



**OVIEDO**.es  
INTERVENCIÓN GENERAL

Plaza de la Constitución s/n  
33009 Oviedo - Asturias  
Teléfono 984 08 38 00  
ayuntamiento@oviedo.es

**Expediente:** 2400-0099-2020/19  
**Asunto:** Informe definitivo de control financiero del contrato de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo mediante concesión (Expediente CC2004/97). Plan anual de control financiero para 2021.  
**Informa:** Adjunto al Interventor General.  
**Departamento:** Intervención General Municipal.  
**Destino:** Alcalde; Concejal de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente, Infraestructuras y Distritos; Jefe de Servicio de Servicios Básicos; Transportes Unidos de Asturias S.L.

## **INFORME DEFINITIVO DE CONTROL FINANCIERO DEL CONTRATO DE LA GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO DE VIAJEROS DE OVIEDO MEDIANTE CONCESIÓN (EXPEDIENTE CC2004/97). PLAN ANUAL DE CONTROL FINANCIERO PARA 2021**

### **I. DICTAMEN EJECUTIVO**

#### **I.1. INTRODUCCIÓN**

##### **I.1.1. Competencia**

La función de control interno de la gestión económico-financiera y presupuestaria de las entidades locales, sus organismos autónomos y sociedades mercantiles de ellas dependientes, en su faceta de control financiero, se encuentra regulada básicamente, para el presente Informe, en las siguientes normas:

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL) (artículos 92 bis.1 b) y 136), con las modificaciones introducidas por la Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local.

El artículo 136 de la LRBRL dispone: *“1. La función pública de control y fiscalización interna de la gestión económico-financiera y presupuestaria, en su triple acepción de función interventora, función de control financiero y función de control de eficacia, corresponderá a un órgano administrativo, con la denominación de Intervención general municipal”.*

El Real Decreto Legislativo 2/2004, 5 de Marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL), en los artículos 213, 220, 221 y 222.

El Real Decreto 424/2017, de 28 de abril, por el que se regula el régimen jurídico del control interno en las entidades del Sector Público Local (RCL), y de forma más específica, en relación al control financiero, en su Título III.

### **I.1.2. Plan de control financiero**

El Plan anual de control financiero del Ayuntamiento de Oviedo para 2021, aprobado por el Interventor General el 15 de diciembre de 2020, incluyó en el apartado III.2.3. Otros controles, la ejecución del control de la gestión indirecta de servicios y de contratos de servicios de especial relevancia por su cuantía y/o objeto.

Conforme a las previsiones del Plan se determinó que el control se efectuase sobre el contrato de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo mediante concesión (Expediente CC2004/97) tomando como referencia temporal el ejercicio 2019 y su liquidación.

### **I.1.3. Normas con arreglo a las cuales se ha realizado el trabajo**

El artículo 220.3 del Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL) dispone: *“El control financiero se realizará por procedimientos de auditoría de acuerdo con las normas de auditoría del sector público.”*

Y el artículo 29.4 del Real Decreto 424/2017, de 28 de abril, por el que se regula el régimen jurídico del control interno en las entidades del Sector Público Local (RCL): *“En el ejercicio del control financiero serán de aplicación las normas de control financiero y auditoría pública vigentes en cada momento para el sector público estatal.”*

Se aplicarán, especialmente, las Normas de Auditoría del Sector Público (NASP) aprobadas por Resolución de la IGAE de 14 de febrero de 1997 y publicadas por Resolución de 1 de septiembre de 1998 y la Instrucción de 11 de junio de 2002, de la IGAE sobre Organización de los papeles de trabajo en las auditorías y actuaciones de control financiero, y la Resolución de 30 de julio de 2015, de la IGAE, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio del control financiero permanente.

## **I.2. CONSIDERACIONES GENERALES**

### **I.2.1. Actividad de los servicios controlados**

Los entes objeto de control han sido el Ayuntamiento de Oviedo como titular del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros así como la mercantil Transportes Urbanos de Asturias, S. L. (TUA) como adjudicataria del contrato de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo.

### **I.2.2. Marco normativo**

La normativa reguladora de la actividad objeto de control está constituida, fundamentalmente, por las siguientes disposiciones:

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL).
- Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local (TRRL).
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.

- Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RS).
- Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP).
- Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de contratos de las Administraciones Públicas (RLCAP)
- Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales (TRLRHL).
- Pliego de condiciones administrativas particulares (PCAP), Pliego de cláusulas técnicas particulares (PPT), oferta del licitador TUA y contrato administrativo formalizado.

### **I.2.3. Competencias de las entidades locales. El servicio público local. Formas de gestión**

Las competencias de las Entidades locales, que pueden ser competencias propias de las entidades territoriales, establecidas por la Ley, o competencias atribuidas por delegación del Estado o de la respectiva Comunidad Autónoma, se regulan fundamentalmente en la LRBRL.

Tal y como señala el artículo 7 de la LRBRL, las competencias propias de los municipios, las provincias, las islas y demás Entidades locales territoriales se ejercen en régimen de autonomía y bajo la propia responsabilidad, atendiendo a la debida coordinación en su programación y ejecución con las demás Administraciones públicas.

El artículo 25 de la LRBRL recoge las competencias específicas de los municipios, señalando que los mismos, para la gestión de sus intereses y en el ámbito de sus competencias, puede promover toda clase de actividades y prestar los servicios públicos que contribuyan a satisfacer las necesidades y aspiraciones de los vecinos.

El municipio, en todo caso, ejercerá competencias propias entre otras, en materia de transporte público de viajeros.

Conforme a lo previsto en el artículo 26 de la LRBRL, el transporte colectivo urbano es un servicio obligatorio para los municipios que, como el de Oviedo, tienen una población superior a 50.000 habitantes. Este servicio responde a una necesidad social, cuya planificación afecta directamente al desenvolvimiento de la vida local.

El artículo 85 de la LRBRL, en la redacción dada por la modificación operada a través de la Ley 57/2003, de 16 de diciembre, de medidas para la modernización del gobierno local, enumera las diferentes formas de gestión de los servicios públicos de competencia local, y las agrupa en dos: la gestión directa y la gestión indirecta

Lo cierto es que, de las dos modalidades posibles, la gestión indirecta ha venido siendo muy utilizada para la prestación efectiva de los servicios públicos locales mencionados en la propia LRBRL.

El TRLCAP identifica los contratos de gestión de servicios públicos con aquellos en que la Administración encomienda a una persona física o jurídica la gestión de un servicio público

que tenga un contenido económico que lo haga susceptible de explotación por empresarios particulares.

El artículo 156 del TRLCAP establece cuatro modalidades de gestión indirecta: la concesión, la gestión interesada, el concierto y la sociedad de economía mixta. En función de la naturaleza del riesgo que asuma en cada una de ellas el contratista, será también el régimen jurídico que les resulte aplicable, sin perjuicio de las prerrogativas propias de la Administración cuando celebra contratos administrativos y de las garantías equivalentes del contratista, que modulan el principio general del riesgo y ventura.

En la concesión, tal y como señala el artículo 156.a) del TRLCAP, el contratista gestiona el servicio a su propio riesgo y ventura.

### **I.3. OBJETIVO, ALCANCE DEL TRABAJO Y PROCEDIMIENTO DE EJECUCIÓN**

#### **I.3.1. Ámbito objetivo**

Los objetivos de este control han sido:

- Comprobar el cumplimiento por el contratista de las obligaciones derivadas del contrato y de las instrucciones recibidas.
- Examinar las actuaciones de los servicios municipales responsables del seguimiento de la ejecución de los servicios contratados.
- Examinar el buen funcionamiento del servicio y la continuidad en su prestación.
- Realizar el seguimiento de la ejecución presupuestaria.
- Realizar el seguimiento del plan de calidad.

#### **I.3.2. Ámbito temporal**

El control se ha realizado sobre el ejercicio 2019 y su liquidación, sin perjuicio de que, cuando se ha considerado necesario, han sido objeto de análisis actuaciones acaecidas con anterioridad o posterioridad a dicho ejercicio, a fin de delimitar los antecedentes que dieron lugar a situaciones vigentes en 2019.

