

CAMARA DE CUENTAS DE ANDALUCIA

RESOLUCION de 27 de marzo de 2003, por la que se ordena la publicación del Informe de Fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano, correspondiente al ejercicio 2000.

En virtud de las facultades que me vienen atribuidas por el artículo 21 de la Ley 1/1988, de 17 de marzo, de la Camara de Cuentas de Andalucía, y del acuerdo adoptado por el Pleno de esta Institución, en la sesión celebrada el día 12 de febrero de 2003,

R E S U E L V O

De conformidad con el art. 12 de la citada Ley 1/1988, ordenar la publicación del Informe de Fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano, correspondiente al ejercicio 2000.

Sevilla, 27 de marzo de 2003.- El Consejero Mayor, Rafael Navas Vázquez.

INFORME DE FISCALIZACION DE LOS SERVICIOS MUNICIPALES DE TRANSPORTE URBANO

EJERCICIO 2000

El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía, en su sesión celebrada el día 12 de febrero de 2003, con asistencia de todos sus miembros, ha acordado aprobar por unanimidad el Informe de Fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano, correspondiente al ejercicio 2000

I N D I C E

I. INTRODUCCION

II. OBJETIVOS, ALCANCE Y LIMITACIONES

II.1. OBJETIVOS Y ALCANCE

II.2. LIMITACIONES AL ALCANCE

III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACION

III.1. CONSIDERACIONES GENERALES

III.1.1. Regulación

III.1.2. Organización

III.1.3. Financiación

III.2. PRESTACION DIRECTA

III.2.1. Seguimiento y control del servicio por los entes locales

III.2.2. Recursos utilizados

III.2.2.1. Recursos Humanos

III.2.2.2. Recursos Materiales

III.2.2.3. Recursos Económicos

III.2.3. Oferta y demanda

III.2.4. Eficiencia

III.2.5. Calidad

III.3. PRESTACION INDIRECTA

III.3.1. Seguimiento y control del servicio por los entes locales

III.3.2. Recursos utilizados

III.3.2.1. Recursos Humanos

III.3.2.2. Recursos Materiales

III.3.2.3. Recursos Económicos

III.3.3. Oferta y demanda

III.3.4. Eficiencia

III.3.5. Calidad

IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

IV.1. SOBRE ASPECTOS GENERALES

IV.2. SOBRE LA PRESTACION DIRECTA

IV.3. SOBRE LA PRESTACION INDIRECTA

V. ANEXOS

VI. ALEGACIONES

VI.1. CONSEJERIA DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

VI.2. AUCORSA

VI.3. AYUNTAMIENTO DE SANLUCAR DE BARRAMEDA

VI.4. AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS

VI.5. AYUNTAMIENTO DE MOTRIL

VI.6. AYUNTAMIENTO DE EL PUERTO DE SANTA MARIA

A B R E V I A T U R A S

|            |                                                     |
|------------|-----------------------------------------------------|
| Aucorsa    | Autobuses de Córdoba, S.A.                          |
| BDA.       | De Barrameda                                        |
| Cm         | Centímetros                                         |
| Emtsam     | Empresa Malagueña de Transportes SAM                |
| Emtusa     | Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva  |
| €          | Euro                                                |
| Explot.    | Explotación                                         |
| FTRA.      | De la Frontera                                      |
| Gtos.      | Gastos                                              |
| Hab.       | Habitante                                           |
| Ingr.      | Ingresos                                            |
| IVA        | Impuesto sobre el Valor Añadido                     |
| Km         | Kilómetros                                          |
| LBRL       | Ley de Bases de Régimen Local                       |
| m€         | Miles de Euros                                      |
| M€         | Millones de Euros                                   |
| MP         | Millones de pesetas                                 |
| M          | Metros                                              |
| N/D        | No Disponible                                       |
| Ptas.      | Pesetas                                             |
| Rtdo.      | Resultado                                           |
| S.A.       | Sociedad Anónima                                    |
| SAE        | Sistema de Ayuda a la Explotación                   |
| S.A.M.     | Sociedad Anónima Municipal                          |
| SAN FDO.   | San Fernando                                        |
| S/D        | Sin datos                                           |
| SMI        | Salario Mínimo Interprofesional                     |
| Tussam     | Transportes Urbanos de Sevilla SAM                  |
| UNE-EN-ISO | Una Norma Española-Norma Europea-Igual (del griego) |

## I. INTRODUCCIÓN

1. El Pleno de la Cámara de Cuentas en su sesión de 22 de febrero de 2001 aprobó el Plan de Actuaciones de dicho ejercicio, en el que se incluyó la realización del presente Informe de Fiscalización de los Servicios Municipales de Transporte Urbano.

2. El transporte público urbano tiene por finalidad facilitar los desplazamientos de los ciudadanos -originados por motivos laborales, de estudios, de ocio, etc.- de forma rápida, eficaz, segura y económica y, al mismo tiempo, paliar los problemas que esa actividad ocasiona en las grandes urbes, tales como la congestión, el consumo de recursos económicos y de espacio, la contaminación (atmosférica, sonora, etc.), los accidentes y la fragmentación del espacio urbano.

En ocasiones se atribuyen al transporte público urbano otro tipo de objetivos, como la redistribución de la renta, por ejemplo, lo que en parte viene a justificar la fijación de precios políticos o subvencionados.

3. En la movilidad urbana influyen factores tales como la capacidad económica, la estructura urbana, la densidad residencial o la localización del empleo y de los equipamientos.

Así, el aumento de la capacidad económica lleva a un incremento del número de vehículos, lo que permite un desarrollo residencial exterior al centro de la ciudad, mientras que los principales generadores de desplazamientos mayoritariamente permanecen concentrados en la misma (empresas, centros de enseñanza, hospitales, centros comerciales, etc.), lo que a su vez comporta un aumento en el número y la distancia de los desplazamientos.

El uso del vehículo particular crece y la oferta del transporte colectivo sólo puede competir débilmente debido a la disminución continua de la velocidad comercial. La congestión del tráfico en el centro continúa pues creciendo en términos de circulación y de estacionamiento. Por otro lado, la disminución de la velocidad comercial de las empresas de transporte les obliga

a reducir su servicio para mantener o disminuir sus costes. En consecuencia, los usuarios insisten en modos individuales, y el ciclo continúa agravándose y deteriorándose.

Este esquema, no obstante, no se reproduce de la misma manera en todas las ciudades, pues hay que considerar factores de diversa índole: históricos (evolución de la motorización), geográficos (de la ciudad histórica a las áreas metropolitanas), económicos, tecnológicos (vehículos más pequeños, de menor consumo y contaminación) y políticos (establecer y hacer cumplir las normas de regulación de la circulación y medidas de fomento del transporte público, tales como carriles-bus, semaforización y señalización preferente, peatonalización de calles, así como medidas disuasorias del uso del automóvil, tales como evitar la construcción de aparcamientos públicos en zonas céntricas, utilización de calles para uso exclusivo de transporte público, etc.).

En los últimos años se han realizado estudios de movilidad de los principales núcleos de población de Andalucía y en la actualidad se está dando impulso a medidas de racionalización del transporte urbano a través de la elaboración de planes intermodales, que pretenden dar respuesta a este problema con una óptica de mayor alcance: el área metropolitana.

Si bien el incremento de la motorización es difícil de quebrar, sí es posible la modificación de la tendencia a través, en todo caso, de la mejora en la calidad de la prestación del servicio y del fomento del transporte público entre la población en general y, particularmente, entre niños y adolescentes.

En las poblaciones andaluzas de más de cincuenta mil habitantes el incremento del número de turistas ha sido durante la década anterior el siguiente:

| POBLACIÓN                                 | Nº TURISMOS    |                  | INCREMENTO |
|-------------------------------------------|----------------|------------------|------------|
|                                           | 1991           | 2000             | %          |
| Alcalá de Guadaira (SE)                   | 14.180         | 23.267           | 64         |
| Algeciras (CA)                            | 29.460         | 41.988           | 43         |
| Almería                                   | 49.431         | 67.182           | 36         |
| Cádiz                                     | 39.339         | 41.954           | 7          |
| Chiclana de la Ftra. (CA)                 | 10.875         | 19.529           | 80         |
| Córdoba                                   | 87.018         | 111.805          | 28         |
| Dos Hermanas (SE)                         | 21.489         | 37.835           | 76         |
| El Ejido (AL)                             | 10.838         | 22.261           | 105        |
| Granada                                   | 88.106         | 105.723          | 20         |
| Huelva                                    | 42.000         | 55.133           | 31         |
| Jaén                                      | 29.567         | 39.553           | 34         |
| Jerez de la Ftra. (CA)                    | 53.342         | 70.344           | 32         |
| Linares (JA)                              | 14.912         | 20.144           | 35         |
| La Línea de la C. (CA)                    | 15.525         | 22.355           | 44         |
| Málaga                                    | 164.557        | 216.630          | 32         |
| Marbella (MA)                             | 31.393         | 63.400           | 102        |
| Motril (GR)                               | 11.281         | 16.359           | 45         |
| El Puerto de S. M. (CA)                   | 19.147         | 28.049           | 46         |
| San Fernando (CA)                         | 20.393         | 27.328           | 34         |
| Sanlúcar de Bda. (CA)                     | 11.132         | 17.270           | 55         |
| Sevilla                                   | 220.339        | 283.180          | 29         |
| Vélez-Málaga (MA)                         | 12.463         | 20.653           | 66         |
| <b>TOTAL</b>                              | <b>996.787</b> | <b>1.351.942</b> | <b>36</b>  |
| Fuente: Inst. de Estadística de Andalucía |                |                  | Cuadro nº1 |

## II. OBJETIVOS, ALCANCE Y LIMITACIONES

### II.1. OBJETIVOS Y ALCANCE

4. Con el presente Informe se persiguen los siguientes objetivos:

a) Analizar los procedimientos utilizados por las entidades locales para efectuar el seguimiento y control de la prestación del servicio.

b) Analizar los distintos aspectos de la gestión desarrollada, tales como la economía en la adquisición y utilización de recursos humanos, materiales y económicos; la eficacia en el logro del principal objetivo perseguido con el servicio, esto es, contrarrestar la congestión del tráfico urbano, mediante la comparación de la oferta y la demanda; y el uso eficiente de los recursos mediante la comparación de consumos (*inputs*) y resultados (*outputs*).

c) Evaluar la calidad del servicio prestado a los ciudadanos, mediante el análisis comparativo de aspectos relacionados con la agilidad, accesibilidad, comodidad y seguridad.

