecución de los trabajos inferior al previsto, se ha generado en la empresa un exceso de tesorería de 94.541.000 euros. Por otro lado, se han producido modificaciones respecto de los proyectos iniciales, lo que ha provocado un aumento en los presupuestos de inversión aprobados y un incremento de los plazos de ejecución de las obras.

Y, por último, se indica en el informe el nivel de ejecución de las encomiendas recibidas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. Del análisis del programa de actuación, inversiones y financiación de la empresa se desprende que ha sido inferior al 35%, ya que se han ejecutado 56 millones de euros, 56.109.000 euros, frente a los 160.971.000 euros previstos. Ello se debe, principalmente, a la demora en la licitación de las obras del Metro ligero de Granada y del tranvía Chiclana-San Fernando, y al retraso en los proyectos del Corredor Ferroviario de la Costa del Sol.

Nada más. Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Navas.

Conforme..., a tenor del artículo 186.2, comenzamos el debate, y tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular de Andalucía, señor Raynaud.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, señor Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas por su informe, un informe que, en principio, ya sabemos que, desde el punto de vista temporal, pues, se presenta desfasado en el tiempo, respecto a la fecha de elaboración de su trabajo de campo y de las conclusiones emitidas en el mismo, y la fecha del día de hoy, pues, prácticamente, casi, casi, dos años atrás, lo que, evidentemente, siempre dificulta que algunas de las apreciaciones o de puntualizaciones, o de recomendaciones que figuren en el propio informe, pudieran ser tenidas en cuenta por las empresas auditadas.

Pero, no obstante, a mí sí me gustaría resaltar algunos puntos que he considerado de interés, yo diría no ya de interés en lo que pueda significar desde el punto

de vista de la apreciación de la Cámara de Cuentas, sino desde el punto de vista de control de la empresa auditada, y desde el punto de vista político, pues, de gravedad por algunas de las puntualizaciones o del contenido del propio informe.

Y empezaríamos, en principio, una cosa que ciertamente no acabamos de entender, que es la primera anotación en cuanto a los resultados de la fiscalización sobre la revisión del control interno y la ausencia del propio inventario. Es decir, con independencia de que la empresa no ha elaborado un inventario que conforma el inmovilizado, pues, lo que sí es verdad es que la inexistencia de inventario, dice el informe, dificulta, en principio, conocer cuestiones tales como la ubicación de los bienes, su estado, su uso, pudiendo ello afectar a las garantías sobre la fiabilidad de los registros contables y su reflejo en las cuentas anuales.

Yo creo que eso, ciertamente, señor Consejero, en nuestra opinión, pues, tiene una enorme importancia. Y todavía más, que a la fecha de la finalización del presente informe aún no se ha dictado ninguna instrucción relativa a la elaboración del inventario por las empresas públicas. Yo diría que eso es lo peor, es decir que, incluso después supongo que desde el trabajo de campo que ustedes realizaron y que los propios funcionarios que le atendieron, pues, se apercibirían de la ausencia de ese inventario, sin embargo, a la fecha de finalización no se había dictado ninguna instrucción relativa a la elaboración de ese inventario.

Igualmente, en el siguiente punto, y fruto de las relaciones entre ferrocarriles de la Junta de Andalucía y GIASA, y del convenio que se firmó, de asistencia y de cooperación, pues, llama la atención que también se anota que al finalizar el trabajo de campo de la auditoría aún no se había efectuado el desarrollo de la organización y funcionamiento de esa Comisión de Seguimiento que iba a velar por la correcta tramitación de esa coordinación. Yo, eso, también me hago la pregunta de por qué, cómo es posible que se haya llevado a cabo esa absorción sin las debidas, o al menos con unas dificultades en su funcionamiento, puesto que esa Comisión de Seguimiento, pues, se decía exactamente que la organización y funcionamiento de la Comisión de Seguimiento será objeto de desarrollo en un documento posterior, y de cada sesión que celebre la comisión se levantará acta por el que realice las funciones de secretario.

Igualmente, hay una anotación en su informe, en el cual habla en relación a que en cada ejercicio presupuestario los órganos de contratación den a conocer, mediante un anuncio indicativo, las características básicas de los contratos de obras que tengan proyectado celebrar y cuyo importe sea igual o superior a cinco mil, doscientos setenta y ocho millones de euros, cinco millones, doscientos setenta y ocho mil euros. En los dos contratos adjudicados mediante concurso, que en el anexo figuran, en concreto, el proyecto tranvía Chiclana-San Fernando y tranvía Vélez-Málaga-Torre del Mar, segunda fase, pues, no constan en los expedientes los anuncios indicativos que requiere la legislación de contratación pública.

Digo que no sé por qué se ocultan estas bases, estas características básicas, que deberían ser, evidentemente, fundamentales a la hora de la contratación, de la licitación de este tipo de contratos. Llama poderosamente la atención en el tranvía Vélez-Málaga-Torre del Mar, que, sus señorías no sé si lo sabrán, y el propio Consejero, pues una obra que la segunda fase se encuentra acabada, no recepcionada y con unas dificultades de mantenimiento importantes de esa segunda fase.

Igualmente me gustaría llegar y conocer, aunque lógicamente ya está plasmada en el documento, pero sí alguna extensión, la constitución de las mesas de contratación. Se hace una llamada en la falta de vocales y que en muchos de los casos, pues, esta mesa está sensiblemente capitidisminuida en el número de los que deben de constituirla. Evidentemente, eso también nos llama la atención que en muchos casos solo un presidente, un secretario y por el responsable jurídico con la ausencia de los vocales.

El artículo 89, en el apartado 25, establece que el órgano de contratación adjudicará el contrato en el plazo máximo de tres meses. En el propio informe, y con los anexos que se incluyen, hay expedientes en los que el plazo llega, en un caso, hasta los 181 días. En concreto, los tres ejemplos que se ponen: un estudio informativo de alta velocidad en el eje ferroviario transversal con Sevilla, pues, 121 días transcurridos en vez de los 90 reglamentarios, en el proyecto de construcción del tranvía de Chiclana-San Fernando, 181 días transcurridos, y en el proyecto de construcción del Metro ligero de Granada, 174. Yo creo que eso pone de manifiesto una deficiente gestión, un retraso injustificado, y, evidentemente, un incumplimiento de los calendarios que en nada benefician al interés general de la propia empresa y el interés general de los andaluces.