#### **I.3.3. Ámbito subjetivo**

Constituyen el ámbito subjetivo de este control el Servicio de Servicios Básicos, como unidad administrativa que supervisa el contrato de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros y la mercantil TUA, como adjudicatario del contrato de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo.

### **I.4. OPINIÓN**

Durante el año 2019 el servicio de transporte urbano de viajeros se ha ejecutado en condiciones de continuidad y conforme a las previsiones contenidas en el PCAP y en el PPT.

No obstante lo anterior, no consta que se haya dado cumplimiento a la modificación del contrato aprobada por acuerdo de la Junta de Gobierno de 5 de abril de 2019, sin que dicho incumplimiento contractual haya tenido ninguna consecuencia.

Con carácter general, y a excepción de lo señalado en el párrafo anterior, TUA cumple con las obligaciones impuestas en el PCAP y en el PPT.

A excepción de las cuestiones reseñadas en este informe el responsable del contrato ejerce las funciones de supervisión y control previstas en el PCAP y en el PPT, si bien la escasa dotación de medios con que cuenta limita la eficacia y alcance de las mismas.

Salvo las cuestiones puestas de manifiesto en este informe en los apartados II.2.3. y II.2.4., en materia de ejecución presupuestaria se cumple con las previsiones contenidas en el PCAP y en el PPT.

## **I.5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES**

### **I.5.1. CONCLUSIONES**

**Primera.-** La adjudicación del contrato se efectuó en base a los precios ofertados por TUA en su oferta variante sin tener en consideración la posible extensión del servicio fuera del término municipal. Con posterioridad a la adjudicación TUA obtuvo la autorización de CTA para extender el servicio a las localidades de Lugones y Parque Principado. Si bien no consta en el expediente administrativo analizado que en su momento se haya adoptado acuerdo formal para la modificación de los importes de adjudicación del contrato adaptándolos a la oferta del licitador, con fecha 11 de enero de 2019 la Junta de Gobierno acordó la convalidación de las actuaciones realizadas en relación con la extensión del servicio y sus precios y la modificación del número y distribución de las líneas existentes.

**Segunda.-** No consta en el expediente administrativo analizado que se haya adoptado acuerdo formal para la modificación de la forma de cálculo del incentivo por incremento de viajeros conforme al documento suscrito por el representante legal de la concesionaria y el Concejal de Gobierno de Transportes con fecha 11 de marzo de 2014.

**Tercera.-** Si bien tanto el responsable del contrato como su delegado ejercen sus tareas de control respecto a la ejecución del mismo, la escasa dotación de medios personales adscritos al control efectivo del mismo limita la eficacia de su actuación. Se realiza un control diario de las incidencias derivadas del funcionamiento ordinario del transporte urbano, sin embargo existen otras actuaciones de comprobación de las que no existe constancia documental en el expediente (verificación del cumplimiento de las condiciones impuestas en el PCAP para los medios materiales) o cuya verificación se ha trasladado a la propia empresa concesionaria (calidad en la limpieza y ornato de los medios materiales).

**Cuarta.-** No se ha dado cumplimiento al acuerdo de modificación del contrato aprobado por la Junta de Gobierno de 5 de abril de 2019, de forma que no se han puesto en funcionamiento las líneas I y R, ni tampoco se han realizado las modificaciones aprobadas en las líneas C, D, E, F, G, K y M.

**Quinta.-** La determinación de los costes de operación en función de los kilómetros realizados de autobús estándar ( $C_o$ ) y de las horas útiles realizadas ( $C_h$ ) y su actualización se efectúan conforme a las previsiones de los artículos 22 y 23 del PPT, sin embargo, no se ha determinado en el PPT ni en el PCAP el número de decimales que han de tomarse para la realización de las operaciones intermedias ni para la fijación de los elementos  $C_o$  y  $C_h$ .

Por otro lado, la cuantificación del coste unitario por kilómetro del autobús articulado y del microbús se ha de realizar aplicando sobre el coste  $C_o$  los siguientes coeficientes,  $1,25 \times C_o$  para el articulado y  $0,65 \times C_o$  para el microbús tal y como prevé el artículo 2º del PCAP, y no aplicando el coeficiente teórico de revisión del precio/km ( $K_t$ ) para cada tipo de vehículo. La no aplicación del criterio recogido en el PCAP ha originado en 2019 una diferencia en el  $C_o$  del vehículo articulado de 0,001 euros/km.

**Sexta.-** A consecuencia de lo señalado en la conclusión anterior se ha detectado unas diferencias en el cálculo de la liquidación correspondiente al año 2019. En concreto, 1.941,48

euros en el importe correspondiente a la subvención a abonar por el Ayuntamiento para el mantenimiento del equilibrio económico de la concesión y 7,76 euros en el importe abonado en concepto de incentivo por calidad objetiva del servicio. La explicación de ambas diferencias se detalla en los apartados II.2.3. y II.2.4 del informe.

Junto con lo anterior se ha detectado que, en relación con el autobús 3291, se ha abonado en exceso, en concepto de intereses en el cálculo del coste derivado de su financiación, la cantidad de 110,66 euros. El cálculo de esta diferencia se detalla en el apartado II.2.4 del informe.

## **I.5.2. RECOMENDACIONES**

**Primera.-** El Ayuntamiento de Oviedo, como órgano de contratación, debería ejercer la prerrogativa de interpretación del contrato prevista en el artículo 59.1 del TRLCAP y el artículo 21º del PCAP fijando un criterio en relación al número de decimales a utilizar tanto en las operaciones intermedias de cálculo de las tasas de variación, como en el redondeo de las operaciones finales para determinar los costes operativos por kilómetro y hora respectivamente.

**Segunda.-** El órgano de contratación debería adoptar un acuerdo para convalidar la modificación contractual de la cláusula 25.a) del PPT en relación al cálculo de la tarifa media, realizada a través del documento suscrito por el Concejal de Gobierno de Transportes y el representante legal de TUA el 11 de marzo de 2014.

**Tercera.-** El Ayuntamiento de Oviedo debiera establecer un sistema de comunicación con el concesionario que permita la agilidad necesaria para resolución de las incidencias derivadas del funcionamiento diario del servicio, pero que a su vez garantice el control y seguimiento de las mismas y permita verificar la correcta resolución de éstas. Este sistema debe garantizar por un lado el archivo documental de las mismas y, en caso de posibles incumplimientos, permitir su acreditación a efectos de tramitar los correspondientes procedimientos de imposición de penalidades. Se recomienda asimismo que el archivo de las actuaciones realizadas en materia de control de la gestión del servicio se efectúe a través de la apertura anual de expedientes electrónicos en la aplicación de gestión Firmadoc.

**Cuarta.-** Tal y como prevé el artículo 12 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, el Ayuntamiento de Oviedo debería establecer formalmente el régimen de exenciones y bonificaciones aplicable a las familias numerosas que tengan reconocida tal condición.

**Quinta.-** El responsable del contrato, debiera dejar constancia documental en el expediente, de que los nuevos elementos que se adscriben al servicio cumplen con carácter previo a su puesta en funcionamiento con las condiciones exigidas en el PPT para los mismos. Esta circunstancia adquiere especial relevancia con los nuevos autobuses adscritos al servicio.

**Sexta.-** La liquidación del ejercicio 2019 fue aprobada por la Junta de Gobierno el 17 de abril de 2020. En la ejecución del control, tal y como se ha detallado en la conclusión sexta, se han puesto de manifiesto la existencia de diferencias en el cálculo de la liquidación en favor del Ayuntamiento por importe acumulado de 2.059,90 (1.941,48 de la diferencia en el cálculo de la subvención para 2019, 7,76 de las diferencias en el cálculo del incentivo de calidad objetiva y 110,66 de los intereses abonados por el coste de financiación de la amortización del bien 3291) euros. Junto a ello, se ha acreditado que la subvención establecida para 2020 fue superior a la resultante de la liquidación en la cantidad de 1.941,48 euros.

Con fecha 7 de junio de 2021 TUA ha procedido al ingreso en la Tesorería Municipal de la cantidad de 2.059,90 euros, operación contable 120210002338.