A tal fin se han tomado en consideración la totalidad de municipios con población superior a cincuenta mil habitantes, que figuran en el Cuadro nº 1, en los que este servicio público tiene carácter obligatorio, de acuerdo con la Ley de Bases de Régimen Local (art. 25).

5. La metodología aplicada ha contemplado las siguientes fases: la elaboración de una batería de indicadores de gestión, que se ha pretendido fuera lo más exhaustiva posible, obtenidos de las memorias de actividad de las empresas públicas y de publicaciones del sector; la validación selectiva de la información; la homogeneización de la forma de cálculo de los indicadores y la obtención de conclusiones, mediante un análisis comparativo de los indicadores obtenidos.

### II.2. LIMITACIONES AL ALCANCE

6. En el transcurso de los trabajos realizados se han puesto de manifiesto las siguientes limitaciones al alcance:

7. - En el municipio de Vélez-Málaga se presta el servicio de transporte urbano a través de una empresa privada, si bien dicha situación no se ha regulado mediante un contrato por escrito que sea el resultado de un procedimiento de licitación pública, por lo que no ha sido posible concretar cuáles son las obligaciones derivadas para las partes. La tardanza en la respuesta al requerimiento de información de la Cámara de Cuentas relativo a los aspectos anteriores ha impedido la celebración de entrevistas con los responsables locales del seguimiento y control del servicio y la solicitud de información sobre indicadores de gestión del mismo.

8. - Los Ayuntamientos de Alcalá de Guadaira y Sanlúcar de Barrameda, si bien han facilitado la documentación inicialmente solicitada relacionada básicamente con su situación contractual, no han remitido información relativa a indicadores de gestión, por lo que no ha sido posible incluir a estos municipios en el análisis comparativo (salvo cuando se disponía de determinados datos por la documentación previamente facilitada).

9. - Las empresas que prestan el servicio en Dos Hermanas y Motril no han remitido los datos e indicadores solicitados, lo que ha impedido efectuar el análisis comparativo de determinados indicadores.

10. - Tal y como se detalla en el epígrafe III.3.1., de las pruebas efectuadas se deduce que los municipios que prestan el servicio de forma indirecta, básicamente a través de empresas concesionarias, en general, no están efectuando los procedimientos adecuados de seguimiento y control del servicio de transporte urbano, por lo que la información remitida a esta Institución no ha sido previamente contrastada por aquellos, lo que impide concluir sobre los distintos aspectos de la gestión del mismo. No obstante, se ha optado por ofrecer la información obtenida diferenciándola de la correspondiente a la prestación directa del servicio y haciendo constar en todo caso que se trata de información que no se ha podido contrastar.

11. Los trabajos de fiscalización se han desarrollado de acuerdo con los Principios y Normas de Auditoría aplicables al sector Público y, en consecuencia se han efectuado todas aquellas pruebas y procedimientos de auditoría necesarios para soportar las conclusiones y los comentarios reflejados en este informe.

La comprensión adecuada del presente informe requiere la lectura global del mismo. Cualquier abstracción hecha de un párrafo o epígrafe determinado pudiera no tener sentido aisladamente considerada.

Los cálculos reflejados en el presente informe han sido efectuados en pesetas por lo que aquellas cantidades convertidas en euros tienen carácter exclusivamente informativo.

Los trabajos de campo han concluido el día 10 de mayo de 2002.

### **III. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN**

#### **III.1. CONSIDERACIONES GENERALES**

##### **III.1.1. Regulación**

12. La regulación del transporte urbano de viajeros tradicionalmente se ha caracterizado por la dispersión legislativa, consecuencia de la falta de una concepción integral del servicio.

Las atribuciones reconocidas a las Corporaciones Locales en la Ley de Bases de Régimen Local (LBRL), junto con la distribución de competencias que sobre la materia se produce a raíz de la aparición de las Comunidades Autónomas, deberían suponer un punto de partida para la superación de esta situación.

Conforme a la legislación vigente local, queda consagrada una idea de transporte colectivo urbano como servicio público. Así, la Ley de Bases de Régimen Local, en su artículo 86.3, califica a este servicio como esencial y declara su reserva en favor de las entidades locales, siendo considerado como uno de los servicios mínimos obligatorios que han de prestar los municipios de más de cincuenta mil habitantes (en Andalucía son veintidós los municipios que superan dicha población).

El servicio público de transporte colectivo urbano queda atribuido, en principio, a los municipios, que se convierten en la unidad básica de coordinación de los diferentes medios, la administración responsable y titular. Sin embargo, la atribución de esta competencia generalizada se realiza, no de forma absoluta sino dentro del marco jurídico que establezca el Estado o la legislación de las Comunidades Autónomas, según dispone el artículo 25 de la LBRL. Esto implica que la delimitación definitiva de las competencias y del régimen jurídico queda confiado a la articulación de una doble regulación.

13. De lo anterior se deducen las reglas para determinar el ordenamiento jurídico aplicable a este servicio público:

a) En primer lugar, las competencias sobre transportes terrestres dentro de una comunidad autónoma -entre las que se encuentra el transporte urbano- han sido asumidas en exclusiva por las Comunidades Autónomas (en el caso de Andalucía, así se recoge en el artículo 13.10 del

Estatuto de Autonomía). Por tanto, son éstas a las que, por razón del territorio y de los criterios constitucionales de distribución de competencias en materia de transportes, les corresponde un papel fundamental.

Con fecha 30 de julio de 1987 se aprobó la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, cuyos artículos 113 a 118 regulaban los transportes urbanos y eran de aplicación supletoria respecto de las disposiciones que, conforme a sus Estatutos, pudieran dictar las Comunidades Autónomas, según disposición expresa de la propia Ley en su artículo 2º.

No obstante, el Tribunal Constitucional en su Sentencia de 27 de junio de 1996 declaró nulos estos artículos, al entender *“que el Estado no puede legislar sobre materias en las que carece de título competencial, ni aún con el sólo propósito de crear derecho supletorio”*.

b) En segundo lugar, la ordenación local resultaría siempre subsidiaria de toda legislación autonómica o estatal.

14. La Comunidad Autónoma de Andalucía, hasta el momento, no ha aprobado ninguna norma que con visión integradora aborde el problema del transporte colectivo urbano de viajeros, como supuesto específico de transporte intracomunitario. En su defecto, con fecha 21 de julio de 2001, se ha publicado una Resolución de la Dirección General de Administración Local, mediante la cual se constituye el Consorcio de Transportes del Área de Sevilla y, ya en 2002, se ha constituido el Consorcio de Transportes de la Bahía de Cádiz, encontrándose prevista próximamente la creación de los Consorcios de Transporte de las Áreas de Málaga y Granada.

No obstante, durante el trámite de alegaciones del presente Informe, el Consejo de Gobierno de 19 de noviembre de 2002 aprobó el Proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos y acordó su remisión al Parlamento de Andalucía.<sup>1</sup>

### III.1.2. Organización

15. Una de las cuestiones relevantes que afecta a este servicio público es la relativa a la forma de prestación. En el caso de Andalucía el mapa se configura de la siguiente manera: gestión directa, mediante sociedad mercantil municipal, en Córdoba, Huelva, Málaga y Sevilla; y gestión indirecta o contractual, mediante concesión, para el resto de municipios de más de cincuenta mil habitantes, excepto Sanlúcar de Barrameda, municipio que ha optado por la sociedad de economía mixta.

Se debe reseñar el hecho de que sea cual sea la forma de prestación, directa o indirecta, ésta se produce con carácter de práctica exclusividad o monopolio. No obstante, en aquellos municipios que prestan el servicio mediante sociedad mercantil municipal en algunos casos existen determinadas líneas prestadas por otras empresas concesionarias o subcontratadas por la propia sociedad mercantil.

### III.1.3. Financiación

16. Las fuentes financieras son, principalmente, las tarifas satisfechas por los usuarios -que son aprobadas por las respectivas entidades locales y autorizadas por la Comisión de Precios de la Junta de Andalucía-, las aportaciones de los municipios -en forma de aportación a capital para compensación de pérdidas, de subvención a la explotación o de abono de servicios prestados por empresas concesionarias- y las subvenciones finalistas del Estado, cuyos criterios de reparto se fijan en las respectivas Leyes de Presupuestos.

17. Como se ha indicado en el epígrafe anterior, de acuerdo con la Ley de Bases de Régimen Local hay dos formas de prestación del servicio: directa e indirecta. La opción por uno u otro modelo corresponde al Pleno de la Corporación, según establece el artículo 22.2.f) de la Ley de Bases de Régimen Local.

A continuación se desarrolla el resultado de los trabajos efectuados distinguiendo ambas modalidades.

<sup>1</sup> Párrafo añadido por la alegación presentada

### III.2. PRESTACIÓN DIRECTA

**18.** La prestación directa de servicios públicos puede ser efectuada de tres formas según señala el artículo 85.3 de la LBRL: gestión por la propia entidad local, organismo autónomo local y sociedad mercantil, cuyo capital pertenezca íntegramente a la entidad local.

En los municipios fiscalizados -la totalidad de los que tienen la obligación de prestar este servicio público- sólo se ha dado dentro de esta modalidad la última forma de prestación, esto es, la sociedad mercantil o empresa pública sujeta al Derecho privado.

#### III.2.1. Seguimiento y control del servicio por los entes locales

**19.** De la propia normativa reguladora de esta modalidad de prestación se deducen los instrumentos de que dispone la entidad local a estos efectos. Así, los artículos 89 y siguientes del Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, aprobado mediante Decreto de 17 de junio de 1955, señalan que la dirección y administración de la empresa estará a cargo de los siguientes órganos: la propia Corporación que asumirá las funciones de Junta General, el Consejo de Administración y la Gerencia.

La Corporación, actuando en funciones de Junta General, nombra el Consejo de Administración, fija la remuneración de sus Consejeros, y puede modificar los Estatutos, aumentar o disminuir el capital, emitir obligaciones, aprobar el inventario y balance anual y las demás funciones que la Ley de Sociedades Anónimas atribuye a la Junta General.

