



Contratación del transporte urbano de la comarca de Pamplona



Junio de 2005



CÁMARA DE
COMPTOS
DE NAVARRA
NAFARROAKO
COMPTOS
GANBERA

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN	3
II. DESCRIPCIÓN DE LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE COMARCAL.....	4
III. OBJETIVOS.....	7
IV. ALCANCE Y LIMITACIONES.....	8
V. CONCLUSIONES	10
V.1. Sobre la gestión del transporte comarcal.....	10
V.2. Sobre antecedentes del proceso de unificación.....	10
V.3. Sobre la unificación de la red del transporte comarcal.....	11
V.4. Sobre el expediente de adjudicación del transporte urbano comarcal.....	13
V.5. Sobre la situación financiera de la empresa.....	16
V.6. Sobre los supuestos que pueden concurrir en el rescate	17
V.7. Sobre el coste del posible rescate.....	18
V.8. Sobre la adquisición de las participaciones sociales de La Montañesa por Connex...	19
V.9. Sobre otros aspectos. Recursos	21
V.10. Conclusión general.....	22
ANEXOS	
ANEXO I. INDICADORES GENERALES.....	25
ANEXO II. INDICADORES DE SOLVENCIA.....	27
ANEXO III. COMPOSICIÓN DEL RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	28
ANEXO IV. BALANCE ABREVIADO DE LA MONTAÑESA, PERIODO DE 1995-2003	29
ANEXO V. PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE LA MONTAÑESA EN EL PERIODO 1995-2003...	31
ANEXO VI. EVOLUCIÓN DE VIAJEROS 1988-2004	32
ANEXO VII. TRANSCRIPCIÓN DEL ARTÍCULO 74, DONDE SE EXPONE EL “RESCATE”	33
COMENTARIOS DE LA MANCOMUNIDAD AL INFORME PROVISIONAL.....	35

I. Introducción

En sesión celebrada el día 20 de septiembre de 2004, la Junta de Portavoces del Parlamento de Navarra acordó, a propuesta del Grupo Parlamentario Izquierda Unida de Navarra – Nafarroako Ezker Batua, solicitar un informe de fiscalización del expediente de contratación del servicio público de transporte comarcal de la Comarca de Pamplona, de la situación de viabilidad financiera de la empresa concesionaria así como de los supuestos que puedan concurrir para proceder al rescate de la concesión y de la evaluación de dicho rescate.

En la petición de dicho grupo parlamentario se señala que el transporte público comarcal viene atravesando una difícil situación ante la que se han planteado diversas salidas, desde la venta de la titularidad de las acciones de la empresa concesionaria hasta el rescate de la concesión administrativa por parte de la administración para posteriormente prestar desde una sociedad pública este servicio.

Por Resolución del Presidente de la Cámara de Comptos de Navarra se incluyó este trabajo en el programa de trabajo para el año 2005.

II. Descripción de la situación del transporte comarcal

El Ayuntamiento de Pamplona adjudicó a la Cooperativa de Transporte Urbano (COTUP), en régimen de arrendamiento, el servicio de transporte urbano de Pamplona en el año 1969.

El Gobierno de Navarra efectuó la concesión del transporte a varias localidades de la comarca que actualmente forman un conjunto urbano con Pamplona. Este servicio de transporte lo prestaba la empresa La Montañesa.

COTUP era una cooperativa y La Montañesa tenía la forma jurídica de Sociedad Anónima Laboral (SAL), por lo que ambas entidades pertenecían a lo que se denomina empresas de economía social.

La existencia de varias concesiones, que en su momento podía ser lógica, debido al desarrollo urbano de los últimos años, representaba un obstáculo para una adecuada coordinación del servicio ofertado a los ciudadanos de la Comarca de Pamplona.

A partir de 1987, en el Estado, y una década más tarde en Navarra, se establece una nueva regulación de los transportes. Así, se aprueba la Ley 16/87, de ordenación de los transportes terrestres, que se desarrolla con un reglamento del año 1990.

En 1998 se aprueban las leyes forales 7/98 y 8/98, reguladoras del transporte público por carretera y del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona, respectivamente.

La Ley 7/1998, reguladora del transporte público urbano por carretera, establece el régimen de unificación de servicios que hubieran sido objeto de concesiones independientes. Así indica que:

? Cuando existan razones de interés público, el municipio podrá respetando el equilibrio económico de las concesiones, acordar la unificación de servicios.

? Los servicios unificados serán objeto de una nueva concesión, que comportará la extinción de las anteriores y su plazo estará en función de la vigencia de las anteriores. El resultante podrá ampliarse hasta un 20 por ciento.

? Si los servicios que se unifican están concedidos a diferentes empresas, el proceso a seguir será:

a) Se les invitará a que voluntariamente reduzcan las concesiones a un solo titular.

b) Si no se unifican voluntariamente en el plazo de seis meses, se realizará un concurso entre los concesionarios.

c) Si la concesión no llegara a adjudicarse se hará un nuevo concurso sin limitaciones en cuanto a los posibles concursantes

d) Los titulares que no resulten adjudicatarios de la nueva concesión serán indemnizados por los daños y perjuicios, de acuerdo con la normativa de la contratación administrativa.

Este proceso es copia exacta del previsto en el reglamento de la ley de ordenación de los transportes terrestres del año 1990. Esta normativa fue declarada no básica por sentencia del Tribunal Constitucional 118/1996 y por lo tanto no aplicable a las comunidades autónomas. No obstante, al ser trasladado a la normativa foral es aplicable en este caso.

La Ley Foral 8/98 atribuye las competencias sobre el transporte a una entidad en la que participen los ayuntamientos, en concreto a la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, que las adquiere con la aprobación del Plan de Transporte Urbano realizada por el Gobierno de Navarra en abril de 1999.

Asumidas las competencias por la MCP, tras la cesión de sus competencias por los ayuntamientos, en julio de 1999 se modifica la concesión a La Montañesa, con un plazo hasta 22 de septiembre de 2007, y se convalida la de COTUP, estableciendo el plazo hasta el 13 de agosto de 2008, y se regula el abono por la prestación del servicio.

El Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona en el apartado 2.1 señala:

«... la Mancomunidad, por razones de interés público, deberá, si no existe una fusión voluntaria de empresas, iniciar con carácter urgente el procedimiento de unificación de servicios y de determinación de la nueva titularidad única de la concesión.....»

La unificación del servicio fue aprobada por la Asamblea General de la Mancomunidad el 30 de septiembre de 1999. En dicho acuerdo se incluye también el inicio del procedimiento de unificación por el que se otorga a los concesionarios un plazo de seis meses para que voluntariamente realicen las transferencias que reduzcan a uno el número de concesionarios.

Transcurrido este plazo sin que ambas empresas llegaran a ningún acuerdo, se dio paso al segundo procedimiento previsto, esto es, la celebración de un concurso restringido. Previamente a su convocatoria era preciso resolver las concesiones, lo que se hizo en el acuerdo de 6 de febrero de 2002. Esta resolución de las concesiones se condicionaba a la adjudicación de la concesión única.

El 12 de septiembre de 2002, la Asamblea General de la Mancomunidad adjudicó el contrato de concesión única a favor de “Autobuses La Montañesa”, que fue la ganadora del concurso. Esta empresa inicia sus actividades como única concesionaria en diciembre de 2002, tras la realización de los trámites previstos en el condicionado del concurso, bási-

camente la integración de la plantilla de la otra empresa, la adjudicación de los medios materiales adscritos al servicio y el pago de la indemnización prevista.

En 2004 se produce una huelga por motivos laborales que termina tras la promulgación de un Laudo Arbitral obligatorio.

En este mismo año 2004 se produce una petición de autorización de la transmisión de las participaciones sociales de La Montañesa a Corporación Española de Transportes, S.A. (CTSA), de la que más tarde se desiste y se sustituye por la adquisición de las participaciones por la empresa CONNEX, propietaria del 50 por ciento de CTSA.

La Asamblea de la MCP, en la sesión celebrada el día 6 de octubre de 2004, autoriza la transmisión, por lo que actualmente presta el servicio La Montañesa, cuyas participaciones pertenecen a la sociedad CONNEX.

III. Objetivos

De acuerdo con la Ley Foral 19/1984, de 20 de diciembre, reguladora de la Cámara de Comptos de Navarra, hemos procedido a realizar la fiscalización del expediente de contratación del transporte urbano de la Comarca de Pamplona

Con el presente trabajo se pretende dar respuesta a la petición parlamentaria, que puede concretarse en los siguientes puntos:

- ? Adecuación a la legalidad del expediente de contratación del servicio público de transporte de la Comarca de Pamplona.
- ? Análisis de la viabilidad financiera de la empresa.
- ? Supuestos que puedan concurrir para proceder al rescate de la concesión.
- ? Evaluación del coste de este posible rescate.
- ? Análisis de la adquisición de las participaciones de la empresa concesionaria por otra tercera.

IV. Alcance y limitaciones

Para realizar este trabajo se ha analizado la documentación existente en la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona desde la cesión de competencias por parte de los ayuntamientos y su asunción por la MCP.

Así, básicamente, hemos revisado los expedientes de las liquidaciones practicadas por la Mancomunidad a las empresas concesionarias del servicio; el expediente propiamente dicho de la concesión unificada; el expediente de la transmisión de las participaciones sociales de La Montañesa a CONNEX; los diferentes recursos presentados y, en su caso, las correspondientes sentencias dictadas; así como diversa documentación complementaria como auditorías de la empresa concesionaria y diversos informes existentes.