## II. RESULTADOS DEL TRABAJO

### II.1. SITUACIÓN DEL SERVICIO EN 2019

Durante el año 2019 la red del servicio de transporte urbano de viajeros de Oviedo contaba con 193,75 kilómetros de calzada en trayecto de ida. Estaba organizada en 13 líneas diurnas que circularon todos los días del año y una línea nocturna denominada Búho que circuló los viernes, sábados y vísperas de festivo. Todas las líneas realizan trayecto de ida y vuelta a excepción de la línea M que es de recorrido circular.

Al servicio se encontraban adscritos 68 vehículos, 66 propulsados con GNC, GLP o biocombustible y 2 eléctricos o híbridos. Del total de vehículos, 35 eran articulados, 29 estándares y 4 microbuses. La edad media de la flota a 31 de diciembre se situó en 4,4 años y ninguno de ellos tenía una edad igual o superior a 8 años. La totalidad de los vehículos están adaptados a su uso por personas con movilidad reducida.

Antigüedad	Nº vehículos	% flota
0 a 2 años	12	17,65%
2 a 4 años	24	35,29%
4 a 6 años	9	13,24%
más de 6 años	23	33,82%
<b>Totales</b>	<b>68</b>	<b>100,00%</b>

De forma resumida los datos más relevantes del servicio en el año 2019 son los siguientes:

2019	
Viajes	319.212
Viajeros	11.812.253
Horas de servicio	302.792,06
Kilómetros recorridos	4.291.488,11
Kilómetros de la red	370,20
Paradas de la red	762
Plazas ofertadas	36.923.894
Coefficiente de ocupación	31,99%
Kms/viaje	13,44
Viajeros/viaje	37,00
Viajeros/hora	39,01
Distancia entre paradas en metros	457,74
Velocidad comercial	14,17

Durante el año 2019 se realizaron un total de 319.212 viajes que transportaron 11.812.253 viajeros, con una media mensual de 984.358,59 viajeros. El total de plazas ofertadas ascendió a 36.923.894 con una ocupación media del 31,99% y de 37 usuarios en cada viaje. El número de plazas ofertadas en cada viaje se situó en 115,67.

La línea con mayor número de viajeros fue la línea C con un total de 3.507.845 viajeros, lo que supone el 29,70% del total y la que tuvo un menor número de viajeros fue la línea K con 37.708. La línea con menor porcentaje de ocupación de sus plazas fue la línea B con una ocupación de 10,57%, mientras que la que tuvo mayor porcentaje de ocupación fue la línea C con un 44,63%. La línea con menor número de viajeros en cada viaje fue la línea K con

3,72 viajeros, nuevamente fue la línea C la que tuvo mayor número de viajeros en cada viaje, 61,08.

La distribución por cada línea es la que se detalla:

Nombre	Nº viajeros	Peso de la línea	Media viajeros mensual	Nº viajes	Nº plazas ofertadas	Plazas ocupadas	Nº plazas por viaje	Viajeros por viaje
Línea A--Centro Asturiano-Llamaquique	244.295	2,07%	20.357,92	11.250	1.136.250	21,50%	101,00	21,72
Línea B--Fitoria-Olivares	224.479	1,90%	18.706,58	21.023	2.123.323	10,57%	101,00	10,68
Línea C--Facultades-Lugones	3.507.845	29,70%	292.320,42	57.426	7.859.406	44,63%	136,86	61,08
Línea D--Facultades-Parque Principado	991.504	8,39%	82.625,33	23.802	3.260.874	30,41%	137,00	41,66
Línea E--Las Campas-La Monxina	1.658.830	14,04%	138.235,83	39.983	5.477.671	30,28%	137,00	41,49
Línea F--HUCA-Naranco-Campillin-HUCA	895.773	7,58%	74.647,75	23.830	2.415.398	37,09%	101,36	37,59
Línea H--Serrano-Parque Principado	2.296.459	19,44%	191.371,58	54.863	7.516.231	30,55%	137,00	41,86
Línea J--Otero-San Claudio	1.023.286	8,66%	85.273,83	34.241	3.458.341	29,59%	101,00	29,88
Línea K--Latores-Plaza América	37.708	0,32%	3.142,33	10.126	222.772	16,93%	22,00	3,72
Línea L--San Andrés-Tudela Veguín	663.378	5,62%	55.281,50	19.295	1.948.795	34,04%	101,00	34,38
Línea M--Primo Rivera-Faro-Primo Rivera	50.642	0,43%	4.220,17	5.424	119.328	42,44%	22,00	9,34
Línea O--Lubrió-Plaza América	40.742	0,34%	3.395,17	5.424	119.328	34,14%	22,00	7,51
Línea G--Puerto-Montecerrao	161.913	1,37%	13.492,75	11.613	1.172.913	13,80%	101,00	13,94
BUHO Cuatro Caños-San Claudio	15.399	0,13%	1.287,42	912	93.264	16,51%	102,26	16,88
<b>Totales</b>	<b>11.812.253</b>	<b>100,00%</b>	<b>984.358,59</b>	<b>319.212</b>	<b>36.923.894</b>	<b>31,99%</b>	<b>115,67</b>	<b>37,00</b>

La red de transporte contaba en 2019 con 762 paradas. La distancia media entre paradas fue de 457,74 metros, con la siguiente distribución por líneas:

Nombre	Km	Nº Paradas	Distancia entre paradas
Línea A--Centro Asturiano-Llamaquique	38,9	65	599,74
Línea B--Fitoria-Olivares	13,7	43	320,16
Línea C--Facultades-Lugones	23,9	54	443,20
Línea D--Facultades-Parque Principado	22,4	46	487,88
Línea E--Las Campas-La Monxina	18	50	360,58
Línea F--HUCA-Naranco-Campillin-HUCA	31,8	81	395,55
Línea H--Serrano-Parque Principado	23,2	50	464,00
Línea J--Otero-San Claudio	24,2	62	390,32
Línea K--Latores-Plaza América	12,4	34	364,71
Línea L--San Andrés-Tudela Veguín	77,4	113	685,01
Línea M--Primo Rivera-Faro-Primo Rivera	17,3	41	421,95
Línea O--Lubrió-Plaza América	36,7	59	632,76
Línea G--Puerto-Montecerrao	30,3	64	473,44
<b>Totales</b>	<b>370,2</b>	<b>762</b>	<b>457,74</b>

La velocidad comercial de cada línea, calculada como el cociente entre los kilómetros recorridos y el número de horas de servicio es la que se indica:



*Informe definitivo de control financiero del contrato de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo mediante concesión (Expediente CC2004/97). Plan anual de control financiero para 2021*

Nombre	Nº Kilómetros estándar	Nº Kilómetros articulado	Nº Kilómetros microbús	Total Km	Nº horas	Velocidad comercial
Línea A--Centro Asturiano-Llamaquique	218.649,60	0,00	0,00	218.649,60	11.282,95	19,38
Línea B--Fitoria-Olivares	144.006,30	0,00	0,00	144.006,30	15.564,30	9,25
Línea C--Facultades-Lugones	2.674,10	672.807,40	0,00	675.481,50	55.857,97	12,09
Línea D--Facultades-Parque Principado	0,00	266.582,20	0,00	266.582,20	22.826,73	11,68
Línea E--Las Campas-La Monxina	0,00	359.918,90	0,00	359.918,90	33.819,66	10,64
Línea F--HUCA-Naranco-Campillin-HUCA	375.084,00	3.491,30	0,00	378.575,30	33.256,42	11,38
Línea H--Serrano-Parque Principado	0,00	637.607,11	0,00	637.607,11	45.016,67	14,16
Línea J--Otero-San Claudio	414.286,40	0,00	0,00	414.286,40	27.952,25	14,82
Línea K--Latores-Plaza América	0,00	0,00	62.780,80	62.780,80	5.031,88	12,48
Línea L--San Andrés-Tudela Veguín	746.560,50	336,00	0,00	746.896,50	28.961,18	25,79
Línea M--Primo Rivera-Faro-Primo Rivera	0,00	0,00	93.835,20	93.835,20	5.424,00	17,30
Línea O--Lubrío-Plaza América	0,00	0,00	99.607,66	99.607,66	5.391,85	18,47
Línea G--Puerto-Montecerrao	175.936,20	0,00	0,00	175.936,20	11.515,92	15,28
BUHO Cuatro Caños-San Claudio	16.714,84	609,60	0,00	17.324,44	890,28	19,46
<b>Totales</b>	<b>2.093.911,94</b>	<b>1.941.352,51</b>	<b>256.223,66</b>	<b>4.291.486,31</b>	<b>302.792,06</b>	<b>14,17</b>