Los propios miembros de la Corporación pueden formar parte del Consejo de Administración con el límite de un tercio de sus miembros, Consejo que dispone de plenas facultades de dirección, gestión y ejecución respecto de la Empresa, sin perjuicio de las que se reserven por la Ley o los Estatutos a la Gerencia.

La Corporación por tanto, a través del Consejo de Administración, participa en la dirección y gestión del servicio, disponiendo de cuanta in-

formación sea necesaria para la toma de decisiones.

En ocasiones además se definen las estrategias de la empresa mediante Contratos Programa - caso de Córdoba, para el período 1997-2010- o Planes Estratégicos -caso de Sevilla, aunque pendiente de aprobación formal-, estando la gestión de la empresa vinculada de esta manera a una serie de directrices económico financieras, de oferta, de demanda, de calidad, etc. a medio o largo plazo.

**20.** Como requisito previo del análisis comparativo previsto, de acuerdo con la metodología indicada en el epígrafe II.1., se ha procedido a la verificación de los datos base necesarios para la elaboración de los indicadores seleccionados. En general, los resultados de las comprobaciones han sido satisfactorios, con las excepciones que en su caso se indican más adelante. Por tanto, se puede considerar fiable la información facilitada por las distintas empresas de transporte.

#### III.2.2. Recursos utilizados

**21.** A continuación se hará un análisis comparativo de los recursos humanos, materiales y económicos empleados por las cuatro empresas municipales: Autobuses de Córdoba, S.A. (Aucorsa); Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Huelva, S.A. (Emtusa); Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (Emsam); y Transportes Urbanos de Sevilla, S.A.M. (Tussam).

##### III.2.2.1. Recursos Humanos

**22.** El principal componente de los gastos de explotación en este sector de actividad es el gasto de personal, que oscila entre el 70% de Emsam y el 76% de Emtusa.

El gasto de personal está vinculado al número de trabajadores, a la retribución media, al absentismo, así como a la productividad, aspecto éste último que se analizará en el epígrafe III.2.4, relativo a Eficiencia.

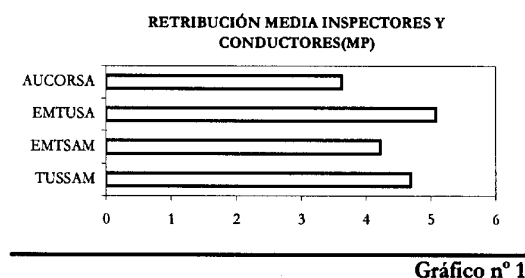
23. Las plantillas medias durante el ejercicio 2000 fueron las siguientes: 143 trabajadores en Emtusa, 329 en Aucorsa, 605 en Emtsam, y 1.202 en Tussam.

El principal componente de la plantilla lo constituye el denominado *personal de movimiento*, formado por inspectores y conductores-perceptores (desde el 73% en Emtusa al 80% en Aucorsa), seguido del personal de talleres y otros (del 11% en Aucorsa al 18% en Emtsam). El personal de dirección y administración oscila entre el 7% de Tussam y el 12% de Emtusa.

24. En cuanto a las retribuciones se dan unas grandes diferencias entre trabajadores de la misma categoría. Así, las retribuciones máximas se dan en dirección y administración en Tussam, con unas diferencias del 61% y del 90% respecto a la mínima, Emtsam.

En las categorías de inspectores y conductores-perceptores y personal de talleres y otros las retribuciones máximas se dan en Emtusa, superiores a las de Aucorsa en un 40% y 30%, respectivamente.

Las retribuciones medias de conductores se reflejan en el siguiente gráfico:

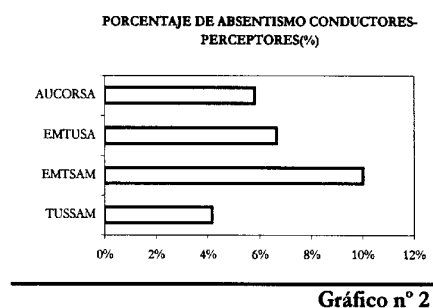


25. Por otro lado, la jornada anual máxima del personal de movimiento se da en Aucorsa y Emtusa, con 1.779 horas, mientras la mínima corresponde a Tussam, con 1.596, empresa en la que se está aplicando la jornada semanal de 35 horas.

En cuanto a horas extras, en Emtsam se hacen una media de 60 horas por trabajador, mientras que en Tussam son 25 y en Emtusa 8. En Aucorsa no se producen horas extras.

Si consideramos la tasa horaria o remuneración media por hora trabajada del personal de movimiento, el importe máximo se da en Tussam, con 2.983 Ptas./hora, y el mínimo en Aucorsa con 2.163 Ptas./hora, lo que supone una variación del 38%.

26. Finalmente, respecto a absentismo se dan asimismo unas tasas muy dispares, siendo la menor en Tussam, 4,88%, y la mayor en Emtsam, con un 8,89%. Respecto a los conductores las diferencias se acrecientan como se puede observar en el siguiente gráfico:



Estas diferencias no pueden ser explicadas únicamente por la distinta edad media de las plantillas, debiendo acudir a otros factores específicos de cada entidad.

El absentismo motivado por accidente laboral se sitúa entre el 0,82%, en Emtsam, y el 0,14% en Emtusa.

### III.2.2.2. Recursos Materiales

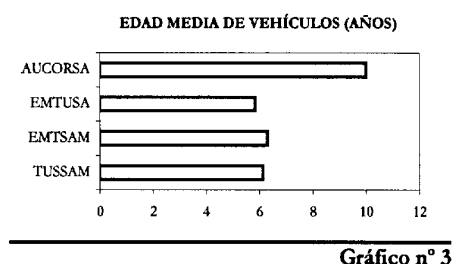
27. La flota de autobuses disponibles por las empresas son de menor a mayor: 40 en Emtusa, 99 en Aucorsa, 201 en Emtsam y 355 en Tussam.

El parque máximo en circulación es del 81% en Emtsam, como menor tasa, y del 92% en Tussam, como máxima (Aucorsa no ha ofrecido este dato).

A pesar de que ello pudiera estar motivado por la necesidad de atender averías, no obstante, en Emtsam se da la menor proporción de averías

por vehículo, 71, mientras que el máximo se da en Emtusa, con 98.<sup>2</sup>

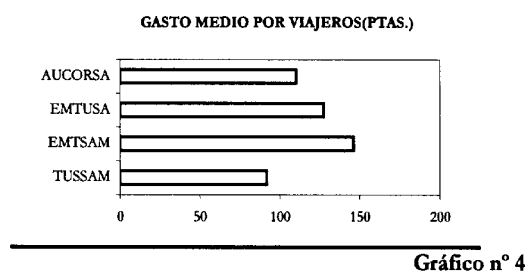
Como se puede observar en el siguiente gráfico, el número de averías no está directamente relacionado con la edad media del parque de vehículos:



### III.2.2.3. Recursos Económicos

28. Como cuestión preliminar, se debe indicar que del importe de los gastos, de los viajeros transportados y de los kilómetros útiles recorridos se han deducido los correspondientes a las empresas concesionarias que hayan prestado servicio en los respectivos municipios -hayan sido contratadas por las propias empresas o por los Ayuntamientos de los que dependen-, con el fin de poner en relación los consumos (*inputs*) y los resultados (*outputs*) que corresponden a la gestión directa de las propias empresas.<sup>3</sup>

29. En relación con el número de viajeros, el gasto medio por viajero oscila entre 92 y 146 Ptas./viajero.



<sup>2</sup> Se han solicitado los datos correspondientes al número de revisiones de mantenimiento efectuadas, pero las tasas por vehículo ofrecidas -desde 4 a 35- denotan que el concepto de revisión es diferente de unas empresas a otras (por ejemplo, en alguna de ellas se considera revisión la mera reposición de aceite de motor).

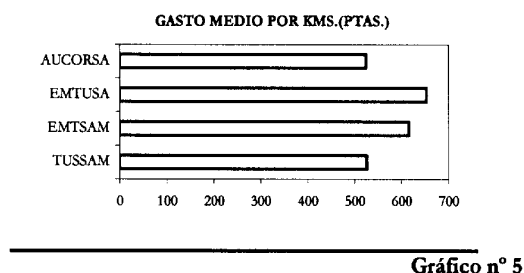
<sup>3</sup> Se dan empresas concesionarias en Córdoba, Málaga y Sevilla.

El ingreso medio por viajero es máximo en Emtsam, 81 Ptas./0,49 €, y mínimo en Tussam, 50 Ptas./0,30 € (ver cuadro nº 8), que se corresponden con las tarifas medias máxima y mínima, de 76 y 46 Ptas./viajero<sup>4</sup>.

Además de la recaudación, estas empresas obtienen otro tipo de ingresos, tales como publicidad, que suponen desde el 1,4% en Emtusa al 8,9% en Tussam.

El resultado de confrontar gastos e ingresos determina el déficit por viajero, que ofrece unos importes de Emtsam de 66 Ptas./0,40 €, lo que representa un 71% superior al de Aucorsa, el menor de ellos, con 38 Ptas./0,23 €.

30. Respecto al número de kilómetros útiles (los recorridos durante el transporte de viajeros, excluyendo por tanto los correspondientes a inicio o finalización del servicio desde cocheras a cabecera de línea o viceversa), el gasto medio oscila entre 525 y 654 Ptas./Km., que corresponden a Aucorsa y Emtusa, respectivamente.

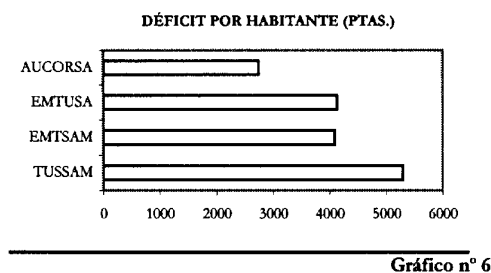


El ingreso medio por Km. oscila entre 287 Ptas./1,72 € en Tussam y 354 Ptas./2,13 € en Emtusa, siendo la diferencia del 23 %.

El déficit por Km. útil tiene por valor mínimo 182 Ptas./1,09 €, en Aucorsa, y máximo de 299 Ptas./1,80 €, en Emtusa, lo que supone una diferencia del 64%.

31. Si consideramos la población del municipio, el déficit por habitante es muy variable, desde 2.744 Ptas./16,49 € en Aucorsa a 5.297 Ptas./31,84 € en Tussam, como se aprecia en el siguiente gráfico.