El artículo 9.2 de los estatutos de los ferrocarriles prevé la necesidad de contar con la estructura administrativa adecuada para su funcionamiento. No obstante, el citado reglamento de régimen interior aún no ha sido elaborado por la entidad. Yo, la verdad, que también considero que no contribuye precisamente esa ausencia de ese reglamento de régimen interior al correcto funcionamiento, a una gestión ágil, una gestión eficaz. El plan plurianual de actuación, pues, evidentemente, no se hace, y tan solo el programa de actuación de inversiones y financiación es el único documento que la propia auditoría ha detectado y que ese consejo rector desde luego que debería aprobar cada cuatro años ese plan plurianual de actuación, que, además, a mi juicio, tiene una importancia tremenda por lo que es ajustar, desde el punto de vista del calendario de las inversiones, pues, ese plan plurianual de acuerdo con los presupues-

tos que se aprueban en la Junta de Andalucía con los propios planes de inversión, en este caso del PISTA, anteriormente del PDIA, y lo que es la propia planificación de la Consejería. Por lo tanto, sinceramente, no entendemos cómo en un momento determinado, pues, ese programa plurianual de actuación no pueda estar, yo diría que funcionando como un reloj.

Igualmente, en algunos de los otros aspectos, y quiero detenerme, por la importancia lógica que tiene, en algunas de las obras más importantes, pues de los contratos examinados en su fase de ejecución, y el propio informe lo dice, excluidos los Metros de Sevilla y Málaga, se han producido modificaciones en los plazos de ejecución que alcanzan hasta un 87%, y en cuanto a su importe los incrementos de hasta un 20%. De los 25 contratos analizados cabe destacar que 11 sufren retrasos injustificados respecto al plazo contractual, más sus modificaciones posteriores. Esto nos está dando un porcentaje de casi el 50% de incumplimiento, entre los plazos contractuales y sus modificaciones posteriores. Desglosa el propio informe de la Cámara en dos, lo que son obras en ejecución y obras terminadas. En obras de ejecución, pues, bueno, nos vemos retrasos de hasta un 170%, un 32%, un 92%, una actuación que, a nuestro juicio, verdaderamente es absolutamente injustificable y que, desde luego, pues, contribuye de una manera importante a que no estemos en Andalucía al nivel de las infraestructuras que todos deseáramos.

Yo siempre he dicho, y he insistido, que cuando el Consejero de Obras Públicas comparece y, de alguna manera, alardea del nivel de licitación de la Junta de Andalucía y pone unas ratios comparativas de la Junta de Andalucía con otras comunidades y con otras administraciones, siempre le digo que las obras no solamente hay que licitarlas, sino las obras hay que hacerlas, las obras hay que vigilarlas y hay que pagarlas a su tiempo. Yo creo que aquí, en este informe, de manera clara, nítida y rotunda, se pone de manifiesto cómo, evidentemente, la cadena se va prolongando, y si ya, en los procesos de licitación, vimos que teníamos retrasos, pues el retraso se va acumulando, y a la licitación se añade el retraso en lo que es la propia ejecución, y, sin ningún género de dudas, también, luego, la liquidación que en estos momentos tan necesaria es, por las circunstancias económicas que estamos viviendo en España y en Andalucía.

Qué decir de las obras terminadas, del análisis de las obras terminadas; obras que, teóricamente, deberían haber finalizado en diciembre de 2006, en septiembre, en junio o en marzo de 2007, y llegamos a tener retrasos de un 783%, 200%, 332%, respecto a los porcentajes de las obras terminadas.

Y me gustaría terminar, fundamentalmente, con el tema de los metros, porque creo que es clave y, desde luego, nos pone de manifiesto esto que el informe va detectando en su conjunto, aunque se haya detenido en Sevilla y Málaga —fundamentalmente, en el metro de Sevilla—, que hoy tendremos la oportunidad de visitar y que mañana se inaugurará. Evidentemente, hay todavía mucho que hablar de la línea 1 del metro de Sevilla.

Analiza la Cámara que el gasto total destinado a la construcción de los dos metros, el metro de Sevilla y el metro de Málaga, tiene una triple fuente de financiación: aportación de los socios de la concesionaria, un préstamo del Banco Europeo de Inversiones, con el compromiso de facilitar financiación hasta 260 millones de euros, y las aportaciones financieras de capital por el 33% de la inversión.

Para el metro de Sevilla, el Consejo de Gobierno acordó en febrero de 2007 incrementar la subvención al 45%, en vez del 33%. Eso, por lo tanto, supone aumentar el importe previsto de una manera importante.

A mí me gustaría, señor Consejero, conocer si la propia auditoría de la Cámara de Cuentas ha comprobado cuál es la aportación del Estado, ¿eh?, del Gobierno de España, en esta aportación a los metros de Málaga y Sevilla. Supongo que usted habrá tenido la oportunidad..., la Cámara de Cuentas habrá tenido la oportunidad de ver con sus propios ojos, con el miembro del Consejo al que le tocara hacer la auditoría, lo que es el convenio de colaboración entre la Junta de Andalucía y el Estado en relación a la aportación de los metros de Sevilla y Málaga, porque este modesto diputado que les habla, pues insiste una y otra vez en la necesidad de conocer ese convenio, y no ha tenido, hasta el momento, posibilidad de verlo; tan solo un protocolo de intenciones que se firmó, pero nunca ha llegado a ver ese convenio. Por lo tanto, esa aportación me gustaría, si es posible, que me la fijara en cuánto y en qué porcentaje está fijada la colaboración del Estado en estas dos obras del metro de Málaga y de Sevilla.

Qué decir del ritmo de los trabajos. Bueno, yo creo que eso, evidentemente, está a la vista de todos y que la renuncia...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, tiene usted que terminar inmediatamente.

El señor RAYNAUD SOTO

—Voy terminando, señor Presidente. Muchas gracias.

... el nivel de retraso es verdaderamente escandaloso. Es más, me llama poderosamente la atención la atención que incluso la empresa está recibiendo una subvención, en el año 2007 —que supongo que también la habrá recibido en 2008—, con cargo a la explotación, cuando, evidentemente, el metro no estaba funcionando.

¿Por qué? Pues porque tenía prevista la finalización en el año 2006. Yo creo que es un caso verdaderamente singular: se está recibiendo dinero por una explotación de una obra que no está terminada.

Por lo tanto, en definitiva, y con independencia de que la propia auditoría que Ferrocarriles Andaluces encargó, pues ya detectaba que difícilmente se podían justificar los retrasos acumulados, y a mí también me gustaría saber si al final de ese informe, de esa auditoría interna, efectuada por un organismo externo, pero encargada por los propios ferrocarriles de la Junta de Andalucía, pues detectó el origen, las causas, las responsabilidades en los retrasos, tan importantes, y en el aumento de presupuesto que ha tenido la línea 1 del metro de Sevilla.

Muchas gracias por su benevolencia, señor Presidente. Y espero con interés la contestación del señor Consejero Mayor.

Muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Raynaud.

Señor Cebrián, tiene usted la palabra.