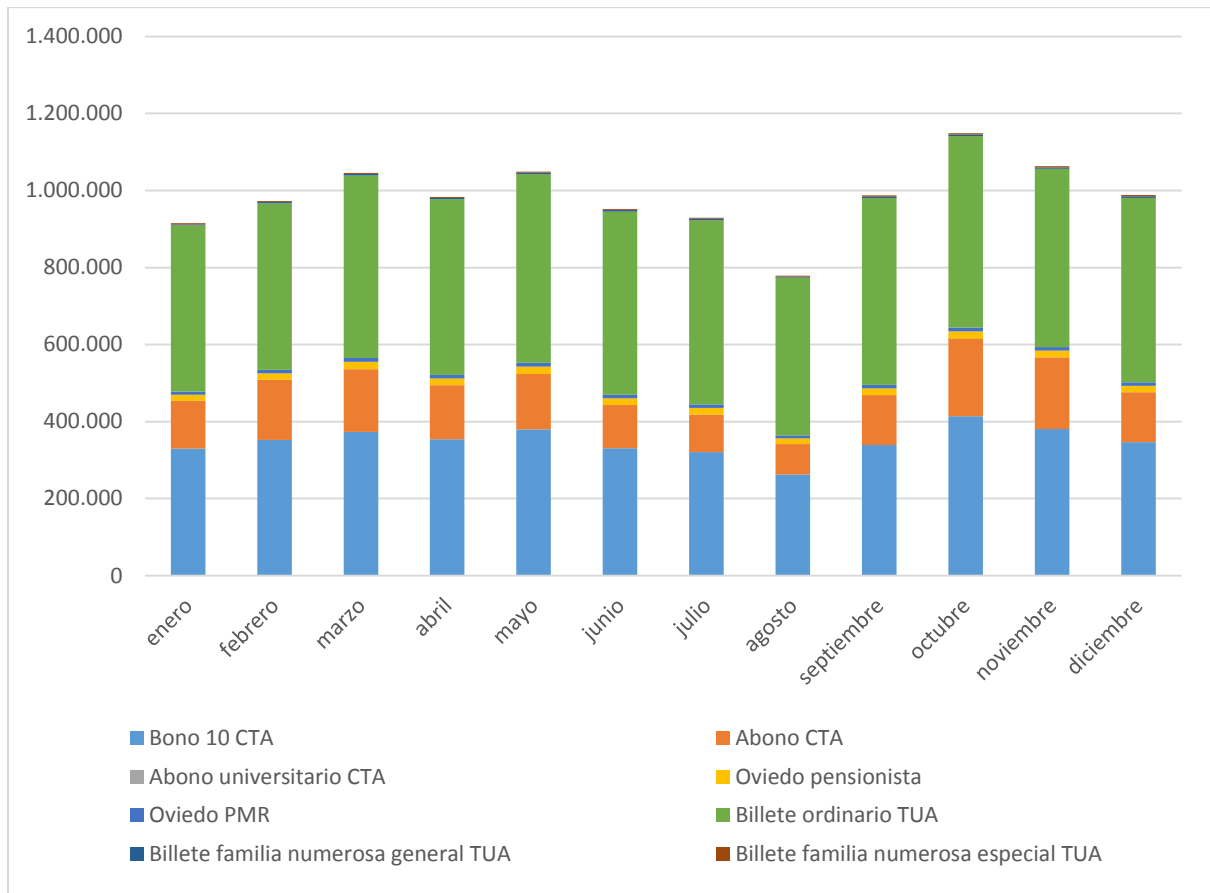
Las líneas con un mayor coste por viajero han sido la línea O, 8,45 euros por cada viajero, seguida de la línea K, 7,77 euros por cada viajero. Las líneas con menor coste por viajero han sido la línea C, 1,09 euros por viajero y la línea E, 1,34 euros por viajero. El coste medio por viajero en 2019 se ha situado en 1,76 euros. Los datos para cada línea son los siguientes:

Nombre	Coste unitario Co	Amortización Cm	Gastos a justificar Cj	Coste total	Nº Viajeros	Coste por viajero
Línea A--Centro Asturiano-Llamaquique	727.288,50	112.800,98	139,91	840.229,40	244.295	3,44
Línea B--Fitoria-Olivares	806.404,77	125.071,75	155,13	931.631,65	224.479	4,15
Línea C--Facultades-Lugones	3.302.154,88	512.157,57	635,26	3.814.947,71	3.507.845	1,09
Línea D--Facultades-Parque Principado	1.335.024,83	207.059,66	256,83	1.542.341,32	991.504	1,56
Línea E--Las Campas-La Monxina	1.923.243,82	298.291,24	369,99	2.221.905,04	1.658.830	1,34
Línea F--HUCA-Naranco-Campillin-HUCA	1.812.667,02	281.141,00	348,72	2.094.156,74	895.773	2,34
Línea H--Serrano-Parque Principado	2.807.450,75	435.429,95	540,09	3.243.420,79	2.296.459	1,41
Línea J--Otero-San Claudio	1.642.661,54	254.773,49	316,01	1.897.751,04	1.023.286	1,85
Línea K--Latores-Plaza América	253.536,34	39.322,98	48,77	292.908,09	37.708	7,77
Línea L--San Andrés-Tudela Veguín	2.098.810,86	325.521,33	403,76	2.424.735,96	663.378	3,66
Línea M--Primo Rivera-Faro-Primo Rivera	294.537,30	45.682,14	56,66	340.276,11	50.642	6,72
Línea O--Lubrío-Plaza América	297.930,34	46.208,40	57,31	344.196,05	40.742	8,45
Línea G--Puerto-Montecerrao	683.317,67	105.981,19	131,45	789.430,32	161.913	4,88
BUHO Cuatro Caños-San Claudio	57.666,64	8.943,98	11,09	66.621,72	15.399	4,33
<b>Totales</b>	<b>18.042.695,27</b>	<b>2.798.385,67</b>	<b>3.471,00</b>	<b>20.844.551,94</b>	<b>11.812.253</b>	<b>1,76</b>

Conforme a los datos obtenidos de la liquidación del ejercicio 2019 y en relación a los ingresos generados por los usuarios del servicio se han obtenido los siguientes indicadores:

2019	
Coste medio por viajero	1,765
Ingreso tarifario medio por viajero	0,949
Déficit tarifario medio por viajero	-0,816

La demanda durante el año 2019 en función del perfil de los usuarios del transporte urbano de viajeros, considerando tanto los títulos comercializados por TUA como por el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) ha sido la siguiente:



## II.2. PRUEBAS REALIZADAS

### II.2.1. Comprobar el cumplimiento por el contratista de las obligaciones derivadas del contrato y de las instrucciones recibidas.

Se ha realizado la comprobación de las obligaciones establecidas para la concesionaria tanto en el PPT como en el PCAP.

Se ha revisado y verificado el cumplimiento de las obligaciones relativas a los medios humanos recogidas en el artículo 8 de los PPT.

En cuanto a las obligaciones relativas a los medios materiales recogidas en el artículo 12 del PPT se ha comprobado el cumplimiento de las mismas por la concesionaria, y específicamente la obligación de ubicar sus instalaciones en el término municipal de Oviedo, así como su adecuación a las condiciones de dimensiones y usos establecidas en el PPT.

Respecto a las obligaciones recogidas en el artículo 12 de los PPT sobre los elementos de transporte se ha acreditado el cumplimiento de las mismas, de forma que ninguno tiene una edad superior a ocho años, que la totalidad de los mismos se encuentran en condiciones de uso, y que, asimismo, cuentan con los seguros en vigor conforme a las especificaciones del PPT.

Se ha comprobado el cumplimiento de las obligaciones recogidas en el artículo 16 de los PPT sobre la instalación, mantenimiento, explotación y conservación de postes y marquesinas.

En relación a las obligaciones contenidas en el artículo 12 de los PPT sobre certificación del sistema de gestión de calidad, certificación de gestión medio-ambiental y certificación de gestión de PRL se ha comprobado que la concesionaria cuenta con todos los certificados debidamente acreditados y actualizados en el año 2019.