<sup>4</sup> La tarifa media se calcula considerando los viajes gratuitos.



Con este indicador se refleja el coste del servicio desde el punto de vista del ciudadano que financia el mismo, esto es, como contribuyente. No obstante, hay que tener en cuenta que con esta ratio no se toma en consideración la utilización o demanda de ese servicio, tratado anteriormente en el déficit por viajero.

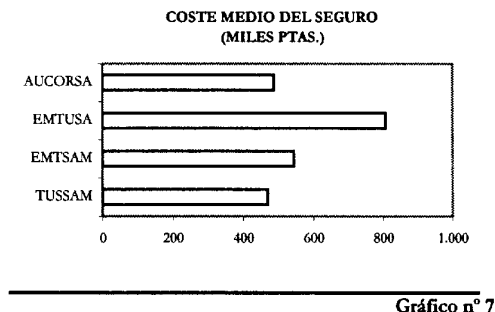
**32.** Asimismo se han calculado los precios medios de adquisición, IVA excluido, de determinados bienes y servicios:

- Gasoleo: los precios medios oscilan entre 92,16 Ptas./litro, en Tussam y 94,76 Ptas./litro en Emtusa, lo que supone una variación del 3%.

- Aceite de motor: los precios medios van de 121 Ptas./litro, en Tussam, a 236 Ptas./ litro, en Emtsam, lo que significa una variación del 95%. El precio medio, considerando media simple, es de 188 Ptas./litro.

- Vehículos: el precio medio oscila entre los 27,9 MP/0,17 M€, de Emtusa y los 26,4 MP/0,16 M€ de Aucorsa, con una variación del 6%.

- Seguros: el precio medio del seguro por vehículo -siendo equivalentes las coberturas- oscila entre los 0,8 MP/4,80 m€, en Emtusa, y los 0,47 MP/2,82 m€, en Tussam, tal y como figura en el siguiente gráfico:



**33.** De lo indicado a lo largo del presente epígrafe, se puede deducir que la dimensión -número de trabajadores, de vehículos, etc.- no determina necesariamente los resultados que ofrecen las respectivas empresas.

Sí están muy condicionados por el gasto de personal, que a su vez depende de su regulación a través de los convenios colectivos, y por la productividad, que se analizará posteriormente, en la que inciden factores como la organización de turnos, relevos y descansos, o la implicación de los respectivos Ayuntamientos en combatir la congestión del tráfico y, por tanto, favorecer el transporte público.

**34.** En el cuadro que se expone a continuación se refleja la forma en que se financian los gastos de explotación de las distintas empresas. Hay que tener en cuenta varias cuestiones:

a) La aportación municipal es el equivalente al déficit de explotación, ya que la empresa deberá recibir una subvención o aportación de socios para compensación de pérdidas por dicho importe para restablecer el equilibrio financiero en un momento más o menos cercano.

b) La aportación estatal es la subvención prevista anualmente en los Presupuestos Generales del Estado, que se reparte de acuerdo con los criterios contenidos en la ley que los aprueba. Es percibida por los municipios con independencia de la forma de prestación del servicio: directa o indirecta.

c) En aportación municipal neta se deduce del importe descrito en el párrafo a) las cantidades aportadas por el Estado y recibidas por el municipio, dando como resultado el importe neto que realmente deberá financiar el municipio.

d) El resto de las columnas muestra la proporción de los gastos de explotación que financian los ingresos propios de la empresa (básicamente

mediante recaudación a los usuarios), y las arcas del municipio y del Estado.

| Empresa | Población | Miles Ptas.          |                    |                                 |                |                        |                    |
|---------|-----------|----------------------|--------------------|---------------------------------|----------------|------------------------|--------------------|
|         |           | Aportación Municipal | Aportación Estatal | Aportación Municipal Neta (A-B) | Ingr Explot. % | Aportac. Munic. Neta % | Aportac. Estatal % |
|         |           | (A)                  | (B)                |                                 |                |                        |                    |
| AUCORSA | 306.248   | 840.432              | 228.602            | 611.830                         | 65%            | 25%                    | 10%                |
| EMTUSA  | 140.985   | 582.642              | 81.129             | 501.513                         | 54%            | 40%                    | 6%                 |
| EMTSAM  | 531.565   | 2.172.516            | 324.132            | 1.848.384                       | 55%            | 38%                    | 7%                 |
| TUSSAM  | 700.713   | 3.712.014            | 900.221            | 2.811.793                       | 55%            | 34%                    | 11%                |

Cuadro nº2

Del cuadro anterior se desprende que la aportación de los usuarios de Aucorsa es claramente superior al resto de empresas, lo que supone una menor aportación neta municipal. Asimismo la aportación estatal que financia a Tussam y Aucorsa se encuentra por encima de la media, lo que tiene como consecuencia una menor aportación municipal.

35. Por otra parte, en el gráfico que se expone a continuación se ofrece el importe que supone la aportación municipal neta, esto es, lo que realmente deberá financiar el ciudadano como contribuyente municipal.

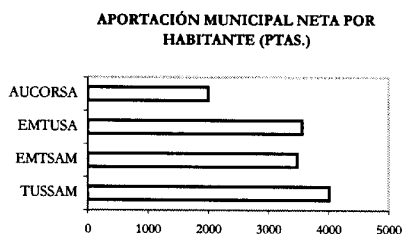


Gráfico nº 8

Como referencia se acompaña la aportación municipal neta por viajero:

| Empresa | Aport. Mun. Neta por Viajero | Ptas. |
|---------|------------------------------|-------|
|         |                              |       |
| AUCORSA |                              | 28    |
| EMTUSA  |                              | 50    |
| EMTSAM  |                              | 56    |
| TUSSAM  |                              | 32    |

Cuadro nº 3

### III.2.3. Oferta y Demanda

36. La eficacia de un sistema de transporte urbano viene dada por la utilización que se hace del mismo, o dicho de otra forma, por los ciudadanos que se restan al tráfico privado.

Así pues, la eficacia puede ser entendida como transportar al mayor número de viajeros posible, en valores absolutos, o como la adecuación de la demanda a la oferta o índice porcentual de utilización, desde un punto de vista relativo.

37. En relación con la oferta, desde un punto de vista estático, se pueden destacar los siguientes datos:

| Empresa | Kms. Líneas | Número Líneas | Longitud Media | Vehículos por línea |
|---------|-------------|---------------|----------------|---------------------|
| AUCORSA | 190         | 15            | 13             | 7                   |
| EMTUSA  | 90          | 9             | 10             | 4                   |
| EMTSAM  | 498         | 41            | 12             | 5                   |
| TUSSAM  | 433         | 37            | 12             | 10                  |

Cuadro nº 4

El número de autobuses por línea de Tussam y Aucorsa es claramente superior al de las otras dos empresas (si en lugar de considerar los vehículos totales se consideran la media de los utilizados los resultados serían similares).

En la siguiente tabla se ofrecen las plazas ofertadas<sup>5</sup> en el ejercicio:

<sup>5</sup> Las plazas ofertadas se obtienen del producto del número de trayectos recorridos por la capacidad media de los vehículos de cada empresa.

| Empresa | Millones de plazas ofertadas 2000 | Plazas por habitante |
|---------|-----------------------------------|----------------------|
| AUCORSA | 79                                | 257                  |
| EMTUSA  | 34                                | 244                  |
| EMTSAM  | 130                               | 245                  |
| TUSSAM  | 258                               | 368                  |

Cuadro nº 5

La diferencia máxima en plazas por habitante es de un 51%.

Con los kilómetros ofertados se produce una situación similar:

| Empresa | Millones de kilómetros ofertados 2000 | Kms. por habitante |
|---------|---------------------------------------|--------------------|
| AUCORSA | 4,60                                  | 15                 |
| EMTUSA  | 1,94                                  | 14                 |
| EMTSAM  | 7,87                                  | 15                 |
| TUSSAM  | 15,17                                 | 22                 |

Cuadro nº 6

Para finalizar los datos de oferta, indicar que los horarios ordinarios de servicio se inician entre

las 5.30 horas y las 6.20, en Aucorsa y Emtusa, respectivamente, y los de finalización entre las 23.45 y las 0.30, en Tussam y Aucorsa.

Además Emtsam y Tussam disponen de servicio nocturno de 7 y 3 horas de duración respectivamente.

38. Respecto a la demanda, a continuación se reflejan el número de viajeros totales y la relación con la población correspondiente:

| Empresa | Millones de viajeros 2000 | Viajes por habitante |
|---------|---------------------------|----------------------|
| AUCORSA | 21,92                     | 72                   |
| EMTUSA  | 9,96                      | 71                   |
| EMTSAM  | 33,16                     | 62                   |
| TUSSAM  | 88,93                     | 127                  |

Cuadro nº 7

A continuación se muestra el índice de utilización en el siguiente gráfico:

PLAZAS OFERTADAS ANUALES Y VIAJEROS(MILLONES)

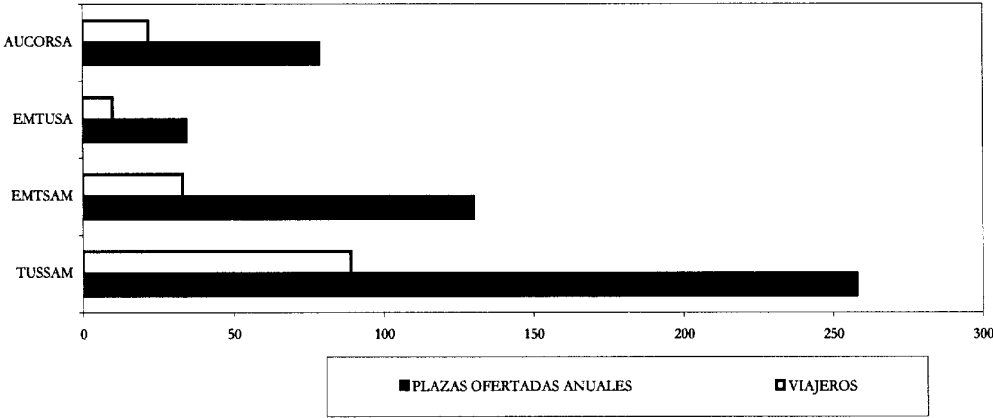


Gráfico nº 9

La utilización se sitúa entre el 25% de Emtsam y el 34% de Tussam, siendo la media del 29% de las plazas ofertadas.