El señor CEBRIÁN PASTOR

—Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas, señoras y señores diputados, analizamos hoy el Informe de Fiscalización de la Cámara de Cuentas de Ferrocarriles de Andalucía correspondiente al año 2006, y lo hacemos minutos antes de girar una visita, la Comisión, a las obras de la línea 1 del metro de Sevilla, que entrará en funcionamiento en el día de mañana, y me parece que este hecho, con independencia de todo el proceso complejo y difícil que hemos tenido que vivir todos, y fundamentalmente los gestores más directos, los responsables de Ferrocarriles de Andalucía, me parece que es un motivo de satisfacción, y yo diría que incluso de orgullo, en la medida en que vamos a incorporar al transporte de viajeros, en nuestra Comunidad, una infraestructura de gran importancia estratégica y que va a tener su continuidad en otras actuaciones tan importantes como los metros de Málaga o de Granada, el tranvía de la bahía de Cádiz y otra serie de infraestructuras en los entornos metropolitanos de nuestra Comunidad.

A mí me gustaría, señorías, que tuviéramos la capacidad de sintetizar al máximo los temas y de no crear, desde mi punto de vista, si fuera posible, dudas infundadas; es decir, con poco fundamento.

El informe que fue encargado, aprobado, para realizarlo durante el año 2007, el trabajo de campo terminó el 14 de septiembre de 2007; fue aprobado por la Cámara de Cuentas en mayo de 2008 —exactamente, el día 20—; fue publicado en el *Boletín Oficial de la Junta de Andalucía* el 12 de septiembre, y fue incorporado al orden del día de esta Comisión correspondiente al mes de febrero. Los motivos por los cuales ha visto retrasada su inclusión en esta Comisión no son achacables a los miembros de esa Comisión, y, lógicamente, yo sí pediría que, en el futuro, coordinemos mejor, en la estructura de las Comisiones, Secretaría de Comisiones y la Cámara de Cuentas, las comparecencias del Consejero Mayor, para que este retraso, que no se ha podido resolver de otra manera, nadie intente utilizarlo, como ha hecho el Grupo Popular, creando dudas en cuanto a que el aplazamiento que se produjo en su día, porque al Consejero Mayor le coincidían dos informes a la misma hora, dando la impresión de que esto era motivo de que se quería ocultar algo. Aquí, señorías, no se quiere ocultar nada; la Cámara de Cuentas elabora su informe —lo repetimos aquí—, opinamos sobre ello, estamos en acuerdo o desacuerdo, pero no se oculta nada. Probablemente, si en otras comunidades se funcionara con el rigor y con la seriedad que funcionan la Cámara de Cuentas y este Parlamento, no se habrían producido adjudicaciones irregulares en otros territorios, que están derivando en imputaciones a responsables públicos de otras comunidades, precisamente porque las contrataciones en esas comunidades no son lo suficientemente claras, y me parece que hay pruebas más que evidentes.

En cuanto al informe, el informe tiene una conclusión global, que yo creo que es importante poner de manifiesto, y dice que los estados financieros de ferrocarriles de la Junta de Andalucía, correspondientes al ejercicio 2006, expresan, en sus aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y del resultado económico patrimonial; asimismo, no se ha detectado encubrimiento significativo de la normativa examinada.

Y al principio del informe, en el apartado séptimo, se dice y se recomienda que la comprensión adecuada del presente informe requiere una lectura global del mismo, pues cualquier conclusión sobre un párrafo o epígrafe podría carecer de sentido aisladamente. A mí me da la impresión, señorías, señor Consejero Mayor, de que, por parte del Grupo Popular, no se ha cumplido esto que recomienda el propio informe. Se ha intentando hacer una lectura interesada, y me parece que ese no es el mejor camino.

Intentaré referirme brevemente a los apartados que contempla el informe.

Habla de la no existencia de inventario. Efectivamente, no existe ese inventario, pero lo que a nosotros nos preocupa de esa parte es que el informe dice que solamente dispone de un registro contable para el cálculo de las amortizaciones; sin embargo, a nosotros, señor Consejero, nos preocupa el párrafo siguiente, porque dice textualmente: «La inexistencia de inventario dificulta, en principio» —o sea, dificulta, y en principio— «conocer

cuestiones tales como la ubicación de los bienes en su estado de uso». Pero el que lo dificulte no quiere decir, creo yo, desde mi punto de vista, que sea imposible que se hayan puesto dificultades para conocer el estado de los bienes que tiene la empresa. Entonces, entre otras cosas, también sería bueno que el informe recogiera cuál es el valor de esos bienes que no están inventariados. Porque, claro, el ciudadano normal no sabe si son no sé cuántos ordenadores, una impresora, algunas mesas, algunas sillas, o bien si son todos los trenes que circulan por nuestra Comunidad. Por lo tanto, también, el hacer una acotación, es decir, mire usted, el valor de los bienes inventariables es tanto, pues también ayuda, no es que exima de que no exista inventario, pero ayuda, creo yo, a aproximarnos a la realidad del problema, porque, si no, el ciudadano normal puede pensar que no existe inventario de todo lo que son las infraestructuras ferroviarias en nuestra Comunidad.

En relación con el tema del anuncio indicativo, ahí es donde yo creo que de verdad se ha producido una actitud irresponsable, por parte del Grupo Popular, intentando utilizarlo. El estudio indicativo, al menos en el conocimiento que yo tengo, lo establece una directiva europea, la 2204/18, que dice que ese estudio indicativo es obligatorio, de manera global, para las actuaciones del conjunto del año y cuando se acortan los plazos de presentación de ofertas en las licitaciones, y que precisamente Ferrocarriles de Andalucía no lo utiliza, porque la complejidad de elaborar, por parte de las empresas, estas ofertas —a nivel técnico es muy complicado—, pues no aconseja ganar unos días cuando la elaboración de esas ofertas es tan compleja.

Por lo tanto, es un anuncio indicativo, anual, global, y en el supuesto de que se estén reduciendo los plazos de presentación de oferta. No se da esa circunstancia; por lo tanto, yo entiendo que ese anuncio no es obligatorio.

Pero es que, además, trasladarlo a que en los expedientes no existen los anuncios indicativos, por lo menos en términos de lenguaje, señor Consejero Mayor, yo creo que eso al ciudadano normal le crea problemas, porque el ciudadano normal puede pensar que es que no se han hecho los anuncios legalmente obligatorios y exigibles en las contrataciones, y esos anuncios, los legalmente exigibles, se han hecho en todas las contrataciones que ha llevado a cabo Ferrocarriles de Andalucía.

Por lo tanto, esa confusión, yo creo que no deseada, pero que, por desgracia, así ha sido utilizada en términos políticos, creo que sería conveniente corregirla de cara al futuro, porque todas las adjudicaciones que ha llevado a cabo la empresa Ferrocarriles de Andalucía han contado con todos los anuncios legalmente exigibles, en los boletines, dependiendo de su cuantía, en los boletines correspondientes; en algunos casos, lógicamente, en el boletín de la Unión Europea.