En cuanto a las obligaciones recogidas en el artículo 18 de los PCAP relativas a las reclamaciones y sugerencias se ha comprobado la existencia de un control sobre las quejas realizadas a la concesionaria a través de e-mail, libro de reclamaciones o fax en el año 2019, las cuales ascendieron en el año 2019 a un total de 17 quejas.

Por otro lado, se ha solicitado información a la Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC) sobre las quejas relacionadas con la concesionaria en el año 2019 y se ha observado la existencia de 3 quejas (expedientes 2019/109/1006-0011; 2019/84/1006-0011; 2019/76/1006-0011) que han sido remitidas a la comisión de quejas y sugerencias del Ayuntamiento de Oviedo.

Respecto a la obligación recogida en el artículo 16 del PPT sobre indemnización de daños causados a terceros, se ha comprobado que existe control de este aspecto por parte de la concesionaria, existiendo en el ejercicio 2019 un total de 153 daños relacionados con los medios adscritos al servicio.

## **II.2.2. Examinar las actuaciones de los servicios municipales responsables del seguimiento de la ejecución de los servicios contratados.**

El contrato de referencia ha contado con dos responsables. Desde su inicio hasta el 12 de julio de 2017 ha sido D. Ignacio Ruiz Latierro y a partir del 13 de julio, por acuerdo de la Junta de Gobierno de la misma fecha, D. Adolfo García González. Al responsable del contrato, tal y como establece el artículo 6 del PPT le corresponde comprobar la correcta prestación del servicio, autorizar las inversiones y certificar las retribuciones contratadas.

Conforme a la previsión contenida en el artículo 6 del Pliego de PPT el director del contrato ha contado con la colaboración del Técnico Responsable de Movilidad y Transportes, con una dedicación mayoritaria de su jornada a las tareas de control del servicio de transportes.

No consta que exista otro personal adscrito al control de la adecuada gestión del servicio.

Tanto el responsable del contrato como fundamentalmente el Técnico Responsable de Movilidad y Transportes mantienen una comunicación diaria con la empresa concesionaria sobre incidencias u otros aspectos relacionados con la prestación del servicio, ascendiendo el total de correos entre ambas partes a más de 600 en el año 2019.

No obstante lo anterior, y si bien el mecanismo descrito permite la agilidad tanto en la comunicación de incidencias como en la respuesta para su solución, no permite realizar un control y seguimiento de las mismas, por lo que debería implantarse uno que manteniendo la necesaria agilidad en el intercambio de información permita una trazabilidad de las incidencias de cara a detectar posibles incumplimientos.

Además se ha verificado que existen actuaciones de control que o bien no se documentan, como es la recepción de los nuevos elementos que se adscriben al servicio y la verificación del cumplimiento de las obligaciones que el PPT les impone, o bien su control se ha trasladado en exclusiva a la empresa concesionaria, como es la revisión, al menos aleatoria, del cumplimiento de los índices de calidad objetiva.

Se ha analizado el cumplimiento de las variaciones derivadas de la modificación del contrato aprobada por la Junta de Gobierno de 5 de abril de 2019. El resultado de este análisis se expone en el apartado II.2.2 de este informe.

### **II.2.3. Examinar el buen funcionamiento del servicio y la continuidad en su prestación.**

Se ha verificado que la prestación del servicio se realiza en condiciones de continuidad tal y como se recoge en el artículo 16 del PPT y en el artículo 18 del PCAP, si bien durante el año 2019 ha habido incidencias por huelga en los meses de enero (convocada por el Comité de Empresa de Transportes Unidos de Asturias, S.L., los días 2, 3, y 4) y marzo (con paros parciales con motivo del “Día Internacional de la Mujer”) que finalmente fue desconvocada.

En los días 2, 3 y 4 de enero el servicio se prestó con el cumplimiento de los servicios mínimos establecidos por la autoridad laboral.

### **II.2.4. Realizar el seguimiento de la ejecución presupuestaria.**

Se ha verificado el fiel reflejo contable y presupuestario de las operaciones derivadas de la liquidación de los ejercicios 2018 y 2019, en relación con el abono de la subvención mensual a cuenta y de los pagos derivados de ambas liquidaciones.

Todas las operaciones contables se han contabilizado en la aplicación presupuestaria 770-4411-472.

Se han detectado unas pequeñas diferencias en el cálculo de la liquidación correspondiente a 2019, en algún caso derivadas de errores materiales (cálculo del elemento Cm) y en otros derivados de diferencias de criterio en la interpretación del PPT. La suma de todas ellas asciende a 2.059,90 euros, lo que representa una desviación en los costes de la liquidación de 2019 del 0,01%.

El resultado de este análisis se expone con mayor detalle en el apartado II.2.4.

### **II.2.5. Realizar el seguimiento del plan de calidad.**

Se ha acreditado la existencia de un plan de calidad en el ejercicio 2019. En el mismo se establecieron diez objetivos para mejorar la calidad: reducir el valor de la siniestralidad en relación al 2018, reorganización de la red de transporte, limpieza de los vehículos e información en paradas, establecer un sistema de incentivo y/o recompensa a los conductores vinculados a varios objetivos, reducir el nº de averías en ruta, reducir el consumo de energía eléctrica, mejora de accesibilidad en TUA, reducir el consumo de combustible, establecer un sistema de alcohol en el arranque de los autobuses y control y seguimiento de los rebases de velocidad durante la jornada laboral. Se ha acreditado la existencia de documentos de seguimiento y control de cumplimiento de los objetivos.

Se ha acreditado que la concesionaria tiene implantado e integrado dentro de la empresa el sistema de Gestión de Calidad bajo la Norma ISO 9001:2008 desde el año 1998 (adaptada en 2017 a la Norma ISO 9001:2015).

Por otro lado, en el artículo 25 del PPT se establecen incentivos y penalizaciones por la gestión del servicio, recogiéndose en el apartado d) el incentivo/penalización por calidad

objetiva del servicio que será retribuido en función del índice de calidad (IQ) obtenido. Se ha comprobado que para obtener dicho índice de calidad, la concesionaria realiza inspecciones de los vehículos diariamente indicando el estado de limpieza exterior e interior del autobús, así como el estado de los asientos y los cristales, de igual forma se realizan inspecciones sobre las paradas y marquesinas de la red indicando el estado de conservación y la exactitud de la información ofrecida. Las comprobaciones consisten en indicar 'BIEN' o 'MAL' en cada uno de los aspectos a valorar, consiguiéndose un resultado 'FAVORABLE' si todos los aspectos están bien valorados y 'DESFAVORABLE' en caso contrario. No obstante, se ha observado la existencia de partes de inspección en los cuales no figura la valoración de los distintos indicadores, indicándose igualmente un resultado 'FAVORABLE'. Se ha realizado una reconstrucción de ambos indicadores de calidad a partir de los partes de inspección diarios del año 2019 sin que el cálculo del índice de calidad objetiva del servicio varíe respecto al aprobado en la liquidación de 2019.

### **II.3. INCIDENCIAS SURGIDAS EN EL ANÁLISIS DEL EXPEDIENTE CC2004/97**

Se indican seguidamente las incidencias detectadas en la ejecución del control.

#### **II.3.1. Adjudicación del contrato.**

La contratación de la gestión del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros de Oviedo mediante concesión se tramitó al amparo del expediente CC2004/97.

A la licitación concurrió únicamente TUA, que formuló dos ofertas, denominadas base y variante, siendo esta última la que resultó mejor valorada. Los términos de esta oferta variante fueron los siguientes:

Coste unitario hora útil	28,718 euros
Coste unitario Km útil	0,939 euros
Tipo diferencial sobre EURIBOR	+0,25%

El procedimiento de licitación concluyó mediante acuerdo de la Junta de Gobierno de 7 de septiembre de 2004 por el que se adjudicó el contrato a TUA en los precios siguientes:

Coste unitario hora útil	28,72 euros
Coste unitario Km útil	0,94 euros
Tipo diferencial sobre EURIBOR	+0,25%

Por otro lado, en su apartado séptimo, el acuerdo de adjudicación establece que la misma habilita únicamente para la prestación del servicio de transporte público colectivo de viajeros dentro del término municipal de Oviedo, y que la eventual extensión del servicio a zonas limítrofes pero exteriores al término municipal implicará para el concesionario la obligación de cumplir con los requisitos u obtener las autorizaciones que resulten exigibles.