39. La evolución de la oferta en los últimos diez años ha sido de paulatino crecimiento en Aucorsa y Tussam, con incrementos globales respectivos del 37% y 29%, y de estancamiento con ciertos períodos de disminución en Emtusa y Emtsam.

EVOLUCIÓN DE Nº DE KMS. ÚTILES (millones)

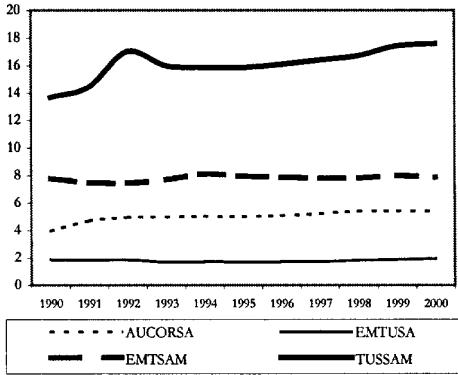


Gráfico nº 10

Asimismo, la evolución de la demanda en el mismo periodo ha supuesto una disminución del número de viajeros del 8% en Emtsam y del 4% en Emtusa, e incrementos del 14% en Tussam y del 4% en Aucorsa<sup>6</sup>.

No obstante, si se toman en consideración los últimos tres años, se ha producido un descenso del número de viajeros del 2% en todas las empresas, salvo en Emtusa que ha visto incrementada su demanda en un 6%.

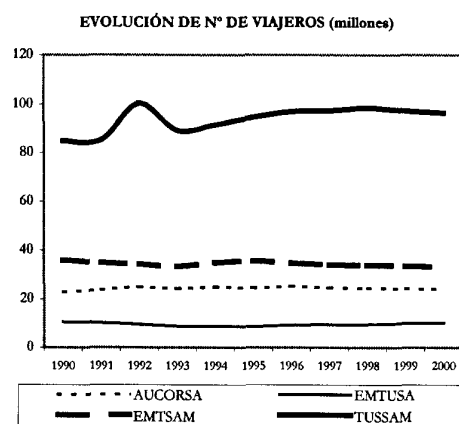


Gráfico nº 11

40. La estructura de la demanda es la siguiente<sup>7</sup>:

- Billete univiaje, que representa de media el 29%, si bien con unas grandes diferencias entre Tussam con un 9% y Emtusa con el 47%.
- Bonobús, con una media del 50% y con utilización máxima en Tussam, 67%, y mínima en Emtusa, 36%.
- Otros medios, tales como tarjetas de pensionista, de estudiantes, bono mensual, trimestral, etc., que en conjunto representan desde el 17% en Emtusa hasta el 27% en Aucorsa, con una media del 21%.

<sup>6</sup> En Aucorsa se ha modificado el número de viajeros cuyo título de viaje es el bonobús, considerando las cancelaciones efectivamente realizadas y no las que se deducen de los títulos vendidos.

<sup>7</sup> En Aucorsa y Emtusa son estimadas la utilización de algunos tipos de títulos de viaje, tales como tarjetas mensuales o tarjetas de pensionistas, por ejemplo. Este problema será subsanado con la implantación de nuevos títulos (tarjetas *chip* con o sin contacto).

41. El tratamiento que se dispensa a jubilados y pensionistas es diferente en las distintas empresas:

- En Aucorsa el pase de pensionista es gratuito, existiendo un límite para su obtención relativo a capacidad económica: que la renta del solicitante sea inferior al Salario Mínimo Interprofesional (S.M.I.). Además no puede ser utilizado antes de las nueve de la mañana (en el resto de empresas no hay limitación horaria).

- En Emtusa, la tarjeta anual de pensionistas tiene un precio de 450 pesetas/2,70 € y la de tercera edad es gratuita, en ambos casos destinadas a aquellos usuarios cuya renta anual no supere el S.M.I.

- En Emtsam, la tarjeta es gratuita y se exige como requisito no superar el S.M.I., no obstante los usuarios deben adquirir un bonobús especial a un precio simbólico de 1 peseta por viaje, cuya finalidad es conocer su grado de utilización.

- En Tussam, la tarjeta es gratuita y no se tiene en consideración la capacidad económica del solicitante.

La utilización de este tipo de título de viaje es la siguiente: Aucorsa, 5% del total de viajeros; Emtusa, 12%; Emtsam, 10%; y Tussam, 17%.

42. El grado de utilización de la oferta también puede ser considerado como la proporción de viajeros por kilómetro útil, que oscila entre 4,21 y 5,86 viajeros/Km., tal y como figura en el siguiente gráfico:

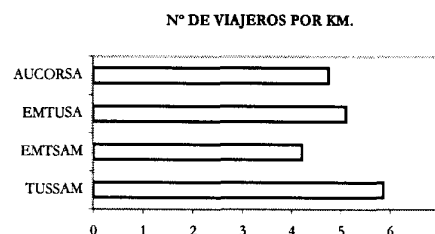


Gráfico nº 12

Otra aproximación sería la proporción de viajeros por hora de servicio. Los resultados de esta comparación son similares a la anterior.

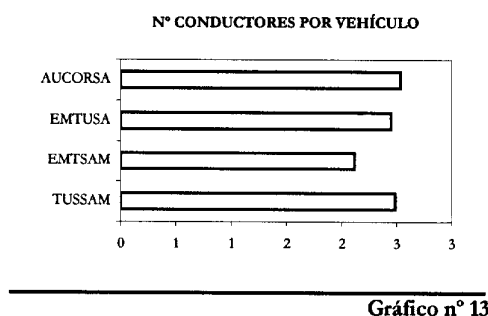
43. Finalmente, la proporción de viajeros anuales por conductor es máxima en Tussam y Emtusa, en las que se llegan a sobrepasar los 100.000 viajeros, y mínima en Emtsam con 77.075 viajeros, y los viajeros cobrados por conductor oscilan desde los 9.216 de Tussam hasta los 46.817 de Emtusa, que *sensu contrario* se corresponde con la mayor o menor utilización de la figura del bonobús, lo que afecta directamente a la mayor o menor velocidad comercial.

### III.2.4. Eficiencia

44. La eficiencia es la relación entre los resultados (*outputs*) y los consumos (*inputs*). Para su análisis pueden ser objeto de comparación separadamente, de forma que se aislen los distintos factores que inciden en una mayor o menor eficiencia, o ambos entre sí, lo que se corresponde con el concepto tradicional de eficiencia.

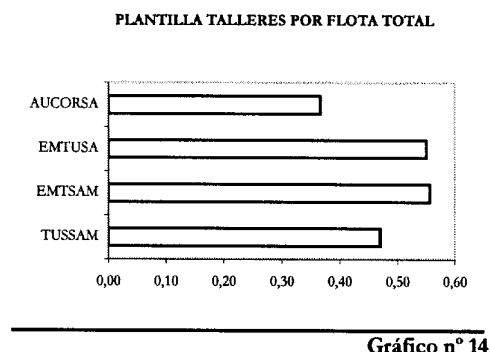
45. Dentro de los consumos (*inputs*), el más relevante es el personal. El número de trabajadores por cada vehículo se sitúa entre 2,98 en Emtsam y 3,58 en Emtusa, siendo la media de 3,32 trabajadores por vehículo. La variación supone un 20%.

En cuanto al número de conductores-perceptores por vehículo, se observa en el siguiente gráfico que oscilan entre 2,12 en Emtsam y 2,54 en Emtusa, esto es, con una variación también del 20%.



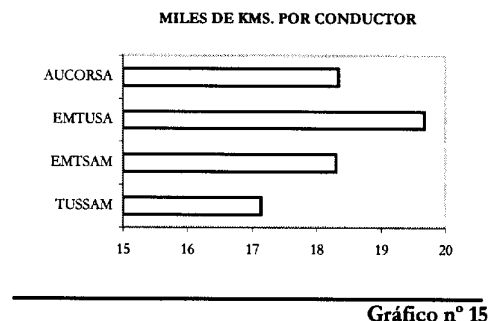
En cuanto al personal de talleres por vehículo, el máximo se da en Emtsam, 0,56, y el mínimo

en Aucorsa, 0,37, lo que supone una variación del 51 %.

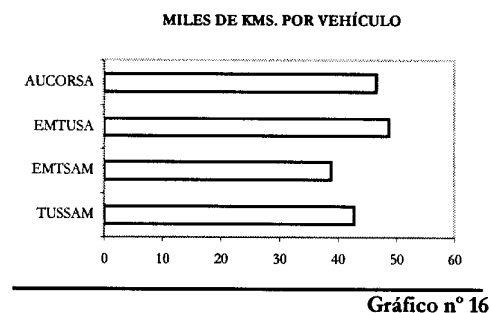


46. En cuanto a los resultados (*outputs*), el más relevante desde el punto de vista de la eficiencia son los kilómetros útiles recorridos.

Los kilómetros por conductor-perceptor oscilan entre los 19.675 de Emtusa y los 17.141 de Tussam, con una variación del 15%, según se aprecia en el siguiente gráfico.



Y en relación con los vehículos utilizados, la proporción mayor de kilómetros se da en Emtusa, 48.696, y la menor en Emtsam con 38.782, lo que significa una variación del 26%, que se muestra a continuación.



Los kilómetros útiles por hora de servicio oscilan entre los 11,13 de Emtusa y los 10,31 de Aucorsa, con una variación del 8%.

La proporción de kilómetros útiles en relación con el personal de talleres ofrece unas tasas muy dispares: desde los 127.041 kilómetros por trabajador de Aucorsa hasta los 70.405 de Emtsam, lo que significa una variación del 81%. El promedio se sitúa en 94.205 kilómetros por trabajador.

El número medio de kilómetros entre dos averías, sin embargo, sólo presenta una variación del 18% (599 kilómetros en Emtsam y 508 en Emtusa, siendo la media de 560).

La proporción de viajes perdidos oscila entre el 0,7% de Emtusa y el 2% de Emtsam<sup>8</sup>.

La principal causa de que determinados viajes no puedan ser realizados son los problemas de tráfico, que supone entre el 40 y el 50% (en los que influye, entre otros factores, la política del correspondiente municipio en cuanto a la priorización del transporte público), seguido de las averías, en torno a un tercio del total.