En relación con la mesa de contratación, es verdad que esa mesa de contratación, hasta pocos días después de —se puede decir— donde termina el periodo de fiscalización, no contaba con los vocales que establece la legislación vigente, porque la empresa había optado por diferenciar entre una comisión técnica y la mesa de contratación. Tenemos que tener en cuenta que es una empresa que cuenta con pocas personas —me parece que en aquel momento eran 26—. Lógicamente, no todos tienen la capacidad ni los conocimientos, tanto a nivel técnico como administrativo, para formar parte de estos mecanismos de contratación, y, probablemente, en una buena fe de separar el análisis de la oferta a nivel técnico y luego llevarlo a la mesa de contratación, pues se ha cometido, digamos, un error. Pero nunca se puede interpretar como un error de mala fe o de incumplimiento, sino, simplemente, con que se hubieran metido las personas que forman parte de la mesa de contratación, de la comisión técnica, en la mesa de contratación, se habría cumplido el tema.

Por lo tanto, habiéndose producido esa pequeña anomalía, no podemos llevarla a la categoría de decir que faltan vocales, o interpretar que, con la falta de vocales en la mesa de contratación, parece como si aquí las contrataciones estuvieran siendo de tapadillo, a hurtadillas y de manera irregular. Eso no es así, señorías. Además, se corrigió pocos días después. El consejo rector de la empresa del 22 de enero del año 2007 ya corrigió esa distorsión, y lo volvió a ratificar en el año 2008, y, por lo tanto, algo que una vez que se detecta se corrige y tal, y que no había, ni en el planteamiento ni en la ejecución...

Porque tampoco hay —se puede decir— hechos objetivos que hayan puesto de manifiesto que esa anomalía o esa situación haya provocado anomalías en la adjudicación. Por lo tanto, siendo fiel, se puede decir, al cumplimiento de la norma, lo que establece el informe, pero no se intente llevar al terreno de la interpretación de que, con esa ausencia de vocales, parece como que ahí está pasando algo raro en las mesas de contratación. No pasa, no ha pasado nada raro, absolutamente nada, y la prueba evidente, como le decía, es que no hay ninguna actuación de reclamación con respecto a esa situación.

En relación con los plazos de ejecución de obras e incremento de presupuesto y demás, evidentemente, pues claro que sí. Estamos hablando de obras muy complejas: la primera vez que por parte del responsable de la empresa se asumían, en nuestra Comunidad, en concreto el metro de Sevilla, en unas condiciones de terrenos supercomplicadas. Y es verdad que la idea que a los responsables, tanto de la Consejería de Obras Públicas como de la empresa pública Ferrocarriles de Andalucía, les ha llegado siempre es garantizar la seguridad en la ejecución de las obras, y, lógicamente, eso ha significado que ha habido que alargar plazos, que modificar proyectos, que mejorar las obras. Esas mejoras, aunque sea difícil de entender a lo mejor, han supuesto alargar plazos, e incluso aumentar presupuesto. Pero, señorías, los presupuestos en el marco legalmente establecido, e

incluso con informes del Consejo Consultivo cuando superaba el 20%.

Por lo tanto, una crítica en términos políticos, vale, de que se han superado los plazos inicialmente previstos. Perfecto. Ahora, el que sean injustificados, el que sean injustificados...

El informe habla de injustificado en relación con el tiempo. Perfecto. Si tenemos que analizar pliegos de contratación, los tiempos establecidos para las obras, pues con respecto al tiempo es perfecto, son injustificados. Pero, con respecto a la ejecución global de las obras, señorías, no podemos, no debemos hablar de incumplimientos injustificados o de retrasos injustificados, porque, si se hubiera ido, a lo mejor, a cumplir en términos de tiempo los plazos, pues probablemente la obra se habría hecho sin las debidas garantías.

Por lo tanto, en términos de plazos, lógicamente, crítica política correcta, perfecta, asumible; pero, en cuanto a que sea injustificado en relación con la ejecución global de la obra, no podemos, y, desde luego, no estamos de acuerdo con ese planteamiento.

Otro tema que plantea es que la empresa no recibe las obras. Y es que las empresas no reciben las obras: quien recibe las obras es quien las ejecuta, que es la Consejería de Obras Públicas y Transportes. La empresa en un instrumento para llevar a cabo la ejecución de esas obras.

Por lo tanto, la empresa lo que hace es certificar que las obras han finalizado; pero el proceso de recepción de obras y poner en marcha las garantías en cuanto a seguridad, cumplimiento de contrato y demás, corresponde, lógicamente, a la Consejería.

Y luego, pues, en cuanto a algún tema ya que no es que figure en el informe de la Cámara de Cuentas, pero que ha puesto de relieve el portavoz del Grupo Popular, evidentemente, no aparece un reflejo de cuáles han sido las aportaciones del Estado.

Y a mí me agrada que el señor Raynaud se preocupe por las aportaciones del Estado a las infraestructuras en general en Andalucía, y, cómo no, a los metros de Sevilla, de Málaga, de Granada... Es una aportación que, afortunadamente, con el Gobierno socialista de José Luis Rodríguez Zapatero se puede cuantificar en muchos millones de euros, en esta y en otras infraestructuras. Cuando gobernaban el señor Aznar y el Partido Popular, esas aportaciones eran más simples: eran cero, cero.

Entonces, claro, a mí me alegra de verdad esa preocupación, porque, cuando gobernaban, no había aportación a los metros, la inversión en términos porcentuales estaba tres puntos y pico, cuatro puntos por debajo de lo que nos correspondía en relación a nuestra población —voy terminando, termino rápidamente, señor Presidente—, y, por lo tanto, me parece que bienvenida sea. Lo que pasa es que con mucho retraso, señor Raynaud: bastante más retraso que la propia ejecución de las obras del metro de Sevilla, del de Málaga y del de Granada o de cualquier infraestructura.

Entonces, me parece muy bien que usted critique esos retrasos. Yo le traslado que esos retrasos en el tiempo puede que no estén justificados, y, si ustedes se agarran a eso, pues para ustedes la mayor; pero que, globalmente, lo que ha primado en el planteamiento de la Consejería ha sido que las obras se ejecuten de la mejor manera, en las mejores condiciones, para ofrecer a los ciudadanos el mejor servicio, con las mayores garantías y las mayores seguridades. Eso ha supuesto en algunos casos alargar los plazos de ejecución, y, lógicamente, también incrementar el presupuesto. Pero esos incrementos de presupuesto —termino ya, señor Presidente— han sido posibles porque había un compromiso firme del Gobierno de la Junta de Andalucía de llevar a cabo estas infraestructuras, había un compromiso firme del Gobierno de la Nación de colaborar y contribuir con estas infraestructuras, cosa que no sucedía cuando gobernaba el Partido Popular.

Nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Cebrián.

Tiene la palabra el Consejero Mayor, el señor Navas.

El señor NAVAS VÁZQUEZ, CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien, muy brevemente para algunas matizaciones relativas a las distintas intervenciones que ha habido.