Tanto la oferta base como la variante formuladas por TUA contemplaban la extensión del servicio a las zonas de Lugones y Parque Principado con una repercusión en los costes de la oferta variante que implicaban una reducción del precio ofertado conforme al detalle siguiente:

Coste unitario hora útil	- 0,484 euros
Coste unitario Km útil	- 0,038 euros

El Consejo de Administración del Consorcio Asturiano de Transportes el 24 de octubre de 2004 otorgó las autorizaciones necesarias para la extensión del servicio ofertado por TUA. En base a ello por el departamento municipal de ingeniería y obras se informa que la posibilidad de realizar estos servicios se considera ventajosa tanto en términos económicos

como sociales, proponiendo la aceptación de la misma. Desde la primera liquidación anual se han utilizado como precios de adjudicación tanto por TUA como por el responsable del contrato los derivados de la ampliación propuesta:

Coste unitario hora útil	28,234 euros
Coste unitario Km útil	0,901 euros
Tipo diferencial sobre EURIBOR	+0,25%

No consta en el expediente analizado que se haya adoptado acuerdo por el órgano de contratación en tal sentido. No obstante lo anterior, con fecha 11 de enero de 2019 la Junta de Gobierno a propuesta del Concejal de Gobierno de Interior, y en base a un informe de 12 de junio de 2018 del Responsable del contrato, acordó convalidar las actuaciones realizadas

### **II.3.2. Modificación del contrato. Acuerdo de la Junta de Gobierno de 5/04/2019**

El 5 de abril de 2019 la Junta de Gobierno acordó la modificación del contrato suprimiendo frecuencias y paradas en las líneas C, D, E, F, G, K y M y creando cuatro nuevas líneas: I, R, Villapérez-HUCA y Tudela Veguín-San Esteban de las Cruces. La modificación aprobada suponía la adscripción al servicio de dos nuevos vehículos denominados microbús de baja capacidad con un nuevo Cok por importe de 0,50739 euros/km. La modificación del contrato se formaliza en documento administrativo con fecha de 7 de mayo de 2019.

Las líneas Villapérez-HUCA,y Tudela Veguín-San Esteban de las Cruces, denominadas posteriormente como líneas U y V respectivamente, entraron en funcionamiento el día 2 de marzo de 2020.

No consta que hayan entrado en uso ni la línea I, ni la línea R. Tampoco se han ejecutado las modificaciones aprobadas en el resto de líneas existentes.

En relación con la incorporación de los dos nuevos vehículos, el 17 de octubre de 2019 el Técnico Responsable en Transportes y Movilidad requiere a TUA para que “se realicen las actuaciones necesarias” para llevar a efecto la modificación aprobada por la Junta de Gobierno.

En contestación a dicho requerimiento el 27 de noviembre de 2019 TUA comunica al responsable del contrato que los vehículos propuestos en la modificación han dejado de fabricarse, por lo que propone su cambio por otro modelo, así como una nueva propuesta técnica que variaría el acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno.

Tras diversos informes técnicos el responsable del contrato, el 24 de enero de 2020, propone aceptar la incorporación de los vehículos propuestos por TUA.

No consta en el expediente administrativo acuerdo del órgano de contratación en tal sentido.

### **II.3.3. Régimen económico de la concesión**

El artículo 2 del PACP al regular las condiciones económicas establece que para la financiación del servicio, el concesionario percibirá las tarifas a abonar por los usuarios, los ingresos derivados de la publicidad en autobuses y marquesinas, los ingresos accesorios a la explotación y venta de vehículos y los ingresos por incentivos. Junto a estos y ante el supuesto de existencia de déficit entre los ingresos netos y los costes netos, el Ayuntamiento de cara al restablecimiento del equilibrio económico de la concesión, abonará en concepto de subvención la cantidad resultante de tal diferencia.

En relación con los costes netos, el artículo 22 del PPT determina que el coste del servicio resulta de la agregación de tres factores, el coste del material móvil y otros equipamientos

(Cm), el coste de operación (Co) y otros gastos a justificar (Cj). A su vez el componente Co será el resultado de aplicar la siguiente fórmula:

$$Co = \sum(Coki \times Kmi) + Coh \times H$$

Donde:

Coki: coste unitario por km para cada tipo de vehículo

Kmi: kilómetros recorridos para cada tipo de vehículo

Coh: costes de personal

H: número de horas realizadas en línea

Los elementos Co y Ch se actualizan anualmente en aplicación de las fórmulas de revisión establecidas en el artículo 23 del PPT. Para el año 2019 el importe correspondiente a los mismos es el siguiente:

Coste unitario	Importe oferta	Importe 2019
Coste unitario por kilómetro (Co)	0,901	1,249
Coste unitario por hora (Ch)	28,234	40,255

Conforme a lo previsto en el artículo 2º del PCAP los costes unitarios para cada tipo de vehículo resultan de aplicar un coeficiente sobre el coste del vehículo estándar de 1,25 para los articulados y de 0,65 para los microbuses. El importe para 2019 es el que se indica:

Coste unitario	Importe 2019
Coste unitario km vehículo estándar	1,249
Coste unitario km vehículo articulado	1,561
Coste unitario km microbús	0,812

Para la actualización de los costes unitarios, si bien ni el PCAP ni el PPT establecieron criterio alguno, los cálculos de las tasas de variación se han venido ejecutando por TUA y admitiendo por los responsables del contrato con un redondeo de seis decimales, mientras que los importes finales de dichos costes se han redondeado a tres decimales. El acuerdo de adjudicación fijó los importes de los referidos costes unitarios en dos decimales.

El artículo 59.1 del TRLCAP establece que *“Dentro de los límites y con sujeción a los requisitos y efectos señalados en la presente Ley, el órgano de contratación ostenta la prerrogativa de interpretar los contratos administrativos, resolver las dudas que ofrezca su cumplimiento, modificarlos por razones de interés público, acordar su resolución y determinar los efectos de ésta.”*. Esta previsión legal se recoge en el artículo 21º del PCAP en términos similares.

No consta en el expediente analizado que el Ayuntamiento de Oviedo haya ejercido esa prerrogativa de interpretación del contrato.

Respecto de los ingresos, el artículo 2 del PACP señala que estos serán las tarifas a abonar por los usuarios, los ingresos derivados de la publicidad en autobuses y marquesinas, los ingresos accesorios a la explotación y venta de vehículos y los ingresos por incentivos. Los datos obtenidos de la liquidación de 2019 son los siguientes:

Tipología	Importe	Peso relativo
Ingresos tarifas	11.206.546,62	53,76%

Subvención municipal	9.466.805,16	45,42%
Ingresos publicidad	171.200,16	0,82%
<b>Totales</b>	<b>20.844.551,94</b>	<b>100,00%</b>

En relación con las tarifas, de conformidad con lo establecido en el artículo 148 del RS, para su validez se requerirá que sean fijadas y aprobadas por la Corporación titular del servicio, disponiendo su artículo 155.2 que si el servicio se prestare con arreglo a las formas de Derecho privado las tarifas tendrán el carácter de precio o merced sometido a las prescripciones civiles o mercantiles.

Asimismo, los precios de servicios de transporte urbano de viajeros están sujetos a autorización de ámbito autonómico según dispone el Real Decreto Ley 7/1996, de 7 de Junio, sobre medidas urgentes de carácter fiscal y de fomento y liberalización de la actividad económica, autorización que ha de ser otorgada por el Consejo de Gobierno a propuesta de la Comisión de Precios del Principado de Asturias, con arreglo a lo establecido en el Decreto 25/1991, de 20 de Febrero.

Durante el año 2019 las tarifas vigentes fueron las aprobadas por el Pleno en sesión de 30 de julio de 2014, autorizadas por acuerdo del Consejo de Gobierno del Principado de Asturias de 29 de octubre de 2014, que estableció el precio del billete ordinario en 1,20 euros.