47. La productividad, medida como incremento del número de kilómetros en relación al incremento de la plantilla, sólo ha tenido una evolución positiva en Emtusa, con un incremento del 1,24%, mientras que en Tussam es prácticamente igual a cero y en Aucorsa y Emtsam se han producido retrocesos del 0,25 y del 0,27%.

El consumo de combustible es máximo en Tussam, 54 litros por cada cien kilómetros, y mínima en Aucorsa con 49 litros, siendo la media de 52.

Se debe recordar que uno de los objetivos del transporte colectivo es la reducción de la contaminación y que, sin embargo, las experiencias para la utilización de energías menos contaminantes pueden ser calificadas de excepcionales<sup>9</sup>.

También está relacionado con este problema el consumo de aceite de motor en el que se apre-

cian notables diferencias, como se muestra en el siguiente gráfico:

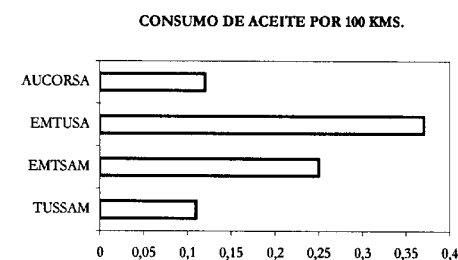


Gráfico nº 17

48. En este sector económico el principal indicador de eficiencia siempre se ha considerado la velocidad comercial. Al aumentar la velocidad comercial, aumenta la proporción de kilómetros por trabajador y, en consecuencia, disminuye el gasto de personal por kilómetro, lo que determina que el gasto medio por kilómetro sea inferior, mejorando el resultado unitario.

No obstante, los datos ofrecidos por las cuatro empresas públicas sobre este indicador no pueden ser objeto de comparación, dado que mientras en Emtsam y Tussam derivan de datos ciertos obtenidos del Sistema de Ayuda a la Explotación (S.A.E.), en Aucorsa y Emtusa corresponden a cifras teóricas vinculadas a la planificación realizada.

Con independencia de lo indicado en el párrafo anterior, sí se pueden destacar dos cuestiones:

a) En los últimos años se está produciendo un paulatino descenso de la velocidad comercial en todas las poblaciones, como consecuencia del incremento del parque de vehículos privados.

b) La empresa Emtsam se encuentra en un nivel muy alejado de lo que demandan los ciudadanos, con tan sólo 10,56 Km./hora.

c) Las medidas para aumentar la velocidad comercial dependen en mayor medida de los correspondientes Ayuntamientos, a través de distintos instrumentos: carriles-bus, preferencia en la señalización semafórica, calles de uso exclusivo para transporte público, correcta ubicación de los aparcamientos rotatorios, peatonalización del centro urbano, etc.

<sup>8</sup> En Aucorsa no ha sido posible cuantificar este dato.

<sup>9</sup> La circulación de vehículos es la causa del 100% de la concentración del monóxido de carbono, del 65% de la concentración del óxido de nitrógeno y del 50% de la concentración de partículas diversas (*Transporte y Ciudad*. Consejería de Obras Públicas y Transportes).

Los datos obtenidos de las distintas empresas en el período 1998-2000 se ofrecen en el siguiente gráfico:

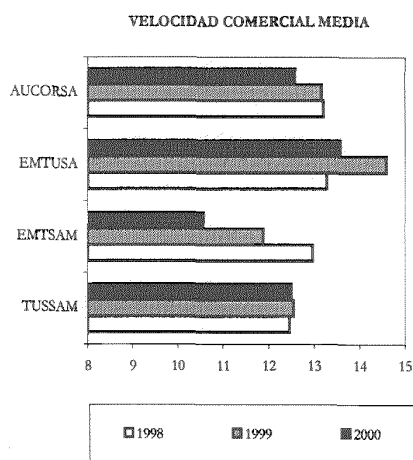


Gráfico nº 18

49. A título meramente ilustrativo e independientemente de que inciden numerosos factores que dificultan la comparación de las empresas, tales como diferentes dimensiones, convenios colectivos, orografías, costumbres de los ciudadanos, etc., en el cuadro que se ofrece a continuación se ha querido mostrar el impacto que tendría en los déficits de las distintas empresas lograr, desde el punto de vista de la oferta (Kilómetros) y desde el punto de vista de la demanda (Viajeros), las tasas más favorables que se dan en el subsector. Desde el punto de vista económico se considera más favorable minimizar los gastos unitarios y maximizar los ingresos unitarios. Los resultados aparecen a continuación:

|                              | Ptas.          |               |               |               |                      |
|------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|----------------------|
| <b>IMPACTO DESDE OFERTA</b>  | <b>AUCORSA</b> | <b>EMTUSA</b> | <b>EMTSAM</b> | <b>TUSSAM</b> | <b>MÁS FAVORABLE</b> |
| Gasto medio Km               | 525,26         | 653,62        | 615,94        | 526,55        | 525,26               |
| Ingreso medio Km             | 342,81         | 354,49        | 339,98        | 287,48        | 354,49               |
| Déficit medio Km             | 182,44         | 299,12        | 275,96        | 239,08        | 170,76               |
| Menor déficit                | 170,76         | 170,76        | 170,76        | 170,76        |                      |
| Kms útiles                   | 4.606.521      | 1.947.846     | 7.872.699     | 15.170.010    |                      |
| Impacto                      | 53.812.789     | 250.023.736   | 828.157.424   | 1.036.368.645 |                      |
| Déficit total                | 840.432.000    | 582.642.000   | 2.172.516.000 | 3.626.831.336 |                      |
| <b>% Impacto</b>             | <b>6%</b>      | <b>43%</b>    | <b>38%</b>    | <b>29%</b>    |                      |
| <b>IMPACTO DESDE DEMANDA</b> |                |               |               |               |                      |
| Gasto medio viajero          | 110,40         | 127,80        | 146,24        | 91,93         | 91,93                |
| Ingreso medio viajero        | 72,05          | 69,31         | 80,72         | 50,19         | 80,72                |
| Déficit medio viajero        | 38,34          | 58,48         | 65,52         | 41,74         | 11,21                |
| Menor déficit                | 11,21          | 11,21         | 11,21         | 11,21         |                      |
| Viajeros                     | 21.917.648     | 9.962.355     | 33.157.832    | 88.929.175    |                      |
| Impacto                      | 594.735.166    | 470.964.000   | 1.800.816.703 | 2.715.117.948 |                      |
| Déficit total                | 840.432.000    | 582.642.000   | 2.172.516.000 | 3.626.831.336 |                      |
| <b>% Impacto</b>             | <b>71%</b>     | <b>81%</b>    | <b>83%</b>    | <b>75%</b>    |                      |

Cuadro nº 8

Así por ejemplo, desde el punto de vista de la oferta, si la empresa Emtusa consiguiera reducir su gasto por kilómetro a la mejor tasa (que ofrece Aucorsa) lograría reducir su déficit en un 43%.

Desde el punto de vista de la demanda y también como ejemplo, si la empresa Tussam elevara su ingreso medio por viajero hasta igualarlo al de Emtsam, reduciría su déficit en un 75%.

50. Un indicador sintético de evaluación de la ineficiencia relativa -si bien parcial, al no contemplar la totalidad de los factores implicados- consiste en calcular el producto de tres componentes: gasto por kilómetro, gasto por viajero y gasto por habitante. A mayor importe y para una población similar, mayor sería el nivel de ineficiencia. El resultado se ofrece a continuación (en millones):

| Empresa | Índice<br>Ineficiencia <sup>10</sup> | Población |
|---------|--------------------------------------|-----------|
| AUCORSA | 458                                  | 306.248   |
| EMTUSA  | 754                                  | 140.985   |
| EMTSAM  | 822                                  | 531.565   |
| TUSSAM  | 578                                  | 700.713   |

Cuadro nº 9

### III.2.5. Calidad

51. Para efectuar el análisis de la calidad del servicio prestado se puede optar por distintas vías:

a) En primer lugar, una determinada empresa puede evaluar la calidad de su oferta de servicios y establecer unos compromisos de mantenimiento o de mejora con una metodología y unos plazos determinados. Expresado de forma muy sintética, esta es la filosofía de la certificación de calidad.

Por dicha vía ha optado Emtsam, que ha obtenido la certificación del Sistema de Aseguramiento de la Calidad (UNE-EN-ISO 9002:1994), y la Certificación del Sistema de Gestión Medioambiental, (UNE-EN-ISO 14001: 1996), estando también previsto incluir en el Sistema Integrado de Aseguramiento a los Riesgos Laborales. La auditoría externa es un requisito previo para la obtención de dichas certificaciones.

En Tussam también se encuentran en curso las dos certificaciones mencionadas, pero a la fecha de finalización de los trabajos de campo no se han obtenido.

b) También es posible evaluar la calidad percibida por los usuarios. Esta metodología requiere analizar la evolución de la misma a lo largo del tiempo. En Emtsam y Tussam se realizan encuestas de satisfacción de usuarios con periodicidad anual.

Otro aspecto relacionado con esta cuestión son las quejas y reclamaciones, no obstante su número es realmente escaso -dado que, normalmente, hay que acudir a determinados puntos en los que se centraliza su presentación-, por lo que no se considera de interés el análisis de sus causas. Oscilan entre 0,59 reclamaciones por millón de viajeros en Aucorsa hasta 7,52 en Emtsam.

Por otra parte, en Emtsam existe un procedimiento establecido para que los trabajadores de la empresa puedan realizar propuestas de mejora.

c) Finalmente, se pueden seleccionar determinados indicadores de calidad, que sean comúnmente admitidos, y proceder a su comparación con otras empresas del sector, lo que se presenta a continuación.

Se pueden clasificar los distintos aspectos relacionados con la calidad, además de los ya mencionados, en cuatro grupos: agilidad, accesibilidad, comodidad y seguridad.

#### A) Agilidad

52. Dentro de este apartado se pueden incluir la velocidad comercial, ya tratada en el epígrafe anterior, y el intervalo de paso promedio en hora punta.<sup>11</sup>

Respecto a este último, se pueden hacer las mismas consideraciones que las efectuadas para la primera: en Emtsam y Tussam los datos se originan en el S.A.E. y en Aucorsa y Emtusa son cifras teóricas en función de la planificación realizada.

