

El Grupo Municipal ‘Cuenca, En Marcha!’, al amparo de lo establecido en el art. 97.3 RD 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales y en correspondencia con el art. 52 del Reglamento Orgánico Municipal del Excmo. Ayuntamiento de Cuenca, presenta para que el Pleno en su convocatoria ordinaria de 30 de septiembre de 2021 someta a su debate y aprobación la siguiente,

## **MOCIÓN PARA INICIAR EL ESTUDIO DE LA FÓRMULA DE GESTIÓN PÚBLICA MÁS SOSTENIBLE Y EFICIENTE PARA EL TRANSPORTE URBANO DE CUENCA**

### EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

PRIMERO. – *“Cuenca tiene el servicio de autobuses que se puede permitir”*, con estas palabras ilustra en abril de 2013 el entonces concejal de Movilidad, Darío Dolz, la situación que atravesaba el servicio urbano de transporte colectivo de viajeros, en un periodo de reducción de servicios e incremento del precio del billete tan sólo un año después del comienzo de la actual concesionaria. Una gestión del servicio de autobuses que, con el paso de los años, las legislaturas y los gobiernos, ha devengado en la situación actual de desmantelamiento de las líneas, conformada ya sólo por cuatro rutas que no conectan ni vertebran ni siquiera todos los barrios y pedanías de la ciudad, con eternas esperas debidas a las largas frecuencias de paso y caracterizada por la contaminación acústica y medio ambiental que produce una flota muy envejecida de vehículos movidos por combustibles fósiles.

SEGUNDO. – Paradójicamente, la situación que actualmente atraviesa el servicio de transporte colectivo de viajeros no es nueva ni es sobrevenida por factores externos como pudiera ser la COVID o los Planes de Ajustes de Hacienda de los siguientes años, sino que ya incluso en el mismo momento de la adjudicación en el año 2012 era predecible. Y es que el actual contrato nació con espíritu deficitario. Echando la vista atrás, el mismo ANEXO 16 de los pliegos de la adjudicación del contrato estimaba un coste anual del servicio de 2.079.348,22 euros, según los cálculos de los técnicos municipales. Es decir, el Ayuntamiento estipuló en 2,42 euros/km de línea. Lógicamente, la evolución de los gastos no ha ido en descenso, sino que el incremento de los precios del consumo ha supuesto el aumento exponencial de los costes de mantenimiento, especialmente en materia de combustibles, seguros, o reparaciones, circunstancias que creemos nunca fueron valoradas. A esto se añade unas rutas iniciales que suponían más kilómetros de los realmente compensados. Por otro lado, los ingresos estipulados por la recaudación de los tickets de billetes y publicidad de marquesinas y buses se quedaban en 1.679.348,22 euros, aun con tarifas similares que las actuales. Unos ingresos que

quedarían ligados a la demanda de los usuarios y que, según estimaciones de los pliegos, dependerían de los muy hipotéticos más de 2 millones de usuarios al año, cifra que nunca se había alcanzado ni antes ni después del comienzo de la concesión. Y el resto hasta cubrir el coste real del Servicio, se limitaba a la compensación social que abonaría el Ayuntamiento a la concesionaria. En suma, Cuenca tiene el servicio de autobuses que una empresa no puede mantener y que la ciudadanía tampoco se merece.

TERCERO. – Simultáneamente al proceso de desmantelamiento del servicio de bus urbano, se iniciaba en toda Europa un debate público sobre la eficiencia y sostenibilidad de las Administraciones Públicas en cuanto a la gestión de los servicios que dentro de su marco competencial prestan, un debate que lógicamente ha tenido su reflejo en el nivel más cercano a la ciudadanía, el plano local. De este debate, en el que se puede enmarcar la reinternalización de los servicios públicos locales (más conocida como remunicipalización), extraemos la conclusión de lo necesario que resulta evaluar el desarrollo hecho por los adjudicatarios al llegar el fin del contrato público, para ver la responsabilidad, cumplimiento, eficacia y calidad del servicio prestado por estos. Al resultado de este análisis, imprescindiblemente, debe sumarse la evaluación de la fórmula más sostenible y eficiente para la continuidad de prestación del servicio público. Estos análisis no resultan un capricho, sino que suponen el más fiel cumplimiento de los principios de eficiencia y sostenibilidad, principios que se han colado en el ordenamiento jurídico como exigencias programáticas de cualquier Ley, dando cumplimiento a los preceptos constitucionales como son el artículo 103 y 135 de la Constitución Española. Estos principios constitucionales tienen su desarrollo, más allá de los artículos destacados, en otras normativas como la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera (LOEPSF, más conocida como Ley Montoro), especialmente en cuanto a lo que se refiere su artículo 3.1.2 y artículo 7. En suma, la eficiencia y sostenibilidad son las piedras angulares de cualquier proceso de gestión de un servicio, estableciendo un claro límite al principio de autoorganización de las Administraciones Locales.