Desde la entrada en vigor del acuerdo suscrito entre el Ayuntamiento de Oviedo y el Consorcio de Transportes de Asturias (CTA) para la integración tarifaria del transporte urbano de Oviedo en el billete único del Principado de Asturias, la comercialización de todos los títulos del mismo (Bono 10 CTA, Abono CTA y Abono universitario CTA) corresponderán a CTA, mientras que la comercialización del billete ordinario corresponderá a TUA.

Tipología	Importe	Peso relativo
Billetes TUA	6.134.902,89	54,74%
Ingresos CTA	5.071.643,73	45,26%
<b>Totales</b>	<b>11.206.546,62</b>	<b>100,00%</b>

El artículo 12 de la Ley 40/2003, de 18 de noviembre, de Protección a las Familias Numerosas, señala que las Administraciones públicas competentes establecerán un régimen de exenciones y bonificaciones para los miembros de las familias numerosas que tengan reconocida tal condición, en relación con las tasas y precios por la prestación de servicios o la realización de actividades de su competencia, entre otros en el ámbito de los transportes públicos urbanos. En relación con este artículo la Disposición transitoria segunda de la Ley 40/2003, señala que hasta tanto queden desarrollados los beneficios previstos en esta ley, en cada ámbito territorial y competencial, continuarán siendo de aplicación los previstos en la Ley 25/1971, de 19 de junio, de Protección a las Familias Numerosas, y demás normas reglamentarias hasta ahora vigentes al respecto. La ley 25/1971, de 19 de junio, de Protección a las Familias Numerosas, en su artículo 21 prevé que los miembros de familia numerosa de la primera categoría disfrutarán de una reducción del veinte por ciento sobre todas las tarifas y complementos especiales de ferrocarriles y empresas concesionarias de líneas de transporte interurbano de viajeros, terrestre, marítimo o aéreo. Para las familias de segunda categoría y para las de categoría de honor las reducciones serán del cuarenta y cincuenta por ciento, respectivamente.



Si bien no consta en el acuerdo del Pleno de 30 de julio de 2014 el establecimiento de dicha bonificación, en aplicación de la normativa citada las tarifas correspondientes al billete ordinario durante el año 2019 han sido:

Tipo de billete	Importe	Bonificación
Ordinario	1,20	-----
Familia numerosa general	0,96	20%
Familia numerosa especial	0,60	50%

Además de los ingresos derivados de las tarifas, el artículo 2 del PCAP prevé que el concesionario percibirá también los ingresos derivados de la publicidad y de la venta de autobuses. Durante el año 2019 se han obtenido 171.200,16 euros de ingresos derivados de contratos publicitarios. En dicho ejercicio la concesionaria tuvo suscritos dos contratos de servicios, el primero, formalizado con PM Trans Europe SL, vigente hasta el 30 de junio de 2019 y el segundo, formalizado con Intercity Publicidad en Ruta SLU, vigente a partir del 1 de julio de 2019 y para las tres próximas anualidades. El desglose de los ingresos obtenidos por ambos contratos es el siguiente:

	Importe	Vigencia
PM Trans Europe SL	83.177,16	01-01-2019 a 30-06-2019
Intercity Publicidad en Ruta SLU	88.023,00	01-07-2019 a 31-12-2019
<b>Ingresos</b>	<b>171.200,16</b>	

En el ejercicio 2019 no se ha realizado ninguna venta de vehículos, por lo que no existen ingresos por dicho concepto.

Aun cuando no tienen la consideración de ingresos netos para la determinación del equilibrio económico de la concesión, el concesionario puede percibir una serie de incentivos, regulados en el artículo 25 del PPT, referidos a incremento de viajeros de pago, obtención de ingresos por la publicidad, gestión y venta de material y calidad objetiva de servicio.

El detalle de las cantidades abonadas por dichos incentivos durante 2019 ha sido el siguiente:

Incentivos	Importe
Incremento de viajeros	55.541,75
Publicidad	42.800,04
Calidad objetiva	72.178,54
<b>Totales</b>	<b>170.520,33</b>

En cuanto al incentivo por incremento de viajeros de pago, la forma de cálculo de este incentivo se fijaba en el artículo 25 del PPT conforme al siguiente detalle:

Incremento de viajeros de pago	Incentivo
$Vp(t-1) < Vpt \leq 1,0025Vp(t-1)$	0
$1,0025Vp(t-1) < Vpt \leq 1,0040Vp(t-1)$	$0,20 \times (Vpt - Vp(t-1)) \times tm$
$1,0040Vp(t-1) < Vpt \leq 1,0055Vp(t-1)$	$0,30 \times (Vpt - Vp(t-1)) \times tm$

$V_{pt} > 1,0055V_{p(t-1)}$	$0,40 \times (V_{pt} - V_{p(t-1)}) \times t_m$
-----------------------------	--

Donde,

$T_m$  es la tarifa media del año

$V_p$  es el número de viajeros de pago del año

Con fecha 11 de marzo de 2014, el Concejal de Gobierno de Transportes suscribe con la concesionaria una modificación de la citada cláusula 25 estableciendo para el cálculo de la tarifa media que sirve de base para la cuantificación del incentivo la siguiente fórmula:

$$T_m = 0,843917 \times \left\{ 0,34 \times \left( \frac{C_{okt}}{C_{ok2013}} \right) + 0,66 \times \left( \frac{C_{okt}}{C_{oh2013}} \right) \right\}$$

El señalado documento preveía su necesaria ratificación por la Junta de Gobierno, no obstante, no consta que se haya tramitado administrativamente la modificación del contrato ni que este órgano se haya manifestado al respecto.

Respecto del cálculo del incentivo por calidad objetiva del servicio, existe una diferencia en exceso de 7,77 euros entre el incentivo aprobado por la Junta de Gobierno con la liquidación de 2019 y el importe calculado conforme al artículo 25 del PPT, ya que la cifra del coste operativo para 2019 (Co) ha de verse minorada tal y como se pone de manifiesto en el punto siguiente de este informe.

Incentivo calidad objetiva	Importe TUA	Importe Ayto	Diferencia
Limpieza autobuses	36.089,27	36.085,39	-3,88
Información en paradas	36.089,27	36.085,39	-3,88
<b>Totales</b>	<b>72.178,54</b>	<b>72.170,78</b>	<b>-7,76</b>

#### **II.3.4. Revisión de la liquidación correspondiente al año 2019.**

El artículo 2.2 del PCAP establece el deber de mantenimiento del equilibrio económico de la concesión, y prevé también que en el supuesto de existencia de déficit entre los ingresos netos y los costes netos del servicio el Ayuntamiento abonará en concepto de subvención dicha diferencia.

El artículo 21 del PPT establece que una vez finalizado cada ejercicio económico se procederá a la liquidación definitiva del mismo como diferencia entre los costes netos y los ingresos netos y la subvención a cuenta recibida durante el ejercicio.

El artículo 25.e) del PPT prevé para el abono de los incentivos que en el primer bimestre de cada ejercicio TUA formulará al Ayuntamiento la propuesta de los incentivos a percibir para su abono.