<sup>10</sup> A efectos de presentación el resultado se ha dividido por 100.000: gasto por kilómetro x gasto por viajero x gasto por habitante/100.000.

<sup>11</sup> Se toma en consideración horario punta en un día laborable de invierno.

No obstante lo indicado anteriormente, se ofrecen los datos obtenidos en el siguiente cuadro:

| Empresa | Intervalo promedio en hora punta (minutos) |
|---------|--------------------------------------------|
| AUCORSA | 12,77                                      |
| EMTUSA  | 14,38                                      |
| EMTSAM  | 13,56                                      |
| TUSSAM  | 7,37                                       |

Cuadro nº 10

El intervalo de paso en Tussam es notablemente inferior, a pesar de la limitación expuesta.

B) Accesibilidad

53. La distancia media entre paradas oscila entre los 356 metros en Emtsam y los 580 de Aucorsa, con una media de 452 metros.

La altura media de las plataformas de los vehículos depende en gran medida de la edad media de los vehículos (ver epígrafe III.2.2.2.), puesto que los más recientes suelen ser de *escalón bajo*, lo que facilita el acceso de personas mayores y de otras que sufran determinadas patologías. La media se sitúa en 55 centímetros, oscilando de forma importante entre los 66 de Aucorsa y los 32 de Tussam.

Las personas con movilidad reducida sólo pueden utilizar el servicio de transporte colectivo cuando los vehículos disponen de rampa de acceso. Al igual que se indica en el párrafo anterior está condicionado por la edad media de los vehículos. En el siguiente gráfico se reflejan la proporción de vehículos adaptados:

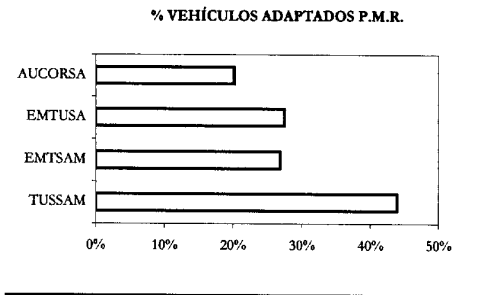


Gráfico nº 19

C) Comodidad

54. Un aspecto que influye en la percepción de la comodidad es la rapidez con que se accede al

vehículo, es decir, el tiempo que transcurre por la expedición y cobro del billete o por la *cancelación* del título correspondiente, lo que además afecta a la velocidad comercial.

Ello depende en buena medida de que el número de billetes ordinarios (univiaje) sea el mínimo posible, puesto que el cobro de los mismos conlleva mayor tiempo por viajero. Los viajeros que han utilizado esta modalidad han sido los siguientes:

| Empresa | Viajeros con billete univiaje (%) |
|---------|-----------------------------------|
| AUCORSA | 26                                |
| EMTUSA  | 47                                |
| EMTSAM  | 34                                |
| TUSSAM  | 9                                 |

Cuadro nº 11

Con el fin de promover el uso de títulos distintos al billete ordinario, además de desarrollar campañas informativas, es necesario que la tarifa de los mismos sea económica y que haya el suficiente número de puntos de venta que faciliten su adquisición.

En el siguiente gráfico figura el número de puntos de venta en relación a la población del municipio correspondiente:

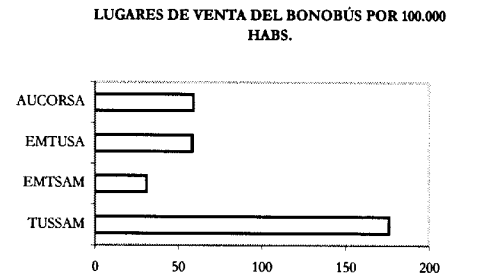


Gráfico nº 20

Otro aspecto relacionado con la comodidad del usuario es la existencia o no de marquesinas. Este mobiliario urbano suele ser utilizado como soporte publicitario, por lo que se suele contratar su instalación y su mantenimiento con empresas de ese sector (la utilización del dominio público debe ser aprobada por el municipio). A continuación se refleja en el gráfico la proporción de paradas que cuentan con marquesina:

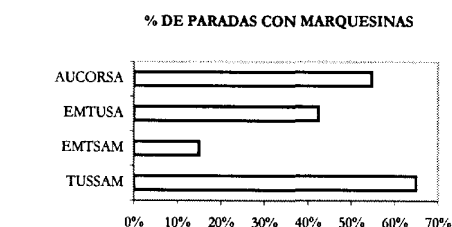


Gráfico nº 21

En las cuatro empresas la totalidad de vehículos disponen de aire acondicionado y se están implantando los cristales antirreflexivos, de los que ya disponen en Tussam el 30% de los vehículos y en Emtsam el 5%.

Finalmente, en cuanto a la limpieza de los vehículos, hay distintos niveles: diariamente son aspirados, la limpieza exterior se produce cada dos o tres días de forma rotatoria y cada treinta días se efectúa una limpieza integral, salvo en Emtusa, en la que se realiza cada seis días.

#### D) Seguridad

**55.** En este campo se analizarán la accidentalidad de los viajeros y de los vehículos.

En cuanto al primero de ellos, se ha tomado como referencia la tasa de accidentalidad, entendida como la proporción de lesionados por millón de viajeros (se incluyen entre los lesionados a todo tipo de supuestos, sean viajeros o no, si bien éstos son escasos). Los resultados se ofrecen en el siguiente gráfico:

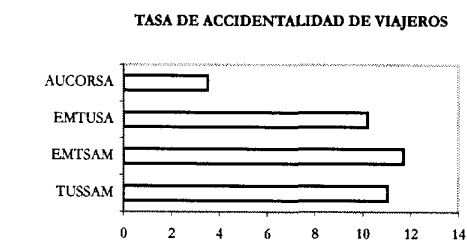


Gráfico nº 22

Se aprecia como en Aucorsa la tasa de accidentalidad de viajeros es claramente más baja que la media.

Respecto a la accidentalidad de vehículos, el indicador considerado relaciona el número total

de siniestros -sea responsable la empresa o no- en proporción al millón de kilómetros útiles.

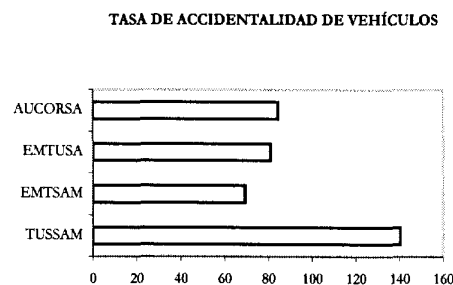


Gráfico nº 23

Destaca la tasa de accidentalidad de Tussam, muy superior a la media, si bien sólo el 28% se refiere a siniestros de responsabilidad de la propia empresa, siendo la media de éstos el 55%.

### III.3. PRESTACIÓN INDIRECTA

**56.** Esta forma de prestación, según señala el artículo 85.4 de la LBRL, puede adoptar distintas modalidades: concesión, gestión interesada, concierto, arrendamiento y sociedad mercantil en la que la entidad local participe parcialmente (sociedad de economía mixta).

En el sector de transporte público urbano diecisiete localidades andaluzas han optado por la concesión -si bien en Vélez-Málaga la contratación no se ha documentado- y en el caso de Sanlúcar de Barrameda por la sociedad de economía mixta. Las empresas que prestan el servicio de transporte urbano colectivo se citan en el Anexo II.

#### III.3.1. Seguimiento y control del servicio por los entes locales

**57.** Con independencia de que el servicio sea prestado por una entidad de carácter privado como resultado de una relación contractual, el ente local mantiene de forma exclusiva la titularidad sobre el servicio, lo que le permite disponer de unas amplias facultades de inspección y control sobre el mismo.

Las modalidades de control pueden afectar a los aspectos económicos (tarifas, recaudación, li-

quidaciones presentadas por la empresa para el cálculo de los importes devengados por la misma, incluyendo los costes imputables a la actividad, etc.), técnicos (número de vehículos, edad, condiciones de mantenimiento, etc.), de actividad propiamente dicha (frecuencia, intervalos de paso, número de viajes, horarios, etc.), de calidad (comodidad, limpieza, accesibilidad, siniestralidad, etc.) y, en todo caso, de carácter legal (obligaciones tributarias y de seguridad social, obligaciones laborales, Inspección Técnica de Vehículos, cobertura de seguros de accidentes, etc.).

La realización de este tipo de controles requiere de determinados recursos e instrumentos:

- Una Unidad administrativa con el personal que se considere conveniente dependiendo del tipo y número de controles que se pretenda efectuar, que puede ser exclusiva de este servicio o no.
- Una planificación de las actuaciones en las que se indique qué y cuándo efectuar los controles.
- Una metodología o sistemática de control en la que se refleje cómo deben ser efectuados.
- Unos documentos normalizados en los que se reflejen los resultados obtenidos.
- Unos valores que se consideren estándar y permitan evaluar las desviaciones producidas.
- Y, finalmente, qué tratamiento deben tener esas desviaciones en función de su importancia relativa.

58. En general, de las actuaciones realizadas en diecisiete de los dieciocho Ayuntamientos en los que se da la prestación indirecta del servicio público (todos salvo Vélez-Málaga), puede afirmarse que no se dan los requisitos anteriormente descritos de lo que sería el establecimiento y la aplicación de un sistema de control efectuado de forma regular. Los resultados obtenidos han sido los siguientes:

1. En once de los diecisiete municipios analizados no existe una unidad que tenga atribuida la

responsabilidad de llevar a cabo esa actividad de control.

En El Ejido, Granada, Jerez de la Frontera, Linares, El Puerto de Santa María y Sanlúcar de Barrameda se da una estructura mínima, cuya composición oscila entre una y tres personas que, a veces de modo independiente y otras integrada en organismos con competencias más generales, sí tienen atribuida el ejercicio de funciones de control sobre la actividad del concesionario.

2. Se puede afirmar que, en general, no existe una planificación de las actividades a desarrollar. Por el contrario, las funciones que se desarrollan se caracterizan por ser esporádicas, aleatorias y, en todo caso, puntuales sobre algunos de los extremos de la prestación: frecuencia, limpieza y quejas de los ciudadanos.

3. Sólo en Granada, Linares y La Línea de la Concepción se puede hablar de cierta sistemática a la hora de llevar a cabo los escasos controles que se realizan.