En relación con el desfase, yo simplemente recordar que el informe se aprobó en el pleno de la Cámara de Cuentas el año pasado, concretamente el día 20 de mayo, y, en ese sentido, pues sí ha habido un cierto retraso, teniendo en cuenta, de todas maneras, que la fiscalización se refiere a 2006, que hay que esperar a que se aprueben las cuentas para actuar sobre ejercicios contablemente ya perfeccionados, podríamos decir.

Con respecto a algunos elementos que se señalan en relación al control interno o al cumplimiento de la legalidad, efectivamente, se detecta una ausencia de inventario, que se refleja en el informe, y es un elemento de control interno del que se carece en la entidad. Es lo que refleja el informe, valorándolo en los términos en que puede valorarlos el auditor: en las dificultades que le crea respecto al conocimiento de determinados aspectos de los bienes de la empresa, e, igualmente, en lo que se refiere al cumplimiento en su momento del artículo 135 de la Ley de Contratos de la Administracio-

nes Públicas relativo a los anuncios indicativos. Ese era el precepto que estaba vigente, y el auditor refleja esa situación sin perjuicio que la directiva dijera otra cosa, aunque nuestra legislación interna decía lo que este artículo reflejaba y exigía: la presencia de esos anuncios indicativos; aunque, posteriormente, a consecuencia de una mejor interpretación —pudiéramos decir— de la directiva, pues la propia legislación de contratos del sector público se haya modificado en ese sentido. Y se refleja así en el informe, aunque sea mediante una anotación a pie de página como consecuencia, por otra parte, de una alegación efectuada.

No es posible con relación al contenido del informe comprobar cuál ha sido la aportación exacta del Estado, sin perjuicio de que los datos que obren en la Cámara de Cuentas se los hagamos llegar con la mayor brevedad si están a disposición en los papeles de trabajo de esta auditoría. Igualmente, si el documento del convenio entre el Estado y la Junta de Andalucía respecto a la realización de estas obras constara en esa documentación interna, igualmente, lo podríamos a disposición del señor Raynaud y de los miembros de esta Comisión que tuvieran interés en consultarlo. Pero sí hay que decir de antemano que si no se reflejan en el informe como documentación manejada, pues, posiblemente, no estén entre los papeles de trabajo obrantes a favor de la Cámara de Cuentas.

Y nada más. Muchas gracias.

8-08/OICC-000012. Informe especial de la Cámara de Cuentas de fiscalización de regularidad del Consorcio Metropolitano de Transportes Bahía de Cádiz, ejercicio 2005

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señorías, pasamos al debate de fiscalización de la regularidad del Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz del ejercicio 2005.

Señor Consejero Mayor, tiene la palabra.

El señor NAVAS VÁZQUEZ, CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Muchas gracias, señor Presidente.

En el Plan de Actuaciones de la Cámara de Cuentas del año 2007 se incluyó la realización de una fiscalización sobre el Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz, referido al ejercicio 2005. Este informe se aprobó en el Pleno de la Cámara el día 26 de marzo de 2008.

La Ley Reguladora de la Demarcación Municipal de Andalucía atribuye a las entidades locales la posibilidad de crear la figura del consocio para la realización de actuaciones conjuntas, la coordinación de actividades y la consecución de fines de interés común. A tal efecto, con la finalidad de fomentar y potenciar los transportes públicos en los ámbitos metropolitanos, la Comunidad Autónoma de Andalucía ha promovido en los últimos años la creación de los Consorcios Metropolitanos de Transportes de Sevilla, Málaga, Granada, Campo de Gibraltar y Bahía de Cádiz.

El Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz se constituyó, en abril de 2002, con la aportación inicial de siete ayuntamientos de la provincia de Cádiz, que suponen el 50% de la participación total, un 45% de la Junta de Andalucía y un 5% restante de la Diputación Provincial de Cádiz.

El objetivo principal que persigue la entidad es incrementar la participación del transporte público en la movilidad general y alcanzar la integración tarifaria de todos los servicios de transporte que componen el ámbito metropolitano del consorcio. Para el desarrollo de sus actividades se rige por sus estatutos y en lo que no está previsto será aplicable supletoriamente la normativa que afecta a las entidades locales.

El alcance de la actuación se ha centrado en la realización de una fiscalización de regularidad; es decir, incluye una opinión sobre las cuentas anuales y de cumplimiento de la legalidad.

En relación con las cuentas anuales, el informe expresa una opinión favorable y se destacan, no obstante, en el informe los siguientes aspectos.

En cuanto a los procedimientos de control interno implantado en el consorcio se han detectado debilidades en el registro de operaciones de ejecución del presupuesto de gastos, al acumular varias fases, autorización, disposición, e incluso, una tercera, la de reconocimiento de la obligación; lo cual, aun cuando es una práctica generalizada y permitida por la legislación que le es aplicable, incumple, para determinados gastos contabilizados por el consorcio, lo preceptuado por las bases de ejecución.

Por otra parte, no se detallan en el inventario formado por el consorcio todos los elementos del inmovilizado que tiene registrados en su contabilidad, por lo que se recomienda su revisión y actualización.

De la gestión presupuestaria y contable llevada a cabo destacan las siguientes cuestiones.

Los derechos reconocidos netos y las obligaciones reconocidas presentan un grado de ejecución de los ingresos del 81% y en el de gastos del 49%. La realización de cobros y pagos ha alcanzado el 72% y el 88%, respectivamente.

Respecto a los ingresos [...] y contabilizados durante 2005, destaca en el informe una anotación contable duplicada de unos ingresos por importe de 162.155 euros debido a un error en el programa informático. No obstante, con posterioridad, la entidad ha regularizado los estados contables mediante una anotación de cancelación de derechos por el mencionado importe.

Por otra parte, se han imputado ingresos por subvenciones corrientes en una cuenta diferente de la que correspondería de acuerdo con su naturaleza, por lo que se ha realizado una reclasificación en la cuenta de resultados; en concreto, de la cuenta 78 —Otros ingresos—, a la cuenta 76 —Subvenciones corrientes—, por importe de 503.596 euros.

Durante el ejercicio 2005 los puestos de secretario general, interventor general y tesorero son retribuidos mediante unos pagos de cuantía fija imputados como gratificaciones. No consta la aprobación por el órgano competente de la gratificación a otorgar, cuantía que ha de cumplir con el límite fijado en el artículo 31.3 del Real Decreto 1732, de 1994.

En lo que se refiere al análisis del inmovilizado, se han imputado, como inversiones en la cuenta de inmovilizado material, gastos por 8.994 euros en concepto de reparación, conservación y mantenimiento, y 115.685 euros en concepto de servicios y suministros, que en realidad tienen naturaleza de gastos corrientes del ejercicio. Por otra parte, la entidad no amortiza los bienes incluidos en el inmovilizado.

