



AYUNTAMIENTO DE GRANADA  
ÁREA DE PROTECCIÓN CIUDADANA Y MOVILIDAD

INFORME SOBRE RECLAMACIÓN DE TRANSPORTES ROBER S.A. CONTRA LA APROBACION PROVISIONAL DEL PRESUPUESTO MUNICIPAL DEL EXCMO. AYUNTAMIENTO DE GRANADA PARA EL EJERCICIO 2015.

Habiendo tenido entrada en el registro de la Delegación de Protección Ciudadana y Movilidad con fecha 8 de enero de 2015 y número 1.116 un escrito de D. Francisco José Gámez Carmona en representación de Transportes ROBER S.A. mediante el cual formula reclamación contra la aprobación provisional del presupuesto municipal del Excmo. Ayuntamiento de Granada para el ejercicio 2015 basada en el motivo de entender que existe insuficiencia de los ingresos en relación a los gastos presupuestados o bien de éstos con respecto a las necesidades para los que está previsto y concretamente en la partida de SUBVENCIÓN AL TRANSPORTE URBANO, DOTADA CON 10.229.869,59 EUROS, se emite el presente informe.

**Primero.- Respecto al volumen de actividad del transporte previsto por el Ayuntamiento para 2015**

El Ayuntamiento de Granada y la empresa Transportes ROBER S.A. acordaron el 21 de junio de 2013 la *Modificación del Contrato de Concesión Administrativa para el Establecimiento y Explotación del Transporte Urbano en la Ciudad de Granada*, cuya entrada en vigor ha tenido lugar el día 29 de junio de 2014 con motivo de la puesta en funcionamiento de la nueva configuración del transporte urbano colectivo en la ciudad contemplado en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible. Una vez implantada la nueva red de líneas autobús se han realizado sucesivas modificaciones y ajustes en los recorridos, frecuencias y horarios de algunas de ellas, así como la implantación de otras nuevas, al objeto de dar un mejor servicio a los usuarios del transporte público en tanto no entre en funcionamiento la línea del Metropolitano. Ello ha tenido como inmediata consecuencia el incremento de kilómetros a realizar, los cuales han ido variando a lo largo del segundo semestre de 2014 por la complejidad del establecimiento de nuevos horarios para las distintas temporadas de invierno y verano, máxime cuando la práctica ha ido determinando la variación de los mismos en función de la respuesta de los viajeros. Históricamente se han realizado previsiones de producción anual de kilómetros, que sin embargo han variado en su ejecución a pesar de tratarse de un sistema de líneas estable durante años. Así en el Contrato-programa 2011-14 se estimaron 7.363.515 km. de producción anual para cada ejercicio y se realizaron 7.329.180 en 2011, 6.880.581 en 2012, 6.789.471 en 2013 y 3.511.670 en el primer semestre de 2014.

A esta fecha, como bien debe saber la concesionaria del transporte, sólo se puede realizar una aproximación del volumen total de kilómetros anuales, que podría establecerse en 7.169.710 Km anuales, quedando pendiente de los sucesivos ajustes que se producirán a lo largo del año, máxime contando con una red de líneas de nueva implantación que requiere de más tiempo para consolidarse.

### **Segundo.- Respecto al Coste del Transporte previsto para 2015**

Afirma el reclamante que ha realizado una previsión de coste total de 37.532.514 euros.

El coste del transporte público viene dado por el resultado de multiplicar el volumen de kilómetros de servicio por el precio del kilómetro.

Para el coste del transporte en el ejercicio 2015 aún no puede afirmarse una cifra cierta, toda vez que de conformidad con lo establecido en las garantías durante la vida de la concesión de la *Modificación del Contrato de Concesión Administrativa para el Establecimiento y Explotación del Transporte Urbano en la Ciudad de Granada de fecha 21 de junio de 2013*, procede realizar una modificación de la Estructura de Costes prevista en aquella fecha para actualizar sus componentes y los precios para el ejercicio de 2015. A estos efectos se han mantenido diversas reuniones entre representantes de la empresa concesionaria y del Ayuntamiento, intentando lograr un acuerdo respecto de la repercusión de tales modificaciones en el precio de referencia del kilómetro. Como quiera que dicho acuerdo no ha sido posible, por parte del Área de Movilidad del Ayuntamiento de Granada se ha realizado una propuesta razonada a fin de iniciar el oportuno expediente contradictorio desde el Área de Contratación. Es, por tanto, refutable que se tome por cierta ninguna cantidad en tanto no culmine dicho procedimiento.

A esta fecha sigue vigente el precio del kilómetro acordado para 2014, el cual se estableció en 5,0733 euros para ROBER, 3,3656 para Alhambra Bus y 4,2016 para Herederos de Gómez, IVA incluido.

### **Tercero.- Respecto de los Ingresos Totales del Transporte previstos para 2015**

Los ingresos del transporte urbano vienen dados por la suma de la recaudación de billetes que pagan directamente los viajeros y las aportaciones que realizan por convenio el Consorcio de Transporte Metropolitano, el Ayuntamiento de Cenes de la Vega y la Universidad de Granada.