El 21 de febrero de 2020 TUA presenta la propuesta de liquidación del servicio correspondiente, así como la actualización de los costes unitarios para el ejercicio 2019. Una vez informada la misma por el responsable del contrato se aprobó mediante acuerdo de la Junta de Gobierno de 17 de abril de 2020. Dicho acuerdo contemplaba:

- a) La revisión de los precios unitarios para 2019, que quedaron fijados en las siguientes cuantías:
- 40,255 euros/hora útil
  - 1,562 euros/km articulado
  - 1,249 euros/km convencional
  - 0,812 euros/km microbús
- b) La tramitación de la liquidación correspondiente al año 2019 con un saldo favorable a TUA de 216.761,28 euros.
- c) El pago de incentivos por importe de 170.520,33 euros, conforme al detalle que se indica:
- Por incremento de viajeros de pago: 55.541,75 euros
  - Por publicidad: 42.800,04 euros
  - Por calidad del servicio: 36.089,27 euros
  - Por satisfacción del cliente: 36.089,27 euros

La revisión de los precios unitarios se contempla en el artículo 23 del PPT estableciendo una fórmula para el cálculo del coeficiente teórico de revisión del precio hora útil (Kth) y otra para el coeficiente teórico de revisión del precio del kilómetro útil (Ktk). Los coeficientes obtenidos para el año 2019 conforme a las mismas son:

- $Kth = 1,425755$
- $Ktk = 1,386313$

Aplicando estos coeficientes sobre los precios derivados de la oferta variante de TUA incluyendo la extensión del servicio a Lugones y Parque Principado obtendríamos los costes operativos por kilómetro de vehículo estándar y de hora útil:

- Coste operativo km estándar =  $0,901 \times 1,386313 = 1,2490 \text{ €/km}$
- Coste operativo hora útil =  $28,234 \times 1,425755 = 40,255 \text{ €/hora}$

Tanto TUA como los responsables del contrato, desde la primera liquidación anual, han venido calculando los costes operativos de cada tipo de vehículo mediante la aplicación del índice Kth al coste operativo obtenido en el año 2005. El PCAP por el contrario, señala que el coste operativo por kilómetro de cada vehículo se obtiene aplicando un coeficiente sobre el coste operativo del vehículo estándar. Así el coste del vehículo articulado es el resultado de multiplicar 1,25 por el coste del vehículo estándar y el coste del microbús es 0,65 por el coste del vehículo estándar. Este diferente criterio de cálculo genera en el año 2019 las siguientes diferencias con el efecto que luego se verá sobre la liquidación:

Coste unitario	Art 2 PCAP	Liquidación 2019	Diferencia
Coste unitario km vehículo estándar	1,249	1,249	0,000
Coste unitario km vehículo articulado	1,561	1,562	-0,001
Coste unitario km microbús	0,812	0,812	0,000

En concordancia con lo anterior la liquidación correspondiente a 2019 es la siguiente:

Costes netos			
	Precio	Dato	Importe
Co estándar	1,249	2.093.911,94	2.615.296,01
Co articulado	1,561	1.941.352,51	3.030.451,27
Co microbús	0,812	256.223,66	208.053,61
<b>Co</b>			<b>5.853.800,89</b>
<b>Ch</b>	<b>40,255</b>	<b>302.792,06</b>	<b>12.188.894,38</b>
<b>Cj</b>			<b>3.471,00</b>
<b>Cm (Amortización)</b>			<b>2.798.385,67</b>
<b>Costes Netos (Co+Ch+Cj+Amortización)</b>			<b>20.844.551,94</b>
Ingresos netos			
<b>Ingresos (tarifas + publicidad)</b>			<b>11.377.746,78</b>
<b>Subvención a cuenta</b>			<b>9.251.985,36</b>
<b>Ingresos Netos</b>			<b>20.629.732,14</b>
<b>Resultado (déficit)</b>			<b>214.819,80</b>

La liquidación aprobada por la Junta de Gobierno ascendió a la cantidad de 216.761,28 euros, lo que supone una diferencia en exceso de 1.941,48 euros.

Como consecuencia de ello la subvención a cuenta para el año 2020 debiera haberse fijado en la cantidad de 9.466.805,16 euros (9.251.985,36 + 214.819,80).

En la revisión del componente Cm, que se corresponde con el coste derivado de la financiación de los autobuses, se ha detectado la existencia de un error en el cálculo de los intereses de la financiación del elemento "autobús estándar 3291" al haberse variado en el año 2013 la fecha de adquisición del elemento que fue en julio de 2012 y no en septiembre de 2012 como consta en las tablas de amortización desde el año 2013 y que se cuantifica en 110,66 euros. Este error no afecta al coste amortizado del bien pero sí al importe pagado en concepto de intereses desde el año 2013.

#### Cálculo amortización autobús estándar según liquidaciones de TUA

Concepto		Pendiente 1 enero	Amortización anual			Pendiente 31 diciembre
		Amortización	Amortización	Intereses	Coste	Amortización
Autobús estándar 3291	2012	<b>256.195,00</b>	17.028,68	2.724,07	<b>19.752,75</b>	<b>239.166,32</b>
Autobús estándar 3291	2013	<b>239.166,32</b>	35.075,16	1.767,06	<b>36.842,21</b>	<b>204.091,16</b>
Autobús estándar 3291	2014	<b>204.091,16</b>	35.343,15	1.512,72	<b>36.855,88</b>	<b>168.748,00</b>
Autobús estándar 3291	2015	<b>168.748,00</b>	35.780,17	876,10	<b>36.656,27</b>	<b>132.967,84</b>
Autobús estándar 3291	2016	<b>132.967,84</b>	36.115,18	358,59	<b>36.473,77</b>	<b>96.852,66</b>
Autobús estándar 3291	2017	<b>96.852,66</b>	36.269,22	133,99	<b>36.403,21</b>	<b>60.583,44</b>
Autobús estándar 3291	2018	<b>60.583,44</b>	36.342,31	28,11	<b>36.370,43</b>	<b>24.241,13</b>
Autobús estándar 3291	2019	<b>24.241,13</b>	24.241,13	11,73	<b>24.252,86</b>	<b>0,00</b>
<b>Totales</b>			<b>256.195,00</b>	<b>7.412,37</b>	<b>263.607,37</b>	

**Cálculo amortización autobús estándar**

Concepto		Pendiente 1 enero	Amortización anual			Pendiente 31 diciembre
		Amortización	Amortización	Intereses	Coste	Amortización
Autobús estándar 3291	2012	<b>256.195,00</b>	17.028,70	2.724,08	<b>19.752,78</b>	<b>239.166,30</b>
Autobús estándar 3291	2013	<b>239.166,30</b>	35.998,50	1.763,70	<b>37.762,20</b>	<b>203.167,80</b>
Autobús estándar 3291	2014	<b>203.167,80</b>	39.232,13	1.490,95	<b>40.723,08</b>	<b>163.935,67</b>
Autobús estándar 3291	2015	<b>163.935,67</b>	38.432,39	841,45	<b>39.273,84</b>	<b>125.503,28</b>
Autobús estándar 3291	2016	<b>125.503,28</b>	37.523,26	333,62	<b>37.856,88</b>	<b>87.980,02</b>
Autobús estándar 3291	2017	<b>87.980,02</b>	36.414,46	119,06	<b>36.533,52</b>	<b>51.565,56</b>
Autobús estándar 3291	2018	<b>51.565,56</b>	35.125,30	22,70	<b>35.148,00</b>	<b>16.440,26</b>
Autobús estándar 3291	2019	<b>16.440,26</b>	16.440,26	6,15	<b>16.446,41</b>	<b>0,00</b>
<b>Totales</b>			<b>256.195,00</b>	<b>7.301,71</b>	<b>263.496,71</b>	

	Amortización	Intereses
<b>Diferencias</b>	<b>0,00</b>	<b>110,66</b>

#### **II.4. LIMITACIONES**

No han existido limitaciones para la realización del trabajo.

El responsable del contrato, el Técnico Responsable de Transportes y Movilidad y TUA han prestado toda la colaboración requerida para la correcta ejecución de los trabajos.

#### **II.5. TRÁMITE DE ALEGACIONES**

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 35.2 del Real Decreto 424/2017, de 28 de abril, por el que se aprueba el régimen jurídico del control interno en las entidades del Sector Público Local y en la disposición decimotercera de la Resolución de 30 de julio de 2015 de la Intervención General de la Administración del Estado se remitieron los resultados del control al Concejal de Gobierno de Urbanismo, Medio Ambiente, Infraestructuras y Distritos; Jefe de Servicio de Servicios Básicos y Transportes Unidos de Asturias S.L., para que procedieran a efectuar las alegaciones que estimaran pertinentes.

Dentro del plazo para evacuar el trámite establecido, únicamente ha presentado alegaciones el Jefe de Servicio de Servicios Básicos como responsable del contrato, cuyo contenido ha sido objeto de evaluación, suprimiéndose o modificándose el texto del Informe provisional en aquellos casos en que se comparte lo indicado en las mismas. En otras ocasiones, el texto inicial no se ha alterado por entender que las alegaciones remitidas son explicaciones que confirman la situación descrita en el Informe provisional.

EL ADJUNTO AL INTERVENTOR GENERAL.- Darío García Solís

Visado:

EL INTERVENTOR GENERAL, José Luis González Díaz