Por último, aunque no se reflejan movimientos significativos en las cuentas deudoras y acreedoras de la agrupación de operaciones no presupuestarias, se han detectado unas cifras entre los saldos finales e iniciales en los conceptos de acreedores no presupuestarios.

En cuanto a la legalidad, la entidad cumple, en general, la normativa aplicable, salvo por las siguientes irregularidades detectadas en el análisis efectuado a la totalidad de los expedientes de contratación administrativa: hay contratos menores con una duración superior a un año; contratos menores formalizados con idéntico objeto, fecha y adjudicatario, que, si se hubieran tramitado en un único expediente, su cuantía superaría la establecida legalmente para este tipo de contratos; y justificantes con fecha de emisión anterior a la adjudicación del contrato o en los que se reflejan conceptos que difieren del objeto del contrato.

Finalmente, en relación con los hechos puestos de manifiesto en este informe, el Tribunal de Cuentas ha iniciado un procedimiento de responsabilidad contable, concretamente, referido al análisis de la contratación administrativa, retribución de determinados puestos mediante gratificaciones y diferencias detectadas entre los saldos finales e iniciales en acreedores no presupuestarios, cuya instrucción está delegada en la Cámara de Cuentas de Andalucía.

Nada más.

Muchas gracias.

El señor PIZARRO NAVARRETE, VICEPRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Gracias, señor Consejero Mayor.

Para posicionarse tiene el uso de la palabra el señor Raynaud del Grupo Popular.

El señor RAYNAUD SOTO

—Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Consejero Mayor.

Bien. Este informe de auditoría, lógicamente, tiene menos extensión que el que anteriormente hemos comentado porque se concreta en una obra precisa y singular. Sí me gustaría, señor Consejero, hacer algunos comentarios en relación con el informe de auditoría elaborado.

En primer lugar, a nosotros nos llama la atención, y, desde luego, sí que consideramos que para nosotros tiene importancia y no lo calificamos como «no significativo», el que se incumpla lo dispuesto en el artículo 56 de la Ley de Contratación de Administraciones Públicas, ya que hay 10 contratos menores cuya duración es superior al año. Esto aisladamente y de por sí, pues podría no ser significativo, pero, evidentemente, si vamos sumando —lo que ahora a continuación veremos— estas, entre comillas, irregularidades que pudieran ser administrativas, de tramitación o de gestión, pues, evidentemente, dejan de ser un hecho aislado y sin importancia, y adquieren, a nuestro juicio, pues mayor relevancia de la que en principio pudiera parecer. Porque repito que con independencia de esa primera puntualización que efectúa la auditoría, pues, a continuación explica que se han pagado 11 facturas con un importe total de 35.000 euros, cuya fecha de emisión es anterior a la adjudicación del contrato.

Yo, la verdad, que baje Dios y lo vea si, evidentemente, eso no es una irregularidad manifiesta. ¿Cómo se puede pagar una factura con anterioridad a la propia adjudicación del contrato? Yo diría a quién, cómo y cuándo se le han pagado esas facturas, quiénes son los proveedores que se han beneficiado de unas facturas que se cobran sin que previamente hayan sido adjudicadas. Es decir, yo no creo que pueda haber, bueno, pues mayor, diríamos, laxitud en el rigor de lo que deben ser las cuentas públicas, de lo que es el dinero de todos los andaluces y que, evidentemente, pues se puedan pagar facturas sin que..., teniendo su fecha de emisión con anterioridad a la ejecución del propio contrato de adjudicación. Eso, evidentemente, incumple clarísimamente —como dice la auditoría— el artículo 18 de las bases de ejecución, que establece, nítida y claramente lo que hay que hacer respecto a la disposición del crédito correspondiente.

Sigue diciendo el informe que en dos expedientes, cuyos importes ascienden a 7.740 y 9.674 euros, se

han formalizado contratos menores de servicio con el mismo objeto y adjudicados que la misma empresa y en la misma fecha. Evidentemente, yo creo que también, con independencia de la cuantía económica de los 7.740 euros y 9.674 euros, respectivamente, yo me pregunto cómo pueden ser esos contratos adjudicados a la misma empresa y en la misma fecha, 7.740 euros, 9.674 euros, amparados bajo la figura de contratos menores de servicio.

Yo, por lo tanto, aquí, de nuevo, vuelvo a poner el dedo con énfasis, y a comprobar que, evidentemente, desde luego, no es la transparencia y el rigor en la tramitación de los expedientes lo que prima en este consorcio metropolitano. Habla, y puntualiza el auditor, que de haberse formalizado los dos expedientes en un mismo contrato su cuantía sería superior a la definida legalmente para los contratos menores: 12.020 euros y, por lo tanto, le serían aplicables los artículos 67 y siguientes, y los artículos 196 y siguientes, para el procedimiento de adjudicación. No cabe la menor duda de que lo que se está es camuflando lo que debería haber sido un sistema de adjudicación completamente directo a este del fraccionamiento del pago para eludir el control administrativo, para eludir los trámites y facilitar una adjudicación de contrato menor de una manera, a nuestro juicio, absolutamente irregular.

En dos expedientes diferentes se han encontrado tres facturas en las que se reflejan unos conceptos que difieren del objeto expreso del contrato correspondiente. Es decir, estamos hablando de tres facturas, ya con unos importes importantes —19.000 euros, 31.330 y 1.785 euros, respectivamente—, en las que el concepto difiere del objeto expreso del contrato. Entonces, yo me pregunto: pero, bueno, ¿cómo es posible?, ¿a dónde ha ido?, ¿con qué objeto se han pagado esas facturas, si el concepto de la factura es distinto al de la adjudicación que se ha hecho? Yo creo que eso es una pregunta elemental que al más lego que haga lectura de la auditoría, pues, evidentemente, tendrá que llegar y decir, mire usted, no acabamos de entender cómo es posible este hecho. Es decir, ¿dónde ha ido el importe de los 31.330 euros? Yo creo que esa es la pregunta inmediata, esa es la pregunta inmediata. Yo creo que eso, evidentemente, es de cajón.

Eso, por lo tanto, es la primera llamada que yo quiero hacer. Es decir, la suma de estas..., lo que se denomina pequeñas irregularidades o actuaciones que pudieran, aparentemente, ser no significativo, desde luego, lo que a nuestro juicio refleja es una muy deficiente gestión y una escasa transparencia y cumplimiento de la normativa vigente en materia de contratación de las administraciones públicas.

Quisiera también llegar y analizar que, curiosamente, en las previsiones iniciales del presupuesto, que alcanzan unos cinco millones de euros, pues, sí que es verdad que resulta, cuando menos curioso, que el grado de ejecución de los ingresos, pues, está en el orden de un 81%, y el de los gastos en un 49%. Quiero decir que la Administración principal de quien depende el consorcio está cumpliendo rigurosamente con las correspondientes transferencias de capital para poder llevar a cabo la misión que tiene el propio Consorcio, pero, sin embargo, esa misma diligencia, en un porcentaje relativamente, pues, que podíamos decir medianamente aceptable, no tiene la correspondencia en el gasto. Luego evidentemente, ahí se está produciendo también un desfase entre la entrada de la liquidez, la entrada del dinero para las inversiones correspondientes, y, sin embargo, una vez más por parte de las administraciones gobernadas por el Partido Socialista, pues la poca diligencia en la tramitación, la gestión de los expedientes.