La normativa aplicable a este trabajo es, básicamente, la siguiente:

- ? Ley 16/1987, de 30 de julio, de ordenación de los transportes terrestres y su reglamento de desarrollo.
- ? Ley foral 7/1998, de 5 de junio de 1998, reguladora del transporte público urbano por carretera.
- ? Ley foral 8/1998, de 5 de junio de 1998, del transporte regular de viajeros en la Comarca de Pamplona.
- ? Decreto foral 185/1998, de 8 de junio, por el que se crea y se regula la Comisión de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona- Iruñerria
- ? Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona, aprobado por Acuerdo del Gobierno de Navarra de 26 de abril de 1999.
- ? Ley de Contratos de la Administración Foral de Navarra
- ? Reglamento de servicios de las Corporaciones Locales.

Gran parte de este proceso ha sido sometido a los tribunales, ante los que se han planteado trece recursos sobre los que se han dictado once sentencias, entre el periodo que va desde la asunción por parte de la MCP de las competencias del transporte hasta el inicio del expediente de concesión única; y doce recursos sobre los que se han dictado seis sentencias, a partir de ese momento. A este respecto, en el epígrafe V.9 se presenta la relación y situación en que se encuentran todos los recursos.

Hay una serie de circunstancias que han afectado al desarrollo del presente trabajo, como son:

- ? En el momento de cerrar el trabajo de campo, La Montañesa no había aprobado las cuentas correspondientes al año 2004 ni las había presentado a la Mancomunidad, lo que nos impide su análisis y valorar el efecto que en las mismas haya podido tener la huelga de ese año, así como el laudo arbitral que se dictó como consecuencia de dicha huelga.

? No disponer de las cuentas de La Montañesa nos impide realizar una valoración del coste del posible rescate de la concesión.

? La empresa COTUP, tras la adjudicación del concurso del año 2002, es una empresa privada en liquidación cuya situación, por lo tanto, desconocemos.

? Sobre los asuntos sometidos a procedimientos judiciales y principalmente sobre los que han recaído sentencias, consideramos que no se debe pronunciar la Cámara de Comptos.

El trabajo se ha desarrollado siguiendo los principios y normas de fiscalización aprobados por la Comisión de Coordinación de los Órganos Públicos de Control Externo del Estado Español y aplicando todas aquellas pruebas que hemos considerado necesarias de acuerdo con las circunstancias.

El trabajo de campo se ha realizado entre los meses de febrero y mayo de 2005.

Agradecemos al personal de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona la colaboración prestada en la realización del presente trabajo.

V. Conclusiones

Subdividimos este epígrafe en varios apartados para facilitar su mejor comprensión. En algunos de los casos antes de exponer las conclusiones se comentan una serie de aspectos que permiten describir y concretar la situación analizada.

V.1. Sobre la gestión del transporte comarcal

? El transporte en la Comarca de Pamplona era prestado, como consecuencia de un proceso histórico, por dos empresas, una el estrictamente urbano de la capital y otra entre alguno de los municipios de la comarca, ya que no había transporte en todos ellos.

? El desarrollo urbanístico de la comarca en los últimos años y las subsiguientes necesidades de transporte hacían que esta multiplicidad de concesiones presentara problemas de adecuación a las necesidades de los ciudadanos.

? Existe un acuerdo generalizado sobre la conveniencia de la unificación de los servicios de transporte de la Comarca de Pamplona, como se desprende del debate para la aprobación de la ley.

V.2. Sobre los antecedentes del proceso de unificación

? De la lectura de la disposición transitoria primera de la Ley Foral 8/1998, del transporte regular de viajeros en la comarca de Pamplona-Iruñerria, se desprende una voluntad de apoyar a las empresas que estaban realizando el servicio de transporte. Así, en concreto, establece que:

«en el caso de que, con carácter previo al inicio de la gestión de la Mancomunidad o en el plazo de un año desde la aprobación del plan de transportes, los actuales concesionarios realicen las oportunas actuaciones que reduzcan las concesiones a un solo titular, la Mancomunidad podrá determinar un nuevo plazo concesional, que en ningún caso será superior a quince años.»

Y en la Ley 7/1998, reguladora del transporte público urbano por carretera, regula el proceso de unificación de concesiones, que se ha visto en el epígrafe II, asumiendo la normativa declarada no básica por el Tribunal Constitucional, que da prioridad a las empresas prestadoras de servicio.

? De los datos del expediente se observa que, paralelamente a las negociaciones para la unión de las dos empresas, existen otras cuyo fin es la venta de las concesionarias a terceras empresas, como se desprende de:

a) La presentación por COTUP de un escrito de fecha 19 de abril de 2001, señalando que tiene un contrato de opción de compraventa con CTSA sujeto a determinadas condiciones.

b) El comentario del informe de gestión correspondiente a las cuentas de 2000 de la Montañesa en el que puede leerse el siguiente párrafo:

«Así mismo la Corporación Española de Transporte S.A. (CTSA), ligada a FCC, ha realizado una oferta de compra de las acciones de la Montañesa S.L.L. y COTUP. En relación las mismas, se han mantenido conversaciones con los representantes de dicha sociedad, no llegándose a un acuerdo para la venta por parte de los socios de Montañesa, al menos, en la mayoría que exigían para realizar la operación.»

Por otra parte, es significativo que en las cuentas de La Montañesa del año 2001 aparece una inversión financiera de 360.000 euros (60.000.000 de pesetas) en participaciones de COTUP.

V.3. Sobre la unificación de la red del transporte comarcal

Analizamos aquí una serie de aspectos del periodo 1999-2002, desde que se produce la asunción del transporte comarcal por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, que lo siguen prestando las dos empresas concesionarias, hasta la adjudicación a una empresa única.

? La unificación de la red del transporte en el año 1999 lleva consigo una serie de cambios en el funcionamiento del transporte comarcal y en su retribución.

Así, y en lo que respecta al objeto de este informe podemos destacar:

a) Se unifican las líneas de servicio y se reparten entre las dos empresas concesionarias.

b) Se amplía a toda la red la tarifa reducida (bono bus) y las sociales para determinados colectivos (mayores de 65 años, ...).

c) Se instalan las canceladoras del bonobús en todos los autobuses que prestan el servicio.

d) La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona compensará económicamente a las empresas concesionarias por las alteraciones que pudieran producirse en su equilibrio económico y que sean debidamente acreditadas. La Mancomunidad establece los gastos a subvencionar, considerando únicamente los necesarios para el servicio.

En consecuencia, La Montañesa, que cubría sus costos básicamente con los ingresos derivados de las tarifas, pasa a un sistema por el que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona le compensará económicamente por las alteraciones que pudieran producirse en el equilibrio económico y que sean debidamente acreditadas. La Mancomunidad compensará a COTUP por la diferencia entre los ingresos del servicio y los costos necesarios para la prestación, magnitudes que deberán ser acreditadas por COTUP.

COTUP interpuso recursos contra las liquidaciones del Ayuntamiento de Pamplona (hasta julio) y de la Mancomunidad (a partir de la unificación de la red) correspondientes al año 1999.

Ambos recursos sobre la forma de considerar cuáles son los costos necesarios para la prestación del servicio así como los posteriores, tanto de COTUP como de La Montañesa sobre los que ha recaído sentencia, han sido desestimados por los tribunales (véase apartado V.9).

Las diferencias, primero con el Ayuntamiento y después con la Mancomunidad, sobre la aplicación de los criterios de abono de la subvención hacen referencia fundamentalmente a determinados conceptos de naturaleza salarial, la consideración del beneficio, el plazo de amortización de los autobuses y la estimación como necesarios de determinados gastos de estudios y asesoramiento.

? Las consecuencias prácticas derivadas de la unificación son:

a) Disminución de la tarifa media a cobrar por la Montañesa a sus usuarios.

b) Modificación de los viajeros y, por lo tanto, de los ingresos como consecuencia del reparto de las líneas entre las dos empresas.

c) Notables diferencias entre la subvención solicitada por las empresas a la MCP y la pagada por ésta, como se desprende del siguiente cuadro:

	1999			2000			2001			2002		
	Subvenc. solicitada	Conced.	Diferenc.	Subvenc. solicitada	Conced.	Diferenc.	Subvenc. solicitada	Conced.	Diferenc.	Subvenc. solicitada	Conced.	Diferenc.
COTUP	1.332.80 4	893.181	439.623	4.261.54 7	2.541.91 1	1.719.636	3.686.87 5	2.375.62 7	1.311.24 8	4.205.192	2.614.685	1.590.50 7
Montañesa	1.815.372 *	712.981	1.102.39 1	2.021.021* *	1.478.22 7	542.794	2.217.57 9	1.404.72 8	812.851	2.129.357	1.433.894	695.463
TOTAL	3.148.17 6	1.606.16 2	1.542.01 4	6.282.56 8	4.020.13 8	2.262.430	5.904.45 4	3.780.35 5	2.124.09 9	6.334.549	4.048.579	2.285.97 0

* Hay una solicitud previa por 2.040.156

** Hay una solicitud previa por 2.298.140

Estas diferencias han motivado la interposición de recursos contra las liquidaciones (se detallan en el epígrafe V.9), que hasta ahora han sido resueltas favorablemente a favor de la Mancomunidad.

? Como verse en los anexos I y II, a partir del año 2000, se produce una pérdida de rentabilidad en las dos empresas, más acentuada en La Montañesa y que en la del año 2003 inciden notablemente los gastos financieros.

En definitiva, no hubo una adecuación entre los gastos de la empresas y los que las administraciones han considerado necesarios para el servicio y que los tribunales han confirmado en sus sentencias.

? Debe resaltarse que posteriormente, al acudir a la licitación del concurso para el transporte comarcal, las dos empresas licitadoras presentaron ofertas a la baja y que en el caso de la empresa ganadora, La Montañesa, es asumida por CONNEX, según escrito de octubre de 2004 (véase epígrafe V.8).