Por tanto, la toma de decisiones sobre cómo se va a gestionar un servicio público municipal no puede caer a la discrecionalidad del Equipo de Gobierno, sino que debe cumplir con estos principios y con lo estipulado en el artículo 85.2 de la Ley de Bases del Régimen Local, que se manifiesta así: *“Los servicios públicos de competencia local habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente de entre las enumeradas a continuación:*

*A) Gestión directa:*

*a) Gestión por la propia Entidad Local.*

*b) Organismo autónomo local.*

*c) Entidad pública empresarial local.*

*d) Sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública.*

*Solo podrá hacerse uso de las formas previstas en las letras c) y d) cuando quede acreditado mediante memoria justificativa elaborada al efecto que resultan más sostenibles y eficientes que las formas dispuestas en las letras a) y b), para lo que se deberán tener en cuenta los criterios de rentabilidad económica y recuperación de la inversión. Además, deberá constar en el expediente la memoria justificativa del asesoramiento recibido que se elevará al Pleno para su aprobación en donde se incluirán los informes sobre el coste del servicio, así como, el apoyo técnico recibido, que deberán ser publicitados. A estos efectos, se recabará informe del interventor local quien valorará la sostenibilidad financiera de las propuestas planteadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.*

*B) Gestión indirecta, mediante las distintas formas previstas para el contrato de gestión de servicios públicos en el texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.*

*La forma de gestión por la que se opte deberá tener en cuenta lo dispuesto en el artículo 9 del Estatuto Básico del Empleado Público, aprobado por Ley 7/2007, de 12 de abril, en lo que respecta al ejercicio de funciones que corresponden en exclusiva a funcionarios públicos.”*

CUARTO. – En suma, previamente a tomar una decisión final sobre el modo de gestión del servicio de transporte urbano colectivo de viajeros de Cuenca, y mucho antes de comenzar la redacción de pliegos técnicos y administrativos – como ya se anticipó en medios de comunicación –, este Ayuntamiento debe realizar una valoración sobre el resultado de los servicios prestados por la UTE Líneas Urbanas de Cuenca, así como un análisis de los costes para dilucidar la eficiencia y sostenibilidad en la prestación actual, y sin olvidar el estudio de la calidad del servicio y la satisfacción de las obligaciones contratadas. Y en base a los resultados plasmados por la redacción de este informe, sería mandatorio elaborar una memoria justificativa por parte de la Intervención Municipal, según el citado artículo 85 LBRL, donde se estudiaría qué tipo de gestión es más eficiente y sostenible para la continuidad del servicio de bus urbano, considerando criterios como el aspecto social, la situación y características del servicio, las soluciones admisibles para remediar deficiencias, la mayor ventaja para los usuarios, etc. (en aplicación de los principios dispuestos para la municipalización según el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales).

En conclusión, creemos que la Ley hace una disposición clara para la redacción de una memoria justificativa donde se exponga qué es mejor para el interés general: si la gestión directa mediante la remunicipalización del servicio aprovechando la extinción del contrato en octubre de 2022 (por el propio ente local, a través de un organismo autónomo o con la reestructuración de Aguas de Cuenca, por ejemplo) o mediante la gestión indirecta como hasta ahora. Y en base a esto, que el Pleno decida la fórmula más apropiada.

En base a lo expuesto,

**ACORDAMOS:**

PRIMERO. – La apertura de expediente administrativo para que, desde los Servicios Municipales, se proceda a la evaluación de la actual prestación del servicio de transporte urbano colectivo de viajeros de Cuenca por parte de la UTE Líneas Urbanas de Cuenca, mediante redacción de informe que será expuesto en el portal web de transparencia del Ayuntamiento.

SEGUNDO. – La apertura de expediente administrativo para que, desde la Intervención Municipal y los Servicios Municipales afectados, se elabore memoria justificativa donde se estudie la fórmula más eficiente y sostenible de gestión del servicio de transporte urbano colectivo de viajeros de Cuenca.

TERCERO. – Someter a aprobación del Pleno Municipal propuesta de acuerdo sobre el modo de gestión del servicio de transporte urbano colectivo de viajeros de Cuenca, en conformidad con la memoria justificativa, que deberá previamente ponerse en consideración de la Corporación Municipal y ser publicada para la aportación de observaciones por parte de particulares.

Firmado en Cuenca, a 23 de septiembre de 2021.



Fdo.: María Ángeles García Jiménez.

Portavoz del Grupo Municipal 'Cuenca, En Marcha!'