Esto se vuelve de nuevo de una manera importante a repetir en el punto número 60, donde el auditor, pues, llama la atención y dice: «Las obligaciones reconocidas en los capítulos Gastos en bienes corrientes y servicios e Inversiones reales, han supuesto un 23 y un 27% del total de los créditos ejecutados en el presupuesto de gastos del ejercicio. Y luego viene la práctica habitual en casi todas las consejerías y organismos dependientes: «Se han incluido en el Capítulo VI, Inversiones reales, y activado como inmovilizado material unos gastos cuya naturaleza corresponden a reparación, conservación y mantenimiento». Cuando nosotros esgrimimos el informe de Cámara de Cuentas en alguna de las comparecencias, en algunos de los debates políticos, automáticamente se nos descalifica por llegar, y simplemente por dar traslado de lo que dice la Cámara de Cuentas. Y luego vendrán con monsergas diciéndonos que si la fecha, que si luego, que si la adjudicación... Mire usted, esto está negro sobre blanco. Pero hay más, el concepto 628, Información a usuarios, registra un importante número de servicios y suministros que son considerados inversiones y que en realidad tienen naturaleza de gastos corrientes del ejercicio.

Yo creo que, evidentemente, no puede ser más nítido el apunte, la información, la acotación, la llamada de la Cámara de Cuentas, es decir, oiga usted, por favor, cuando ustedes dicen que invierten, cuando ustedes esgrimen ese grado de cumplimiento que nosotros una y otra vez les decimos que no es tal, que les decimos una y otra vez que inversiones no corresponden verdaderamente a las inversiones reales, que son apuntes de otros gastos, que no son inversiones reales, pues, evidentemente, automáticamente se nos descalifica o se nos pretende descalificar, porque consideran que nuestras fuentes no son las adecuadas. Pues yo vuelvo a repetir si aquí hay alguna duda de lo que la Cámara de Cuentas dice en relación al Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz.

También, y para terminar, pues, el auditor vuelve a insistir que la entidad no amortiza los bienes incluidos en inmovilizado. Más allá de lo que esto pueda suponer,

pues, de alguna manera, de incidencia en el balance, pues, lógicamente, tampoco entendemos cómo una entidad de derecho público como el consorcio, pues, tiene, de alguna manera, ese repelo a incluir..., cumplir con la legislación correspondiente y amortizar los bienes incluidos en inmovilizado.

Yo, por terminar y por no extenderme más, yo diría que más de lo mismo. Es decir, nosotros vemos cómo mientras que los ingresos llegan aceptablemente, con una fluidez adecuada, la capacidad de gestión y de gasto de esas inversiones, pues, evidentemente, no es la deseada. La transparencia y el rigor en el cumplimiento de las administraciones de una Administración pública en el gasto y la transparencia que debe presidir los procesos de adjudicación y de contratación no se cumplen. Y luego, por supuesto, lo que es pretender, de alguna manera, camuflar los incumplimientos de las inversiones, los incumplimientos de las inversiones reales, anotando en otros epígrafes lo que es un puro gasto corriente, lo que hemos dicho en muchas ocasiones, es un dinero que no se traduce en la creación material de obra, en la generación de empleo, en la tramitación ágil y eficaz de las obras públicas, tan necesaria, repito, en este momento en nuestra Comunidad.

A continuación llegará y dirá el portavoz del Partido Socialista que yo lo que estoy es procurando llegar y echar aguar al vino, pero no es más que leer. Y cuando leemos, leemos todos y no hacemos ninguna lectura sectaria ni específica, sino lo que creemos que es digno de resaltar. Para eso, evidentemente, están los informes, para llegar y leérselos en su conjunto y cumplir...

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Señor Raynaud, debe usted terminar.

El señor RAYNAUD SOTO

—Termino, señor Presidente.

... y cumplir con nuestra obligación de oposición de llegar y de resaltar lo que, a nuestro juicio, no se realiza como se debería llevar a cabo.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Consejero Mayor, por sus dos intervenciones.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—A continuación, tiene la palabra la portavoz del Grupo Socialista, señora Cuenca.

La señora CUENCA CABEZA

—Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas.

Y, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, cómo no, agradecerle la información que nos acaba de dar y felicitarle por el trabajo que está realizando la Cámara de Cuentas.

En principio, quiero dirigirme al señor Raynaud, como portavoz del Grupo Parlamentario Popular, porque, bueno, de esta portavoz ya ha dicho usted... He estado a punto de no utilizar el turno de intervención porque, además, ha contestado lo que el Partido Socialista tendría que decir en esta Comisión. Descalificaciones... Bueno, pues, en este caso... Y hablaba usted del portavoz, del señor Cebrián, me imagino. Y, bueno, pues, decirle que, en un momento determinado, he pensado hasta en no intervenir, porque usted ha dicho ya lo que teníamos que decir nosotros.

Mire usted, yo nada más que le voy a hacer a su intervención una referencia. Ha hablado usted de eficiencia en la gestión del Consorcio. Yo le recomiendo que usted, que ha puesto tanto énfasis en su intervención..., que se lea la página 3 del informe, el punto 12, que dice que: «Para un correcto entendimiento y adecuada interpretación del informe, ha de tenerse en cuenta el contexto global del mismo, evitando cualquier conclusión sobre la lectura de un epígrafe o párrafo que se haga de forma aislada». Yo, eso... Creo que usted ha estado haciendo, en todo momento, una lectura sesgada de ese informe, lógicamente, porque le interesa al Grupo Parlamentario Popular. Ha hablado usted de «camuflaje», ha sembrado usted la duda en todo. Mire usted, si usted ha visto alguna irregularidad en la gestión económica del Consorcio, lo que tiene que hacer usted, lógicamente, es denunciarlo, es denunciarlo. Para eso está este informe.

Y, basándome en la interpretación del informe que hace el Consejero Mayor de la Cámara de Cuentas, decirle que hoy tenemos la oportunidad de valorar el trabajo que se ha realizado con el Plan Metropolitano de Transportes, que se han puesto en marcha cinco consorcios —lo ha dicho usted en su intervención— en nuestra Comunidad Autónoma, con el objetivo claro de potenciar el transporte público, a la vez que también regularizar el marco de las tarifas para la prestación de los servicios.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista, señor Navas, entendemos que de este informe se desprende una valoración positiva de la gestión económico-financiera que se ha llevado a cabo por el Consorcio Metropolitano de Transportes en la bahía de Cádiz. Destaca usted en su informe, como conclusión final, que las cuentas del Consorcio en 2005 expresan, en sus aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio, la situación financiera del resultado económico patrimonial y de la ejecución del presupuesto. También sostiene el informe que los

presupuestos guardan uniformidad con lo aplicado en el ejercicio anterior y cumplen con la normativa.