V.4. Sobre el expediente de adjudicación del transporte urbano comarcal

De acuerdo con la Ley Foral 7/1998, cuando se unifiquen servicios concedidos a diferentes empresas se les concede un periodo para que, voluntariamente, reduzcan las concesiones a un solo titular y si no hay acuerdo se procederá a realizar un concurso entre los concesionarios.

Este es el caso que se produce con el transporte de la comarca de Pamplona al no haberse puesto de acuerdo las dos empresas concesionarias.

La adjudicación a un solo concesionario requiere la extinción de las anteriores concesiones.

V.4.1. Sobre la resolución de las concesiones

? Tras varios informes jurídicos que señalan la manera en que debe calcularse la indemnización al cesante, los bienes a revertir, el plazo de la concesión y los trámites a seguir, se inicia el procedimiento de resolución de las concesiones.

La resolución de las concesiones está condicionada a la adjudicación del servicio de transporte y a una serie de condiciones y requisitos, entre los que se señalan:

a) Los bienes en los que se subrogará cada empresa.

b) Las relaciones jurídicas de naturaleza laboral en las que se subrogará cada empresa. A este respecto, se especifica claramente que sólo serán objeto de subrogación las que se encuentran directamente relacionadas a la concesión y se excluyen la denominada “paga de participación en beneficios” y el incremento retributivo superior al resultado de la aplicación a las retribuciones del año 2000 del IPC.

c) El importe que deberá abonarse en cada caso, en concepto de indemnización por daños y perjuicios, que se establecen en 3.608.206 euros para COTUP, y en 1.153.869 euros para La Montañesa, en el caso de que no fueran adjudicatarias.

d) Se establece un plazo de alegaciones de diez días.

? Se presentan alegaciones por parte de las dos empresas concesionarias y se realizan diversos estudios jurídicos y económicos para su resolución.

Ante la disconformidad de los concesionarios, tal y como señala el procedimiento, se somete el expediente al dictamen no vinculante del Consejo de Navarra. Dicho dictamen informa favorablemente la propuesta de resolución con las siguientes observaciones:

a) Incluir en la resolución la decisión y su motivación de forma completa y no por remisión, que se indique que se resuelven las dos conce-

siones y en la parte expositiva que se ponga cómo se determinará el personal de la Montañesa.

b) La sucesión de empresas comportará la subrogación en las relaciones laborales de COTUP, incluida la decimoquinta paga.

c) La indemnización a COTUP habrá de corregirse incluyendo la pérdida de valor de los bienes no revertibles.

d) Incluir en la resolución la devolución de las fianzas.

Estas observaciones del Consejo son aceptadas por la MCP con excepción de la relativa a la décimo quinta paga.

En resumen, entendemos que se ha seguido el procedimiento establecido en la normativa, existiendo diferencias de criterio que han motivado un recurso contencioso administrativo por parte de COTUP, solicitando 6.460.911 euros, que, salvo en lo referente a la indemnización por el solar (que se incrementa en 182.732 euros), es desestimado.

V.4.2. Sobre el expediente de concesión única

? De entre las diferentes posibilidades para determinar el modelo de contrato a realizar, se optó por el denominado “de coste neto”. En este tipo de contrato se fija la subvención que cobra el operador (concesionario) como la diferencia entre los costes ofertados y los ingresos asumidos por la empresa operadora (tarifas). Así, la administración acota la subvención necesaria para mantener el equilibrio económico en función de los costos ofertados y del número de viajeros.

Entendemos que se ha elegido un modelo de contrato en el que el operador asume, dentro de las características de este tipo de contratos, un considerable “riesgo y ventura”.

? Desde un punto de vista administrativo, consideramos que el expediente contiene los informes requeridos y ha seguido los trámites previstos en la normativa, tanto en la fase preparatoria como en la adjudicación propiamente dicha, que se ha efectuado conforme a lo previsto en los pliegos.

En el cuadro siguiente pueden verse los principales datos de la licitación y las ofertas.

	Licitación	La Montañesa	%	COTUP	%
Coste operación. Año 1	15.754.831	14.539.696	-7,8	15.083.562	-4,3
Coste inversión. Año 1	1.728.040	1.728.040	0	1.728.040	0
Coste total Año 1	17.482.871	16.267.736	-7,0	16.811.602	-3,9
Ingresos tarifas (Media) (1)	13.630.140	14.639.385	7,4	14.610.112	7,1
Déficit o subvención (Media)	3.852.731	1.628.352	-57,8	2.201.490	-42,9
Ingresos año 1	13.226.580	13.619.542	2,9	13.226.580	0
Déficit año 1	4.256.291	2.648.193	-37,8	3.585.022	-15,8
	Número de viajeros/año				
Año 2002	34.554.000	35.580.602	2,9	34.554.000	0
Año 2003	34.900.000	36.648.020	5,0	34.900.000	0
Año 2004	35.249.000	37.564.220	6,5	36.393.239	3,2
Año 2005	35.601.000	38.315.505	7,6	37.379.819	4,9
Año 2006	35.957.000	39.081.815	8,6	39.780.119	10,6
Año 2007	36.317.000	39.863.451	9,7	41.821.319	15,1
Año 2008	36.680.000	40.660.720	10,8	42.350.519	15,4
Media	35.608.286	38.244.905	7,4	38.168.431	7,1

(1) Ingresos teóricos de acuerdo con la media de viajeros y déficit calculado sobre los costes del año 1. Sirve a efectos comparativos de las ofertas.

En el anexo VI puede verse la evolución temporal de los viajeros.

? Queremos comentar algunas cuestiones recogidas en el pliego, pero que, a nuestro entender, tienen incidencia en la situación que posteriormente se ha producido.

a) La solvencia.

El artículo 8 del pliego señala como requisitos para contratar, entre otros, la solvencia económica, financiera, técnica o profesional. En el artículo 10 del citado pliego se indica:

«Declaraciones acreditativas de solvencia. Existencia de un seguro de indemnización por riesgos profesionales, de acuerdo con lo establecido en el artículo 21 de la LOTT y artículo 6 de la Ley Foral 7/98. Descripción del equipo técnico al que ha de corresponderle la dirección del cumplimiento del contrato, especialmente de los responsables del control de servicio. Descripción de las instalaciones...»

En definitiva, únicamente se ha exigido como solvencia económica la existencia del seguro obligatorio de viajeros, sin realizar un verdadero análisis de la solvencia de las empresas que ya estaban prestando el servicio, lo que hubiera planteado problemas en el caso de eliminar a alguno de los concursantes. Sin embargo, entendemos que hubiera sido conveniente haber exigido unos compromisos mínimos de actuaciones tendentes a garantizar la solvencia en caso de resultar adjudicataria. (Sobre la solvencia véase el epígrafe V.5).

b) Los viajeros.

Para valorar la oferta se ha tomado como referencia el número medio de viajeros que la empresa se compromete a transportar en el periodo de la concesión, sin considerar su distribución en el periodo.

c) La financiación del transporte.

La financiación del costo del transporte se realiza a través de los ingresos por tarifas más la subvención que aporta la MCP como consecuencia de establecer una tarifa que no alcanza a cubrir los costos del servicio.

Esta subvención se ajusta con un incentivo por viajeros y por calidad del servicio.

En concreto, el importe de la subvención es:

Subvención = Coste operativo + Coste de inversión – Ingresos por tarifas + Incentivo por viajeros + Incentivo por calidad.

En la propuesta la empresa asume un número de viajeros a transportar y el incentivo puede ser positivo o negativo. Si supera ese mínimo incrementa la subvención a percibir, pero si no alcanza ese número de viajeros sufre una penalización que supone que la empresa asume la financiación de los viajeros no transportados. Es la forma en que se acota la subvención.

La incidencia real que ha tenido la oferta ganadora, al no cumplir en los primeros años el número de viajeros propuesto, ha sido la de asumir la financiación, en el año 2003, de 1.703.713 viajeros (36.648.020 ofertados menos los 34.944.307 realmente transportados) que por el importe medio de la tarifa 0,3908 euros, supone 665.811 euros de penalización por viajeros.

Este riesgo asumido por la adjudicataria junto al hecho de que el incremento del inmovilizado, como consecuencia del traspaso de los bienes de COTUP tras la concesión única, se haya financiado totalmente con fondos ajenos, ha ido generando una situación económica muy delicada como puede verse en el epígrafe siguiente y en los anexos I a V.

V.5. Sobre la situación financiera de la empresa

En el epígrafe V.3 hemos comentado los cambios que se producen en el funcionamiento del transporte comarcal a partir de la unificación del servicio.

La Mancomunidad de la Comarca de Pamplona calcula tanto el incremento de los costes como de ingresos para determinar el déficit resultante, de modo que garantice el mantenimiento del equilibrio económico de la concesión.

Las diferencias producidas en la cuantificación de la subvención anual por las empresas concesionarias y la Mancomunidad han incidido en la situación económica de la empresa.

? Del trabajo realizado sobre las liquidaciones practicadas a La Montañesa hemos comprobado que la MCP ha seguido los mismos criterios en todos los años.

? Las discrepancias existentes han sido recurridas ante los tribunales, que, en todos los casos sentenciados, han dado la razón a las tesis sostenidas por la MCP. A este respecto, véase el epígrafe V.9.

? A partir de 1999 se produce un cambio en la tendencia de la situación económica de La Montañesa, que se caracteriza por un considerable incremento del endeudamiento, por resultados económicos con pérdidas y la disminución de los fondos propios hasta situarse en negativos en el año 2002.

En el año 2003 se realiza una revalorización de bienes, a valor de mercado, que según la auditoría de la propia empresa “no está acogida a la Ley de revalorización”. Como resultado de esta operación, los fondos propios pasan a ser positivos.

En el cuadro siguiente pueden verse los principales datos de la evolución de la situación económica.