Estima el reclamante una previsión de ingresos para el ejercicio 2015 de 21.996.085 euros, afirmando que será similar a la del ejercicio 2014 con ciertas correcciones, tales como tomar los ingresos de diciembre de 2013 en lugar de los de 2014 por no estar cerrado este último mes o ignorar la gratuidad de la LAC durante el mes de julio, sin que justifique de manera detallada dichas previsiones en cada una de las partidas, que están sujetas a variaciones interanuales, tanto en la recaudación directa de los viajeros como en las aportaciones del CTM, Ayuntamiento de Cenes de la Vega y UGR.

Hemos de aclarar en primer lugar que en los últimos años ha habido una variación sustancial en estas partidas, la cual no obedece a regla cierta y previsible, pues en ocasiones se ha incrementado más el uso del transporte por parte de los universitarios, subiendo la aportación de

la Universidad; en otras ha ocurrido en el caso de los residentes en el Área metropolitana, etc. Véase el histórico más reciente de dichos ingresos.

	Billetes viajeros	CTM	Cenes Vega	UGR	Total Ingresos
<b>Ejercicio 2011</b>	21.129.197	1.312.254	225.134	179.325	22.845.910
<b>Ejercicio 2012</b>	20.321.711	1.143.728	267.707	280.616	22.013.762
<b>Ejercicio 2013</b>	21.083.905	1.493.668	204.288	335.635	23.117.496
<b>1 semestre 2014</b>	10.816.251	665.604	109.609	185.852	11.777.316

Llama la atención que el reclamante incluso haya estimado unos ingresos totales para el ejercicio 2015 por debajo de los obtenidos en cualquiera de los últimos ejercicios, obviando que existe una clara recuperación de ingresos a partir del ejercicio 2013, una vez superado el suelo de los efectos de la crisis económica, que también afecta al transporte público, y que tome de referencia los primeros meses de la implantación del nuevo sistema de transporte público en los cuales se han producido circunstancias excepcionales que afectaban indudablemente a los ingresos: gratuidad absoluta de la red durante un día, gratuidad de la Línea de Alta Capacidad durante un mes, aprendizaje de los viajeros del sistema de pago en las paradas y actuación inspectora para evitar el fraude, implantación de nuevas líneas de largo recorrido para satisfacer la demanda, etc.

Por otra parte, hemos de aclarar que la recaudación por pago directo de billetes está sujeta a variaciones, en función no sólo del volumen de viajeros, sino también de la tipología de billetes que se usan, los cuales tienen distinto precio. En el histórico se aprecian variaciones que pueden ser beneficiosas para la obtención de ingresos: incremento de la utilización del billete sencillo (1,20 euros) por motivo del aumento de turistas y del uso de la Línea de Alta Capacidad en exclusiva, disminución de los bonos de pensionistas (gratuitos) por existir menos solicitudes, etc.

Resulta difícil realizar una estimación aproximada de ingresos del transporte urbano en estos momentos de reciente implantación del nuevo sistema, aunque los datos históricos nos predisponen a rechazar absolutamente la cifra que ofrece el reclamante y a considerar que en el ejercicio 2015 aumentarán los ingresos por los motivos siguientes:

- Habrá un incremento de viajeros respecto a los de 2014, motivada por la recuperación económica y por la consolidación del nuevo sistema de transporte público.
- Se usará más el billete sencillo asociado a la Línea de Alta Capacidad y al turismo.
- Se incrementarán los viajeros del Área Metropolitana y los universitarios en sus desplazamientos al PTS.

#### **Cuarto.- Respecto de la subvención para el Transporte en 2015**

En primer lugar, se ha de rechazar el cálculo que el reclamante efectúa, al estar basado en cifras erróneas, tal como se ha explicado con anterioridad: estima un coste de contrato que no se conoce por estar en trámite el expediente que habrá de determinar el precio del kilómetro; estima unos ingresos que no se corresponden con las previsiones ni con la evolución histórica del movimiento de viajeros y de las variaciones en sus componentes.

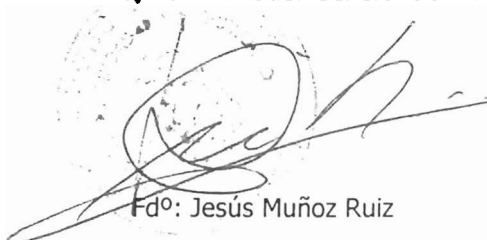
Además, hace referencia a cuantía pendiente de liquidación del ejercicio 2014 que no está justificada, al no haberse procedido aún a la misma, y obvia los requerimientos que el Ayuntamiento le ha realizado para ingresar el saldo favorable a las arcas municipales por liquidación del combustible de 2013 y primer semestre de 2014, equivalentes a 464.999 y 230.385 euros respectivamente, los cuales tendrán que compensar otros gastos positivos. Tampoco se ha realizado aún el ajuste de combustible del segundo semestre, por idénticas razones.

Debemos concluir que no hay motivos que permitan determinar con certeza que las previsiones para 2015 en la aplicación por concepto de "Subvención al Transporte Urbano" sean insuficientes para cubrir las necesidades del servicio de transporte.

Es cuanto se tiene a bien informar.

En Granada, a 14 de enero de 2015

El Coordinador General de Movilidad



Fdº: Jesús Muñoz Ruiz