En cuanto a los contratos administrativos, a los que usted también había hecho referencia, se desprende que desde el Consorcio se ha actuado conforme a la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, en relación con los procesos de adjudicación, y se detectan algunas irregularidades en la fase de adjudicación y ejecución de contratos, a la que se refiere como «incumplimientos no significativos y sin incidencias en los estados económicos de la entidad». Uno de los puntos del informe es el que se refiere a la gestión presupuestaria, donde la Cámara de Cuentas no ha detectado problemas, e incluso se refiere a la capacidad del Consorcio de satisfacer las obligaciones contraídas a su respectivo vencimiento. Y, en cuanto a la liquidez a corto plazo, dice usted que se encuentra dentro de los límites aceptables.

Recomendaciones que también se hacen dentro del informe, como no podía ser de otra manera. Una de las recomendaciones que se hace desde la Cámara de Cuentas es la que se refiere a la aprobación de los órganos competentes en las retribuciones del secretario general y el tesorero —que son los del Ayuntamiento de Cádiz—, para que no se supere el límite fijado en el Real Decreto 1732/1994, sobre la provisión de puestos de trabajo reservados a funcionarios de la Administración local con habilitación de carácter nacional. Aunque no se afirma que no se respete ese límite y que las retribuciones son fijadas por el consejo de administración del Consorcio.

Por tanto —y yo voy terminando ya—, señor Navas, termino... Que, una vez leído y estudiado el informe completo, solo me queda destacar la conclusión final del mismo, donde se refrenda que la gestión económico-financiera del Consorcio y, sobre todo... Bueno, que se respalda... Desde el Grupo Parlamentario Socialista, obviamente, se respalda la gestión que ha llevado a cabo el Consorcio.

Y, sobre todo, nos queda agradecer el trabajo que realizan usted y el resto de los miembros de la Cámara de Cuentas, ya que estos informes de fiscalización gozan, lógicamente, en esta Comunidad Autónoma —cosa que no se puede decir de otras—, de una profesionalidad y de un prestigio, y, por tanto, garantizan la buena gestión de las cuentas públicas.

Por nuestra parte, nada más y muchas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señora Cuenca.

Señor Consejero Mayor, tiene usted la palabra.

El señor NAVAS VÁZQUEZ, CONSEJERO MAYOR DE LA CÁMARA DE CUENTAS

—Bien. Muchas gracias, señor Presidente.

Con mucha brevedad, porque, bueno, hay relativamente poco que añadir a las intervenciones que se han efectuado. Simplemente, alguna consideración respecto al contenido general y particular de los informes, donde, como es lógico, se señalan por los auditores las conclusiones y las consecuencias del trabajo que realizan.

Realmente, los informes no los hacemos en el Pleno de la Cámara de Cuentas —como es evidente, no sería incluso ni necesario advertirlo—, pero sí se establecen esos informes bajo la dirección del Pleno y con las orientaciones que establece el Pleno desde el punto de vista técnico. Por consiguiente, los informes tienen unas conclusiones generales, pero también son atendibles en los aspectos específicos y particulares que recogen. Porque, en definitiva, se trata de hacer propuestas y recomendaciones sobre la base de esas incidencias o irregularidades específicas, para la mejora de la gestión económica y financiera.

En este sentido, el informe va a tener alguna consecuencia adicional, porque el Fiscal del Tribunal de Cuentas lo ha situado ante la jurisdicción contable y veremos qué resultados tiene esa situación. E, incluso, en el futuro es previsible que la Cámara de Cuentas vuelva a incidir sobre la gestión de los consorcios, mediante informes de seguimiento de las recomendaciones y conclusiones que aquí se han obtenido y ver en qué medida se han aceptado estas recomendaciones aquí expuestas. E, incluso, incidiendo sobre aspectos de eficacia o de eficiencia de la gestión propiamente del transporte por este tipo de entidades.

Desde mi punto de vista, nada más y muchísimas gracias.

El señor JIMÉNEZ DÍAZ, PRESIDENTE DE LA COMISIÓN

—Muchas gracias, señor Consejero Mayor.

Terminado el orden del día de la Comisión en esta parte, y agradeciéndole al Consejero Mayor y a sus acompañantes a esta Comisión el que hayan asistido a la misma para dar cuenta de estos dos informes, levantamos la sesión y nos vamos directamente al patio, que dentro de diez minutos nos están esperando. ¿De acuerdo?

Se levanta la sesión.

SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES



COLECCIONES EN CD-ROM Y DVD

PUBLICACIONES OFICIALES:

- Colección de los Boletines Oficiales del Parlamento de Andalucía publicados cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Actualmente están disponibles en CD-ROM las cinco primeras legislaturas y en DVD la sexta legislatura.

- Colección de los Diarios de Sesiones publicados en cada legislatura y reproducidos en formato PDF. Están disponibles en CD-ROM las seis primeras legislaturas.

- A partir de la VII legislatura la colección de «Publicaciones oficiales» reúne conjuntamente los boletines oficiales y los diarios de sesiones.



(Próximos lanzamientos VIII Legislatura)

COLECCIÓN LEGISLATIVA:

- Recopilación anual actualizada de las leyes aprobadas por el Parlamento de Andalucía. Cada ley contiene una sinopsis que incluye datos sobre su aprobación y publicación en lo diferentes boletines oficiales e información, en su caso, sobre posteriores modificaciones o si han sido objeto de algún procedimiento de inconstitucionalidad.

- Anales del proceso autonómico, acompañados de algunas de las imágenes más significativas de aquellos históricos acontecimientos.

- Descripción de la sede del Parlamento de Andalucía, incluyendo una breve historia del Hospital de las Cinco Llagas con imágenes de su fachada, el Salón de Plenos y patios interiores.

- Relación de los órganos parlamentarios y sus miembros en cada una de las legislaturas transcurridas.







SERVICIO DE PUBLICACIONES OFICIALES

INFORMACIÓN Y PEDIDOS

Edición, diseño y composición:

Servicio de Publicaciones Oficiales

Información:

Servicio de Publicaciones Oficiales



Pedidos:

Servicio de Gestión Económica
c/ San Juan de Ribera s/n
41009-Sevilla

Teléfono:

(34) 954 59 21 00

Dirección web:

http://www.parlamentodeandalucia.es



Correo electrónico:

publicacionesoficiales@parlamentodeandalucia.es
diariodesesiones@parlamentodeandalucia.es
boletinoficial@parlamentodeandalucia.es

PRECIOS



CD-ROM O DVD

Colección legislativa	7,21 €
Publicaciones oficiales	7,21 €

© Parlamento de Andalucía