Año	Reserva revalorización	Pérdidas y Ganancias	Fondos propios	Endeudamiento
1995		73.486	920.330	777.896
1996		40.527	960.858	1.152.763
1997		132.167	1.093.025	1.235.929
1998		50.557	1.143.582	936.054
1999		228.178	1.268.387	2.425.894
2000		-491.087	777.299	2.023.036
2001		-345.094	432.205	2.547.122
2002		-530.858	-98.653	9.712.846
2003*		-707.037	-805.690	12.436.271
2003	1.754.103	-707.037	948.412	12.436.271

* Sin revalorización

En los anexos I a V se presentan unos gráficos que amplían esta información.

V.6. Sobre los supuestos que pueden concurrir en el rescate

? El rescate de una concesión de servicio público es uno de los supuestos de resolución contractual que contempla la LFCAP. Dicha norma atribuye a la Administración titular del servicio la facultad de acordar unilateralmente la resolución anticipada de la concesión por razones de interés público para gestionarlo directamente, compensando al empresario por los daños y perjuicios causados. La utilización de dicha facultad pre-

cisa, a tenor de la LFCAP, de la concurrencia de las siguientes condiciones: una causa de interés público o general, la ausencia de culpa del contratista, su adopción a través del procedimiento correspondiente y que el servicio pase a prestarse mediante gestión directa. A estas condiciones, añade la legislación sectorial, en concreto la Ley Foral 7/1998, que la gestión indirecta resulte inadecuada al carácter o naturaleza del servicio, sea incapaz de satisfacer los objetivos económicos o sociales que se pretenden conseguir, o venga reclamada por motivos de interés público concreto o de carácter económico-social.

? La apreciación de la concurrencia de todas estas circunstancias, que permitirían el rescate de la concesión y la gestión directa del servicio, corresponde al órgano de contratación de la entidad titular del mismo. A estos efectos, las razones de interés público, según tiene declarado el Consejo de Estado, deberán tener relación con el servicio objeto del contrato y deberán estar basadas en informes técnicos evacuados por los servicios administrativos del órgano de contratación.

? La normativa sectorial aplicable al contrato objeto de este informe, prevé la concesión administrativa como forma ordinaria de prestación del servicio, lo que unido a los antecedentes de hecho y de derecho relativos al mismo hacen que, en nuestra opinión, no se aprecien en el expediente de este contrato fundamentos objetivos ni legales que pudieran apoyar el rescate del servicio para gestionarlo de manera directa.

? En todo caso, la Mancomunidad, en tanto titular del servicio, haciendo uso de la potestad atribuida por la Ley para acordar la resolución del contrato mediante el rescate del servicio para su gestión directa, puede en cualquier momento, en atención a las razones de interés público que se presenten, las cuales deberán quedar acreditadas, iniciar el expediente de rescate. No obstante lo anterior, entendemos que previamente, deberían modificarse el Plan de Transporte Urbano de la Comarca de Pamplona y la Ordenanza reguladora del servicio para contemplar la prestación del mismo mediante gestión directa por la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

V.7. Sobre el coste del posible rescate

? El artículo 74 del pliego establece la fórmula que debe aplicarse para calcular la compensación de los bienes que hubieran de revertir a la MCP y de la indemnización por los beneficios futuros que la concesionaria dejara de percibir.

Este importe, cuya fórmula puede verse en el anexo VII, se resume en el valor neto contable de los activos reversibles más la indemnización por el lucro cesante que se calcula en función de los beneficios de los últimos cinco años.

Al no disponer, en el momento de realizar este trabajo, de las cuentas del año 2004, no podemos comprobar el valor neto de los activos de la concesionaria. Así a título orientativo podemos señalar:

a) Que las indemnizaciones calculadas para la rescisión de las concesiones se estiman, a 31 de diciembre de 2001, en 3.494.996 euros para los bienes de COTUP, y en 1.153.869 euros para los de La Montañesa.

b) Que la indemnización de los activos, a 31 de diciembre de 2002, a COTUP se liquidó por 4.526.860 euros.

c) Que de los datos, a 31 de diciembre de 2003, se desprende que el valor de los activos revertibles asciende a 7.492.457 euros.

A éstos habría que añadir las inversiones y amortizaciones realizadas hasta la fecha del posible rescate.

En cuanto a la segunda parte de la fórmula, al no haberse producido, según las cuentas auditadas, beneficio en los últimos años, podemos considerar que no hay lucro cesante. Una interpretación estricta del pliego incluso produciría un sumando negativo lo que obligaría, a efectos de calcular la indemnización, a disminuir el valor neto de los activos objeto de reversión como consecuencia de las pérdidas de los últimos ejercicios de la empresa concesionaria.

V.8. Sobre la adquisición de las participaciones sociales de La Montañesa por Connex

? La legislación no ha previsto la necesidad de otorgar autorización expresa para la venta de las acciones de una empresa adjudicataria de un contrato administrativo ni tampoco en los casos de escisión o fusión.

En consecuencia, la necesidad de pedir autorización para esta venta procede del artículo 71 del pliego que establece:

«La transmisión íntegra del capital social, o de una parte suficientemente representativa del mismo desde la perspectiva del dominio y la capacidad de decisión sobre la empresa, será considerada a los efectos establecidos en este artículo, como una cesión de la concesión.»

Requisito que, por lo tanto, fue una cautela que se plasmó en el pliego ante la posibilidad de que se fuera a producir la transmisión de participaciones de las empresas concesionarias.

? Ante esta situación, la cuestión clave es: si esta autorización corresponde a una decisión unilateral y discrecional de la Administración (una nueva concesión) o, por el contrario, es un mero trámite de control con el fin de comprobar el cumplimiento de los requisitos.

De los textos analizados y el dictamen del Consejo de Estado, de 9 de julio de 1970, se deduce que es un mero trámite de control por lo que si la compradora satisface los requisitos establecidos, la Administración, en este caso la Mancomunidad, no debe oponer obstáculo alguno.

? De la revisión del expediente se deduce que la empresa compradora reúne las condiciones requeridas a los concesionarios y, por lo tanto, la capacidad para prestar el servicio.

? El proceso administrativo de la autorización de la transmisión se realiza dos veces ya que se desiste de la solicitud a favor de CTSA y se presenta una nueva a favor de CONNEX, que es propietaria del 50 por ciento de CTSA.

El procedimiento y las conclusiones son similares ya que ambas empresas tienen capacidad suficiente para prestar el servicio y reúnen los requisitos exigidos.

? La autorización de la transmisión la realiza la MCP en la Asamblea General del 6 de octubre de 2004. Previamente se había recibido un escrito de CONNEX en el que manifiesta su compromiso en una serie de aspectos entre los que pueden destacarse:

- a) Respeto del pliego de condiciones y de la correspondiente oferta entregada en su día por La Montañesa.
- b) Implantación de un sistema de calidad ISO 9001/2000.
- c) Mantenimiento de un equilibrio patrimonial de la empresa, apoyado en unos resultados de gestión positivos, que permita la continuidad y viabilidad de la sociedad.
- d) Respeto de las inversiones de renovación de flota previstas, tanto en el pliego como en la oferta de la Montañesa.
- e) Levantamiento de los avales comprometidos por la Mancomunidad para la compra de los vehículos afectos a la concesión.
- f) Mantenimiento de una adecuada plantilla, tanto en número como en cualificación.

V.9. Sobre otros aspectos. Recursos

En el cuadro adjunto puede verse la situación de los recursos presentados ordenados por materias:

Recurso	Sentencia
LIQUIDACIONES COTUP	
Recurso c/a 243/01 contra Acuerdo Ayuntamiento de Pamplona. Liquidación 1º semestre 1999, interpuesto por COTUP	STSJN de 4/11/2002
Recurso c/a 642/00 contra liquidación 1999 interpuesto por COTUP	STSJN de 4/11/ 2002
Recurso c/a 818/01 contra liquidación 2000 interpuesto por COTUP	STSJN de 16/6/2003
Recurso c/a 1084/02 contra liquidación 2001, interpuesto por COTUP	STSJN de 10/3/2004
Recurso c/a 924/03 contra liquidación 2002, interpuesto por COTUP	STSJN de 21/4/2005
LIQUIDACIONES LA MONTAÑESA	
Recurso c/a 748/00 contra Liquidación 1999 interpuesto por La Montañesa.	STSJN de 31/5/ 2003
Recurso de casación contra STSJN de 31-V-2003 interpuesto por La Montañesa	
Recurso c/a 820/01 contra Liquidación 2000 interpuesto por La Montañesa	STSJN de 31/5/2003
Recurso de casación contra STSJN de 31-V-2003 interpuesto por La Montañesa	
Recurso c/a 1192/02 contra Liquidación 2001, interpuesto por La Montañesa	
Recurso c/a 20/04 contra rec. reposición liquid. 2002 (diciembre), interp. La Montañesa	
Recurso c/a 38/04 contra determinación pagos mensuales ejercicio 2004, interpuesto por La Montañesa	Auto Juzgado C/A Nº 3, de 23/6/2004
VARIOS GESTIÓN	
Recurso c/a 2287/98 y 2288/98 contra Acuerdo del Ayto. de Pamplona 9/10/98, por el que cede a la MCP el transporte público urbano y Acuerdo de la Asamblea General MCP de 22/10/98 por el que se acepta la competencia interpuesto por COTUP	STSJN de 8/2/ 2002
Recurso c/a 50/99 contra Acuerdo de la Comisión Permanente MCP de 19/1/99 relativo a la ratificación del Acuerdo adoptado por la Comisión del Transporte Urbano Comarcal de Pamplona interpuesto por COTUP	STSJN 27/9/2002
Recurso c/a 280/98 contra Acuerdo Ayto. Pamplona de 12/12/97, que establece modificaciones en el servicio, interpuesto por La Montañesa	STS de 20/1/2004
Recurso c/a 397/02 contra Acuerdo Asamblea General MCP que aprueba el Pliego, interpuesto por La Montañesa	Auto TSJN 29/10/2002
Recurso c/a 399/02 y 421/02 contra Acuerdo Asamblea General que desestima alegaciones referidas al Pliego, interpuestos por COTUP y La Montañesa	STSJN de 5/5/2004
Recurso c/a 421/02 contra la Resolución de la Concesión interpuesto por COTUP	Acumulado al 399/02
Recurso c/a 1196/02 contra adjudicación de la Concesión Única, interpto. por COTUP	
Recurso c/a 1272/02 contra la indemnización que ha de pagar La Montañesa a COTUP	STSJN de 25/11/04
Recurso c/a 108/03 contra indemniz. daños y perjuicios Pliego, interpuesto por COTUP	Auto TSJN 15/12/ 2003
Recurso c/a 110/03 contra indemnización definitiva a COTUP, interpuesto por COTUP	
Recurso c/a 111/03 contra formalización del contrato, interpuesto por COTUP	
Recurso c/a 101/03 contra desestimación recurso reposición interpuesto por ATTU	
Recurso c/a 100/03 contra desestim. rec. repos., interpuesto por Navarro Ormaechea	STSJN de 13/4/2005

Como se desprende del cuadro, se ha recurrido la práctica totalidad del proceso de unificación del transporte comarcal.

