ABC.es | CLM

# Los servicios urbanos de autobús, entre la burocracia europea y la rentabilidad

El reglamento de la UE obliga a dar publicidad al procedimiento de licitación de estos contratos si se sobrepasan los 50.000 kilómetros anuales

JUAN ANTONIO PÉREZ – 7/12/2014

La liebre saltó en Talavera de la Reina el jueves 27 de noviembre y nadó por el Tajo para llegar a Toledo un día después. Ambas ciudades, gobernadas por partidos diferentes, se veían obligadas a retirar el pliego del contrato de autobuses al haber cometido un error: incumplimiento del reglamento 1370/2007 de la UE.

La norma, que trata «sobre los servicios públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera», lo deja muy claro en su artículo 7, relativo a la publicidad. «Cada autoridad competente adoptará las medidas necesarias para que, a más tardar un año antes del inicio del procedimiento de licitación o un año antes de la adjudicación directa se publiquen en el Diario Oficial de la Unión Europea los datos siguientes, como mínmo: a) nombre y datos de la autoridad competente; b) tipo de adjudicación considerado; c) servicios y territorios potencialmente afectados por la adjudicación. Las autoridades competentes podrán optar por no publicar esta información cuando un contrato de servicio público tenga por objeto la prestación anual de menos de 50.000 kilómetros de servicios públicos de transporte de viajeros».

Tanto Talavera (PP) como Toledo (PSOE) superan ampliamente el número de kilómetros, a la vez que no publicitaron su concurso con un año de antelación. Esto hace que mientras en Talavera se haya optado por una prórroga de un año más con la concesionaria Eborabus, en Toledo la prórroga será de dos con Unauto. Ahora bien, ¿qué pasa en otras ciudades como Guadalajara o Cuenca, donde el actual contrato de autobuses se adjudicó con el reglamento ya en vigor. Ambas ciudades mantienen el mismo argumento: se muestran tranquilas porque en su día no tuvieron que dar publicidad a la Unión Europea al ser contratos de gestión/prestación de servicio público.

En Guadalajara, Alsa ganó la adjudicación en diciembre de 2012. El concejal responsable del Transporte, Juan Antonio De las Heras, explica a ABC que en su caso bastó con publicarlo en el Boletín Oficial de la Provincia por la razón antes dada. El concejal dice «desconocer» cómo se planteó el contrato en Toledo y apunta a que la «clave» es «cómo esté definido el pliego de prescripciones técnicas».

Dice De las Heras, del PP, que en Guadalajara hay un contratro «a diez años con un valor anual de casi seis millones de euros cuando el IVA estaba al ocho por ciento». Ahora, el valor actualizado del contrato está en 6.050.000 euros. La subvención del Ayuntamiento es del 80 por ciento y el restante 20 se recauda vía tarifaria.

## Seis empresas

Al concurso que ganó Alsa «se presentaron seis empresas, todas las grandes del sector en España. Incluso alguna de ellas en formato holding». En Guadalajara, las críticas de la oposición socialista han venido por la pérdida de viajeros, ya que dicen que en dos años se ha pasado de una media diaria de 13.850 a 9.630.

En Cuenca, el argumento es muy parecido. «Nuestro pliego no tuvo que superar ningún trámite parecido y la explicación que me dan en los servicios jurídicos es que es un contrato de prestación de servicio público y estos no están sometidos a regulación armonizada, que sencillamente quiere decir que no están sometidos a publicidad comunitaria», dicen desde el Ayuntamiento socialista.

Aseguran no conocer «el pliego de Guadalajara ni el de Toledo» como también si la ausencia de publicidad en la UE «tiene que ver con los importes». «Por ejemplo, en nuestro caso el importe es muy bajo, de solo medio millón de euros», añaden y ponen otro ejemplo: «acabamos de sacar un pliego para una planta de biomasa y finalmente no ha sido necesario publicarlo en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas». Asimismo, explican que en Cuenca «el problema no era administrativo, sino de impago». Un periodista que sigue la actualidad conquense cuenta que la anterior concesionaria, Alsina Rodríguez, dejó de pagar a los trabajadores porque decía que a su vez el Ayuntamiento no le pagaba y al revés. Total, «que había huelga de conductores cada dos meses».

Desde el Consistorio admiten que cuando empezó la legislatura «hubo una huelga porque había una deuda de dos millones de euros de la anterior concesionaria». El asunto acabó en la justicia y se cambió la concesionaria. Líneas Urbanas de Cuenca (Luc) ganó el concurso en septiembre de 2012 y es la actual adjudicataria. Desde entonces ha habido otra amenaza de huelga de los conductores, que al final quedó en conato, cuenta el mismo periodista.

Al margen de lo que dicen los ayuntamientos, ABC habla con un experto en legislación europea que pide expresamente mantener oculta su identidad. Dice que no conoce en profundidad todos los casos, pero «con carácter general, cuando determinados contratos superan determinadas cuantías es necesario publicarlos en el Diario Oficial de la Unión Europea, precisamente para que haya transparencia a nivel comunitario y un mercado único».

Comenta que la impugnación por falta de publicidad se puede producir «básicamente, en tres momentos. Uno muy inicial cuando se hace la licitación, ya que puede haber alguien interesado en concursar que diga 'oiga, haga esto bien que si luego resulta que me adjudican me voy a quedar en el alero'. Segundo momento, cuando se produce la adjudicación y alguien que participaba no resulta adjudicatario. Y luego podría haber un tercer momento, pero ya es más complejo: si de repente hubiera algún asunto susceptible de impugnación y se pudiera argumentar que la adjudicación del contrato fue incorrecta. Normalmente, el segundo momento es el más típico».

En cualquier caso, advierte de un detalle: la prescripción, «que trata de dar seguridad jurídica». «En principio, cuando ya se ha producido la adjudicación, si ha pasado el plazo para presentar el recurso, que normalmente es de dos meses, ya no se puede recurrir. Entonces habría que buscar una oportunidad procesal y se tendría que producir otro elemento que permitiera la impugnación. Si ha pasado tiempo, no digo que sea imposible, pero es difícil porque no sería un caso sólido», cuenta. Según este experto, la legislación tiene su lógica porque «hasta cierto punto se perjudicaría (con la impugnación tardía) también el servicio público».