Hay que resaltar que de los 25 recursos planteados se han dictado 16 sentencias, siendo en todos los casos favorables a las tesis de la MCP con la excepción parcial de la sentencia de mayo de 2004, citada en el epígra-

fe V.4.1 que incrementa el importe de la indemnización a pagar a COTUP en 182.732 euros.

V.10. Conclusión general

Como consecuencia del trabajo realizado y a modo de conclusión general, consideramos que el expediente de contratación del transporte comarcal ha constituido un proceso largo y complejo, que ha estado sometido, en prácticamente todos sus trámites, a procesos judiciales.

La dificultad de las dos empresas concesionarias para ponerse de acuerdo y lograr su unificación desembocó en un concurso restringido a las dos, en el que, probablemente por ser ya prestadoras del servicio, se les exigió como requisito de la solvencia económica la existencia de un seguro de indemnización de riesgos profesionales que no consideramos adecuado para acreditar la solvencia económica.

En el pliego se han buscado criterios fácilmente objetivables, que han sido respetados en el proceso de adjudicación.

De entre estos criterios debe destacarse positivamente el modelo de gestión elegido, denominado “de coste neto”, por el que el concesionario asume un “riesgo y ventura”, principalmente derivado de su compromiso de un coste máximo y de transportar a un número de viajeros.

La oferta ganadora asumió, a nuestro entender, un elevado nivel de riesgo, sobre todo en los primeros años, como consecuencia de su compromiso en el número de viajeros. Riesgo que se acrecienta ante su situación financiera caracterizada por un pequeño capital y un fuerte endeudamiento para financiar los activos asumidos de la otra empresa y necesarios para prestar el servicio.

La no adopción de ningún tipo de medida le lleva a una difícil situación económica que termina con la transmisión de las participaciones sociales a una tercera empresa, previos los trámites previstos en la normativa vigente.

Las administraciones públicas de la comarca han soportado un menor coste del servicio como consecuencia de la oferta presentada y de la asunción, de conformidad con la oferta, por parte de la empresa de los ingresos por los viajeros no transportados, lo que reduce en ese importe la subvención a conceder.

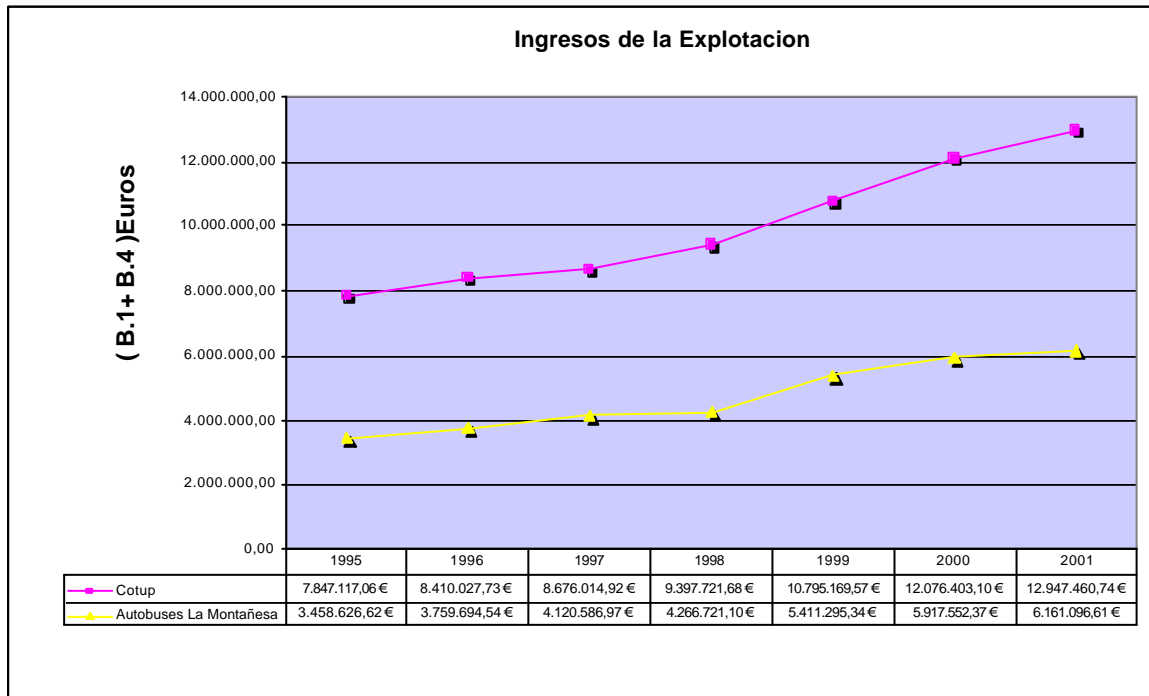
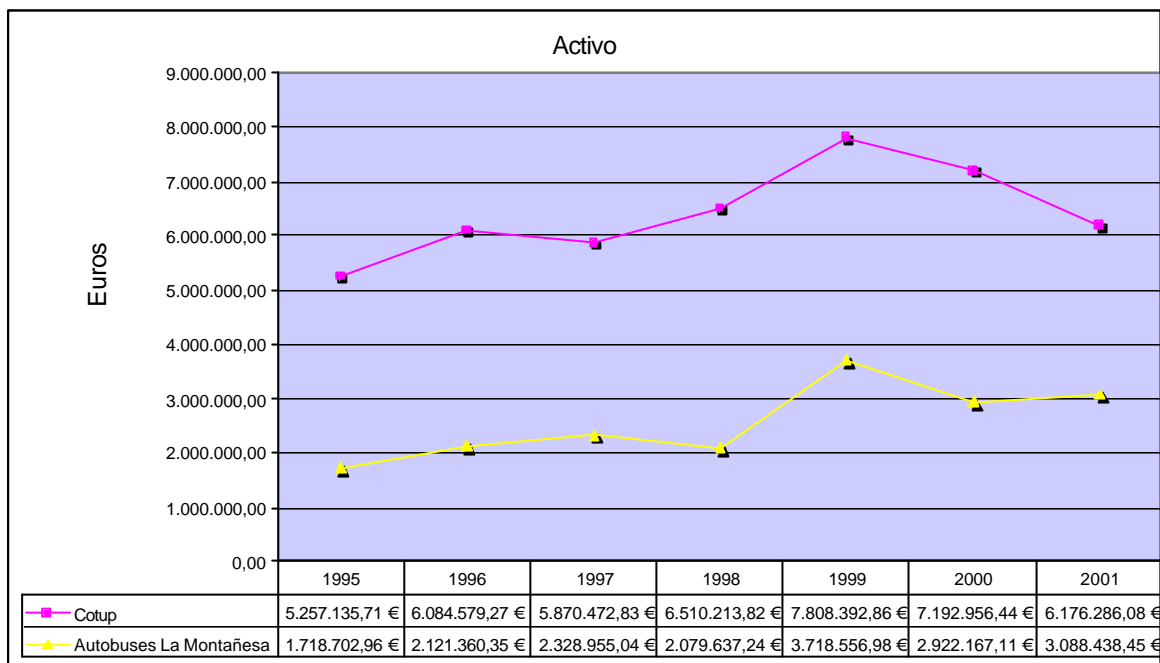
Por todo ello, recomendamos que en futuras concesiones se exija la justificación de la solvencia mediante aquellos medios que permitan realizar un análisis de la misma y se analice no sólo el número previsto de viajeros usuarios del transporte, sino su distribución temporal y sus posibles efectos en el caso de que se produzcan desviaciones significativas.

Informe que se emite a propuesta del auditor D. Jesús Muruzabal Lerga, responsable de la realización de este trabajo, una vez cumplimentados los trámites previstos por la normativa vigente.

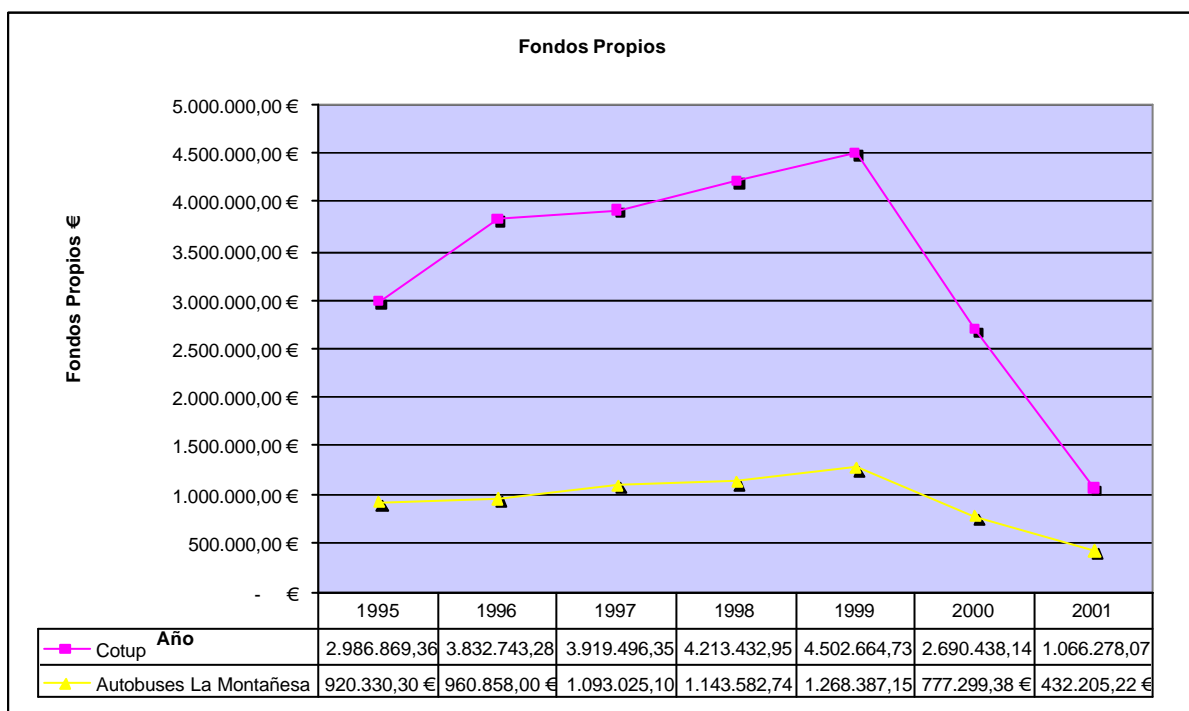
Pamplona a 27 de junio de 2005
El presidente en funciones, Luis Ordoki Urdazi

Anexos

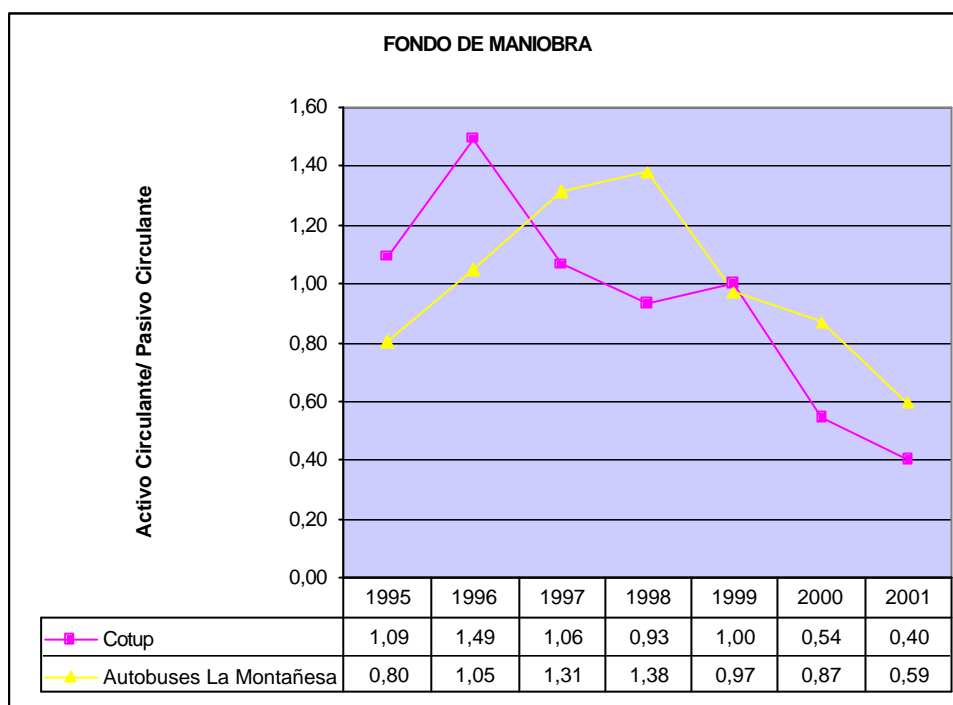
Anexo I. Indicaciones generales



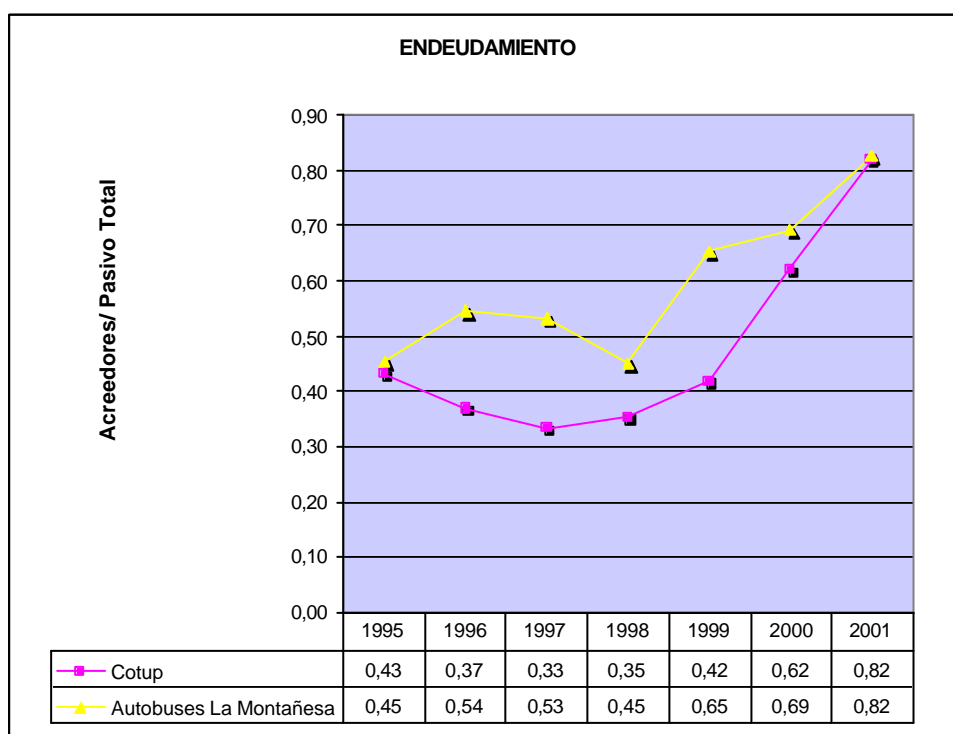
Contratación del transporte urbano de la comarca de Pamplona



Anexo II. Indicadores de solvencia

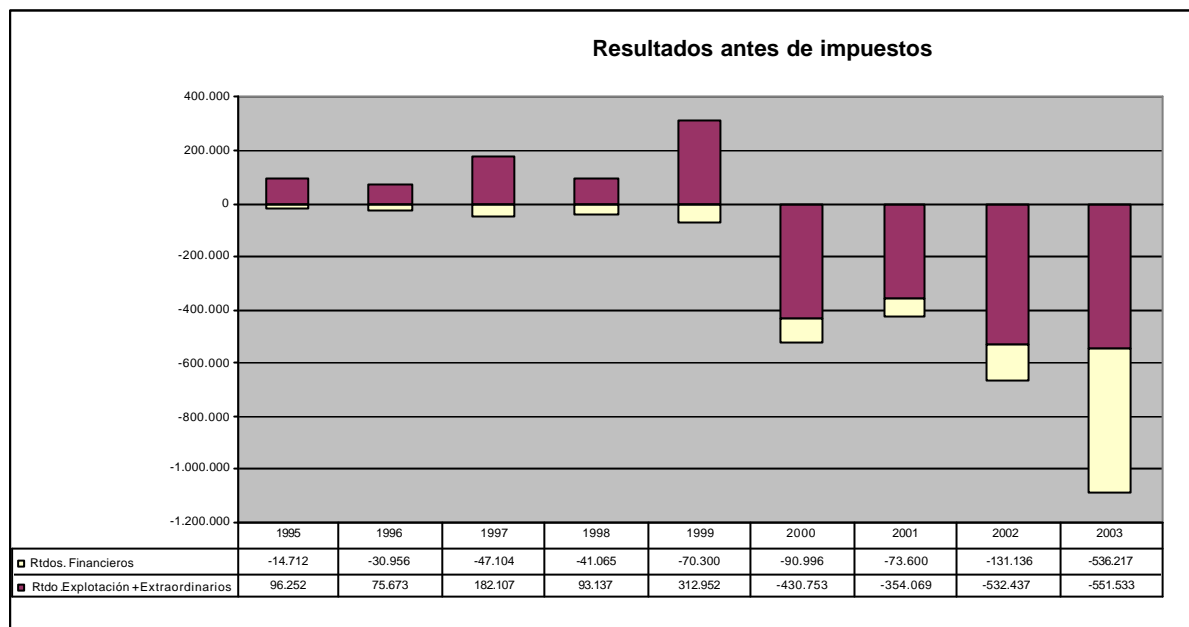


Mayor liquidez cuanto mayor es la ratio.
Tendría que ser mayor que 1.



Mayor solidez financiera cuanto menor es la ratio.

Anexo III. Composición del resultado antes de impuestos



Anexo IV. Balance abreviado de La Montañesa, periodo de 1995-2003

ACTIVO	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
AUTOBUSES LA MONTAÑESA									
II Inmovilizaciones inmateriales	37.379,20	35.891,69	28.056,00	23.905,26	215.322,73	169.118,50	283.009,13	322.990,43	542.843,50
III Inmovilizaciones materiales	1.255.409,84	1.345.257,08	1.358.499,15	1.257.252,61	2.221.740,92	1.723.246,65	1.673.862,4	7.097.780,44	10.756.318,16
IV. Inmovilizaciones financieras	1.006,43	1.006,43		0,00	602,00	602,00	4.877,36	4.992,14	25.888,00
Inmovilizado	1.293.795,47	1.382.155,20	1.386.555,15	1.281.157,87	2.437.665,65	1.892.967,15	1.961.748,63	7.425.763,01	11.325.049,66
Gastos a distribuir en varios ejercicios				12.607,40	134.091,33	87.259,12	80.280,76	50.102,70	148.993,16
Gastos a distribuir en varios ejercicios				12.607,40	134.091,33	87.259,12	80.280,76	50.102,70	148.993,16
II Existencias	21.696,84	26.420,45	34.644,75	35.554,50	40.204,70	60.624,05	69.840,43	165.048,46	114.671,60
III Deudores	201.285,16	237.406,95	236.967,71	309.940,58	1.035.405,17	403.719,30	470.294,36	607.755,22	1.252.655,86
IV. Inversiones financieras temporales	80.919,81	325.520,75	427.608,18	198.940,73	4.836,61	4.961,65	370.442,67	374.972,27	380.879,73
VI Tesorería	119.118,51	98.726,08	189.763,09	243.356,69	66.353,52	460.108,52	73.705,32	1.078.821,21	931.706,73
VII Ajustes por periodificación	1.887,18	51.130,92	53.416,16	-1.920,53		12.527,32	62.126,28	8.119,83	0,00
Activo Circulante	424.907,50	739.205,15	942.399,89	785.871,97	1.146.800,00	941.940,84	1.046.409,06	2.234.716,99	2.679.913,92
TOTAL ACTIVO	1.718.702,97	2.121.360,35	2.328.955,04	2.079.637,24	3.718.556,98	2.922.167,11	3.088.438,45	9.710.582,70	14.153.956,74

Contratación del transporte urbano de la comarca de Pamplona

PASIVO AUTOBUSES LA MONTAÑESA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
I Capital suscrito	317.875,30	317.875,30	317.875,30	317.875,30	317.875,30	317.875,30	317.875,30	317.875,30	317.875,30
II Prima de emisión	43.758,59	43.758,59	43.758,59	43.758,59	43.758,59	43.758,59	43.758,59	43.758,59	43.758,59
III Reserva de revalorización								0,00	1.754.103,57
IV. Reservas	485.209,46	558.696,41	599.224,11	731.391,20	678.574,76	906.753,26	906.753,26	906.753,27	906.753,27
V. Resultados de ejercicios anteriores						0,00	-491.087,77	-836.181,91	-1.367.040,79
VI Pérdidas y Ganancias (benef. o pérdida)	73.486,95	40.527,70	132.167,10	50.557,64	228.178,50	-491.087,77	-345.094,16	-530.858,88	-707.037,23
Fondos Propios	920.330,30	960.858,00	1.093.025,10	1.143.582,73	1.268.387,15	777.299,38	432.205,22	-98.653,63	948.412,71
I. Subvenciones de capital	20.475,72	7.738,79		0,00	24.275,25	121.830,74	109.110,32	96.389,90	769.272,42
Ingresos a distribuir en varios ejerc	20.475,72	7.738,79		0,00	24.275,25	121.830,74	109.110,32	96.389,90	769.272,42
II Deudas con entidades de crédito	247.817,33	446.633,36	517.427,55	361.840,55	1.079.951,13	934.251,44	782.842,91	5.125.426,53	7.249.214,22
IV. Otros acreedores				0,00	159.671,85				
VI Acreedores por tráfico a largo plazo		30,05	1.202,52	3.245,47	3.768,41				
Acreedores a largo plazo	247.817,33	446.663,41	518.630,07	365.086,02	1.243.391,39	934.251,44	782.842,91	5.125.426,53	7.249.214,22
II Deudas con entidades de crédito	90.752,83	159.593,77	182.632,57	155.587,00	340.957,65	306.975,41	634.200,26	1.727.988,95	1.626.036,79
IV. Acreedores comerciales	101.886,54	209.940,80	112.241,73	136.623,67	349.767,49	304.416,18	728.363,68	1.527.736,02	1.686.274,83
V. Otras deudas no comerciales	337.440,25	336.565,58	422.425,57	349.303,90	491.778,05	477.393,96	401.716,06	1.331.694,93	1.874.745,77
VII Ajustes por periodificación				-70.546,08					
Acreedores a corto plazo	530.079,62	706.100,15	717.299,87	570.968,49	1.182.503,19	1.088.785,55	1.764.280,00	4.587.419,90	5.187.057,39
TOTAL PASIVO	1.718.702,97	2.121.360,35	2.328.955,04	2.079.637,24	3.718.556,98	2.922.167,11	3.088.438,45	9.710.582,70	14.153.956,74

Anexo V. Pérdidas y ganancias de La Montañesa en el periodo 1995-2003

AUTOBUSES LA MONTAÑESA	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
A.13 Gastos extraordinarios		6.324,24	70.548,15		8.269,85	930,43	53.774,52	566,18	0,00
A.14 Gastos y pérdidas de otros ejercicios	442,38	7,15	4.410,76	1.312,21	6.845,91	368.442,02	77.669,23	191.462,93	1.925,32
A.15 Impuesto sobre sociedades	8.052,93	4.189,19	2.835,98	1.514,53	14.473,36	-30.661,44	-82.575,31	-132.714,72	-380.712,36
A.2 Aprovisionamientos		-4.723,61	-5.820,25	-3.313,81	-4.650,20			1.405.671,49	3.253.833,34
A.3 Gastos de personal	2.226.404,82	2.323.117,17	2.496.108,99	2.718.521,36	3.119.665,64	3.404.726,07	3.627.016,88	4.528.946,87	11.921.350,55
A.4 Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	290.534,22	360.526,50	384.777,08	389.114,20	531.009,75	670.205,37	635.200,38	577.980,62	1.513.961,37
A.7 Gastos financieros y gastos asimilados	46.910,24	57.178,93	66.456,59	56.132,34	74.685,93	92.321,73	75.588,49	132.889,60	536.470,19
A5. Variación de las provisiones de tráfico			725,12			0,00	72,12	19.290,69	-10.996,72
A6. Otros gastos de explotación	867.353,70	1.019.331,04	1.066.481,72	1.080.909,11	1.426.724,26	1.943.881,91	2.149.554,02	1.059.058,16	1.847.132,01
Total Gastos	3.439.698,29	3.765.950,61	4.086.524,14	4.244.189,94	5.177.024,50	6.449.846,09	6.536.300,33	7.783.151,82	18.682.963,70
B.1 Importe neto de la cifra de negocios	3.404.118,99	3.690.233,71	4.013.059,53	4.147.239,80	5.291.740,88	5.744.522,09	6.021.457,01	6.942.895,46	14.970.385,83
B.12 Ingresos extraordinarios	73,80	0,00	65.753,12			0,00	6.029,91	629,42	0,00
B.13 Ingresos y beneficios de otros ejercicios	3.595,24	7.824,25	5.259,53	12.958,97	196,53	14.603,63	154,41	99.665,42	434.179,69
B.2 Aumento de existencias	2.853,55					20.419,35	9.216,37		
B.4 Otros ingresos de explotación	54.507,62	69.460,83	107.527,44	119.481,30	119.554,46	173.030,28	139.639,60	151.262,64	2.499.741,15
B.7 Otros intereses e ingresos asimilados	32.198,38	26.222,58	19.352,83	15.067,51	4.385,90	1.325,99	1.982,81	1.753,42	253,26
B.8 Diferencias positivas de cambio						0,00	5,65		
B.9 Bº enajenación inmovilizado y cartera de control					-11.191,27			43.366,16	0,00
B11. Subvenciones capital transferidas al rdo ejercicio	15.837,66	12.736,93	7.738,79		516,50	4.856,98	12.720,42	12.720,42	71.366,54
Total Ingresos	3.513.185,24	3.806.478,30	4.218.691,24	4.294.747,58	5.405.203,00	5.958.758,32	6.191.206,18	7.252.292,94	17.975.926,47
A / B.I RESULTADO DE EXPLOTACIÓN	77.187,42	61.443,44	178.314,31	81.490,23	338.545,89	-80.841,63	-241.530,42	-496.789,73	-1.055.153,57
A / B.II RESULTADOS FINANCIEROS	-14.711,86	-30.956,35	-47.103,76	-41.064,83	-70.300,03	-90.995,74	-73.600,05	-131.136,18	-536.216,93
A / B.III RESULTADO ACTIVIDADES ORDINARIAS	62.475,56	30.487,09	131.210,55	40.425,40	268.245,86	-171.837,37	-315.130,47	-627.925,91	-1.591.370,50
A / B.IV RESULTADOS EXTRAORDINARIOS	19.064,33	14.229,80	3.792,54	11.646,76	-25.593,99	-349.911,84	-112.539,00	-35.647,69	503.620,91
A / B.V RESULTADOS ANTES DE IMPUESTOS	81.539,88	44.716,89	135.003,08	52.072,16	242.651,86	-521.749,21	-427.669,47	-663.573,60	-1.087.749,59
A / B.VI RESULTADO EJERCICIO (euros)	73.486,95	40.527,69	132.167,10	50.557,64	228.178,50	-491.087,77	-345.094,15	-530.858,88	-707.037,23
A / B.VI RESULTADO EJERCICIO (pesetas)	12.227.200	6.743.241	21.990.755	8.412.083	37.965.708	-81.710.130	-57.418.836	-88.327.486	-117.641.097

Contratación del transporte urbano de la comarca de Pamplona

Anexo VI. Evolución de viajeros 1988-2004

	1988	1989	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	total 2001	media 2001	
Viajeros	19.571.560	19.421.802	20.308.346	20.834.578	20.809.649	20.495.055	21.024.076	21.259.523	21.598.179	21.467.604	21.905.926	23.526.818	24.558.728	24.771.203			301.553.047	21.539.503	
Kilómetros	2.745.733	2.741.648	2.828.525	2.881.844	2.875.076	2.926.919	3.042.662	3.200.849	3.303.910	3.386.324	3.659.978	4.113.208	4.188.248	4.215.584			46.110.508	3.293.608	
Viajes	285.557	288.319	289.833	292.849	286.908	289.554	293.618	293.774	299.476	305.316	323.635	326.907	285.445	284.303			4.145.494	296.107	
Horas	214.311	213.788	220.142	224.140	222.448	224.627	230.235	246.008	252.382	257.457	272.375	302.153	337.240	346.319			3.563.625	254.545	
Población	182.365	183.525	183.525	180.372	180.319	182.098	182.465	181.776	166.279	171.000	180.000	181.617	187.659	186.245			2.529.245	180.660	
Viajeros/km	7,13	7,08	7,18	7,23	7,24	7,00	6,91	6,64	6,54	6,34	5,99	5,72	5,86	5,88			6,54	6,54	
Viajeros /viaje	68,54	67,36	70,07	71,14	72,53	70,78	71,60	72,37	72,12	70,31	67,69	71,97	86,04	87,13			72,74	72,74	
Viajeros /hora	91,32	90,85	92,25	92,95	93,55	91,24	91,32	86,42	85,58	83,38	80,43	77,86	72,82	71,53			84,62	84,62	
Viajeros/habitante	107,32	105,83	110,66	115,51	115,40	112,55	115,22	116,95	129,89	125,54	121,70	129,54	130,87	133,00			119,23	119,23	
Tasa ocupación	37,78	38,85	39,96	40,03	40,26	38,18	37,77	35,9	35,9	35,42	34,19	34,19	42,71	50			541	38,64	
Velocidad comercial	12,81	12,82	12,85	12,86	12,92	13,03	13,22	13,01	13,09	13,15	13,44	13,61	12,42	12,17			181	12,96	
VIAJEROS ACUMULADOS COTUP + MONTAÑESA										28.811.483	28.780.533	31.075.795	33.699.308	34.212.117	33.961.015	34.944.307			
MONTAÑESA POR DIFERENCIA										7.343.879	6.874.607	7.548.977	9.140.580	9.440.914					
INCREMENTO VIAJEROS 1997-2003 UNIFICADO																			21%
INCREMENTO VIAJEROS COTUP 1997-2001																			15%
INCREMENTO VIAJEROS MONTAÑESA 1997-2001																			29%

OTROS DATOS	Viajeros	Kilómetros	Viaje/km
1970 Primer año	26.688.000	2.051.000	13,01
1976 Máximo anual viajeros	30.292.764	2.697.744	11,23
1982	21.385.773	2.691.704	7,95
1989 Mínimo anual viajeros	19.421.802	2.741.648	7,08

Anexo VII. Transcripción del artículo 74, donde se expone el “Rescate”

Artículo 74. Rescate.

1. La Mancomunidad podrá acordar, en cualquier momento y por razones de interés público, el rescate de la concesión, de acuerdo con las reglas formales y materiales que para tal supuesto se contemplan en el ordenamiento jurídico.
2. En tal caso, para el adecuado cumplimiento de lo establecido en el artículo 148 de la Ley Foral e contratos de las Administraciones Públicas respecto de la compensación de los bienes que hubieran de revertir a la Mancomunidad y de la indemnización por los beneficios futuros de la concesionaria dejare de percibirse aplicará la siguiente fórmula compensatoria:

$$I = VR + a_{n/r} \cdot (B - i \cdot VS)$$

donde:

I: Importe total de la indemnización o compensación (reversión de activos más lucro cesante o beneficios dejados de percibir)

VR: Valor de los activos reversibles.

$a_{n/r}$: Valor actualizado durante n años (periodo restante de la concesión a una tasa r de descuento de una renta anual de una unidad monetaria (un euro)).

VS: Capitales permanentes necesarios para la explotación de la concesión.

i: remuneración normal de los capitales permanentes.

B: Beneficio anual de la explotación.

3. El valor de los activos reversibles, VR en la fórmula anterior, será el equivalente a la suma de los valores netos contables computables y pendientes de compensación por amortización de los elementos objeto de reversión anticipada a la fecha en que se haga efectiva esa reversión, tal y como se prevé en el art. 47 de esta Pliego pero referido en este caso a la fecha de reversión anticipada.

4. La tasa de descuento “r” a aplicar en la fórmula del párrafo 2 de este artículo se corresponderá exactamente con el interés legal del dinero, o índice que lo sustituyera, vigente a la fecha del acuerdo de rescate.

5. Los capitales permanentes necesarios para la explotación de la concesión, “VS”, se determinarán de acuerdo con el valor neto contable a la fecha del rescate de los elementos del activo fijo utilizados en la prestación de los servicios objeto de la concesión rescatada, estén o no sujetos a la reversión. En el caso de elementos cuya utilización fuera parcial o compartida con otras actividades ajenas a las de la concesión se tomará en consideración la parte de su valor neto contable proporcional a su utilización en las actividades cuya concesión se rescata.

6. La remuneración normal de los capitales permanentes “i” se corresponderá con el interés de las Letras del Tesoro a tres años en el mercado primario legal del dinero a la fecha del acuerdo de rescate o, en su defecto, con otro índice que exprese igualmente a esa fecha la retribución potencial de una inversión en condiciones de razonable seguridad y accesibilidad.

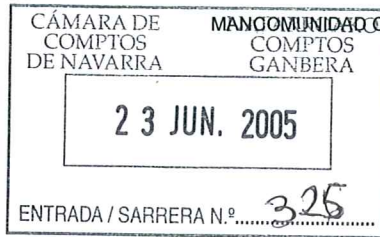
7. El beneficio anual de la explotación, “B”, se corresponderá, para dar cumplimiento a lo dispuesto en el art. 148 de la Ley Foral 10/98, de Contratos de las Administraciones Públicas de Navarra, con la media simple de los resultados de la explotación de los servicios objeto de la concesión de los últimos cinco ejercicios cerrados a la fecha del rescate de la concesión; en el caso de que el rescate se produjera sin haber transcurrido los citados cinco ejercicios desde su adjudicación e inicio de la concesión, la media se calculará sobre los ejercicios cerrados desde el inicio hasta el rescate de la concesión. Para la determinación de los resultados de explotación de la concesión en cada uno de los ejercicios incluidos en este cálculo se tomará como referencia las cuentas anuales e información complementaria que viene obligada a facilitar periódicamente la adjudicataria por la concesionaria según lo previsto en el art. 42 de este Pliego, tomándose igualmente en consideración las observaciones y reparos que a las mismas hubieran formulado o pudieran formular la Intervención y/u otros servicios de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.

Comentarios de la Mancomunidad al informe provisional



Mancomunidad
Comarca de Pamplona
Iruñerriko
Mankomunitatea

Gral. Chinchilla nº 7. C.I.F.: G 31 120702
31002 Tel.: 901 502 503
PAMPLONA - IRUÑA Fax: 948 423 230
SAL/IRT Nº 200500004774 23/06/2005 13:21:41
mcp@mcp.es www.mcp.es



Estimado Presidente:

El pasado 15 de junio de 2005 recibimos el informe provisional de fiscalización de la contratación del transporte urbano de la Comarca de Pamplona.

En primer lugar quisiera felicitar a la Cámara de Comptos como institución, y en particular al equipo de profesionales a los que se encomendó la realización de esta revisión, por el rigor, minuciosidad y relevancia de su informe, que no puede ser sino fruto del encomiable esfuerzo realizado a lo largo de los aproximadamente cuatro meses dedicados a un arduo trabajo de campo que ha supuesto la revisión, análisis y evaluación de la ingente documentación contenida en los expedientes correspondientes.

Quiero transmitirle también la enorme satisfacción que ha supuesto para esta Mancomunidad el concluyente refrendo que se desprende de su informe de todos y cada uno de los actos y procedimientos llevados a cabo en el largo, complejo y, desde algunos sectores, cuestionado proceso de comarcalización del transporte urbano.

Tal es el sentir mayoritario de los miembros de la Comisión Permanente de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona que en su sesión del pasado martes 21, conoció y trató el contenido de ese informe. Y lo es hasta el punto de encomendarme que le transmita nuestra solicitud de su inmediata elevación a definitivo, para su mejor y más oportuna difusión y conocimiento, evitando así en lo posible la propagación de interpretaciones torticeras y carentes de fundamento como las que, lamentablemente, ya hemos tenido ocasión de ver publicadas.

Esta Presidencia no procederá por lo tanto a presentar ningún tipo de alegación a ese informe provisional aún cuando pudieran existir, y no es de extrañar en un informe de esa extensión y en el que se tratan cuestiones tan complejas y diversas, aspectos como por ejemplo el de la adecuada acreditación de la solvencia de las empresas participantes en el concurso de la concesión unificada que pudieran haber sido objeto de matizaciones y contextualizaciones por parte de esta Mancomunidad.

No me queda sino agradecerle las sugerencias de mejora que, para futuros procesos, se formulan en su informe y a las que esta Mancomunidad será siempre receptiva.

Un saludo,

Luis Ibero Elía
Presidente