4. En ningún caso dicha actividad de control se recoge en documentos normalizados y en los que se reflejen los resultados obtenidos.

5. No se han establecido unos valores estándar que posibiliten la comparación con los valores obtenidos, ni el tratamiento de las desviaciones producidas.

59. Se debe reseñar el hecho de que, dado que este servicio es deficitario, es posible que se produzca una solicitud del concesionario para que la entidad local cubra el desequilibrio financiero producido y ello con independencia de que el tenor literal del contrato y los pliegos aplicables hayan previsto una forma de devengo concreta -por ejemplo, en función de los kilómetros recorridos, es decir, que no se prevea inicialmente satisfacer déficit de explotación- e, incluso, de que expresamente se haya pactado (caso de Marbella) que el Ayuntamiento no deba abonar cantidad alguna al concesionario.

Por tanto, la entidad local debe llevar a cabo un control de carácter económico sobre el conce-

sionario, aunque no se deriven directamente obligaciones de este tipo de las estipulaciones pactadas.

60. Consecuencia de lo expuesto es que los titulares del servicio, esto es, los entes locales, no disponen de la información necesaria sobre la actividad desarrollada y así, por ejemplo, los datos para efectuar el análisis comparativo solicitados por la Cámara de Cuentas de Andalucía a los respectivos Ayuntamientos, en la práctica totalidad de los casos han sido a su vez solicitados a las empresas concesionarias, siendo por tanto información no contrastada por aquellos.

En relación con esta cuestión, la Ley 1/1988, de 17 de marzo, por la que se crea la Cámara de Cuentas de Andalucía, no le faculta para la fiscalización de esas entidades privadas, salvo en lo que concierne a la percepción de subvenciones, por lo que, en particular, los datos relativos a la actividad propiamente dicha, tales como viajeros, kilómetros, horarios, etc. sólo puede obtenerlos de los datos recabados y contrastados por los titulares del servicio.

El hecho de que no se estén efectuando esos controles no permite concluir, al menos de forma individualizada, sobre los recursos utilizados, la oferta, la demanda, la eficiencia o la calidad tomando como referencia el conjunto del sector, lo que supone una limitación al alcance de los trabajos.

No obstante, se ha optado por facilitar la información obtenida, diferenciándola de la correspondiente a la prestación directa del servicio -cuyos datos sí han sido fiscalizados-, y haciendo constar expresamente que se trata de información no contrastada.

Además de la información solicitada a los Ayuntamientos, también serán utilizados datos obtenidos directamente de las empresas privadas concesionarias, que tampoco han podido ser contrastados por los motivos expuestos con anterioridad.

Se ha considerado conveniente en aras de una mayor homogeneidad clasificar los municipios, en función de su población, en dos grupos: de

cincuenta mil a cien mil habitantes y de más de cien mil habitantes.

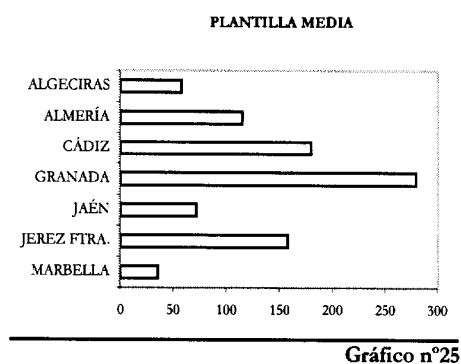
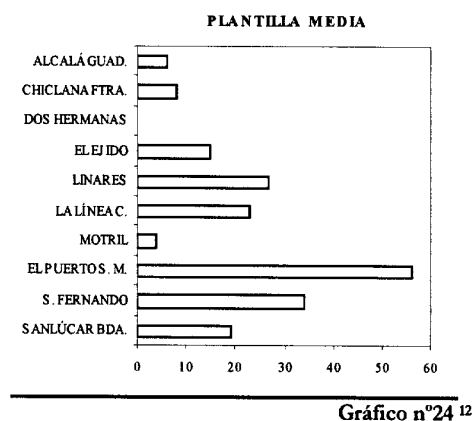
Se ha seguido el mismo orden en la exposición que el empleado en el epígrafe III.2. Prestación Directa.

### III.3.2. Recursos utilizados

#### III.3.2.1. Recursos Humanos

61. El gasto de personal en estas empresas representa el 58% del total de gastos de explotación, con oscilaciones entre el 43% de El Ejido y el 74% de San Fernando, en los municipios de menos de cien mil habitantes y entre el 41% de Jaén y el 69% de Cádiz, en los municipios de más de cien mil habitantes.

Las plantillas medias de las distintas empresas se aprecian en los gráficos siguientes (aparecen en blanco aquellos municipios de los que no se disponen datos):



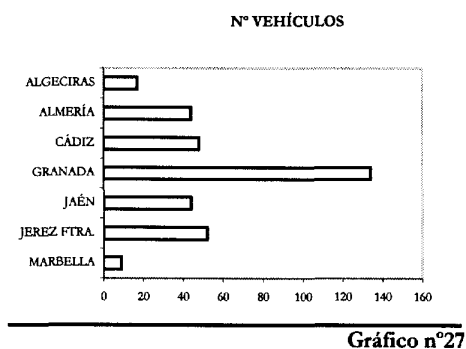
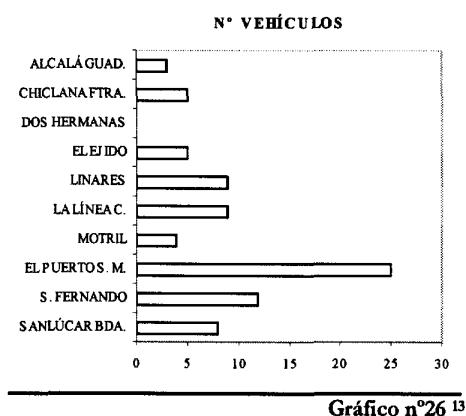
<sup>12</sup> Gráfico modificado por la alegación presentada.

De esas plantillas, los conductores suponen desde el 66% en Linares hasta el 100% en Alcalá de Guadaira y Motril, en los municipios menores, y del 73% en Almería al 91% en Granada, entre los de mayor población.

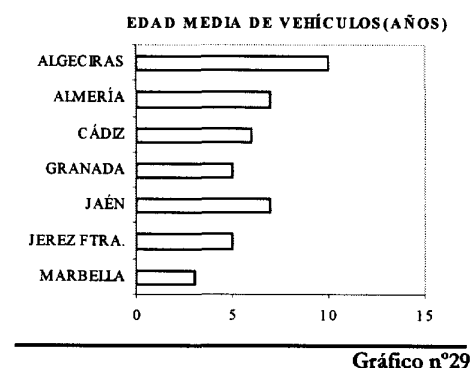
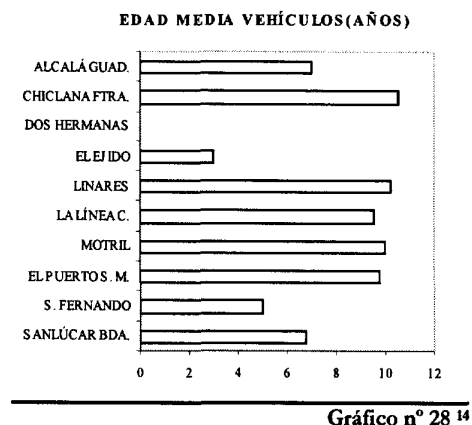
El gasto de personal medio por trabajador, incluyendo Seguridad Social y otros gastos de personal, oscila entre 2,4 MP /14,42 m€ en El Ejido y 4,86 MP/29,21 m€ en San Fernando, con un promedio de 4,36 MP/26,20 m€, en los municipios menores; y entre 2,97 MP/17,85 m€ de Algeciras y 5,43 MP/32,63 m€ de Almería, con un promedio de 4,28 MP /25,72 m€, entre los municipios mayores.

### III.3.2.2. Recursos Materiales

62. Las flotas disponibles por las distintas empresas se reflejan en los gráficos que se exponen a continuación:



Por otro lado, la edad media de dichos vehículos es la siguiente:



Se ha producido en los últimos años una renovación del parque de vehículos y en mayor medida en los municipios de población superior.

### III.3.2.3. Recursos Económicos

63. Tal y como se ha reflejado anteriormente, la información sobre indicadores de gestión solicitada a los respectivos municipios, a su vez ha sido solicitada por éstos a las empresas concesionarias.

En este tipo de indicadores económicos este hecho adquiere especial relevancia, debido a que los datos ofrecidos por la empresa y por el municipio no pueden ser coincidentes. Así por ejemplo, en el cálculo del gasto por kilómetro la empresa considerará sus gastos de explotación, pero no incluirá lógicamente el beneficio industrial que, sin embargo, sí es gasto para el municipio.

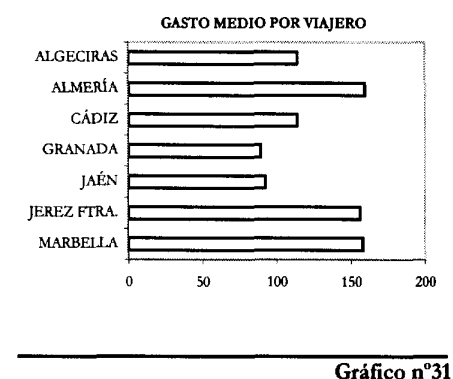
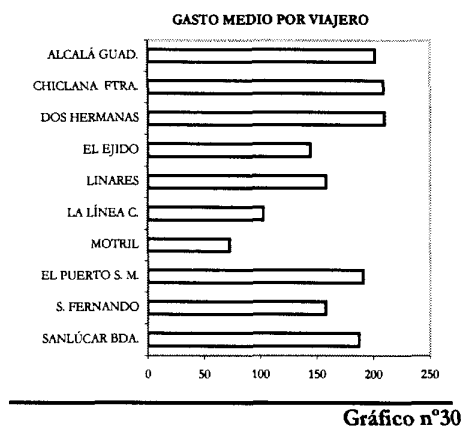
<sup>13</sup> Gráfico modificado por la alegación presentada.

<sup>14</sup> Gráfico modificado por la alegación presentada.

Por otro lado, determinados gastos imputados al municipio se calculan en función de determinados parámetros (kilómetros, por ejemplo), por lo que el resultado difiere si se toman en consideración los gastos de explotación reales.

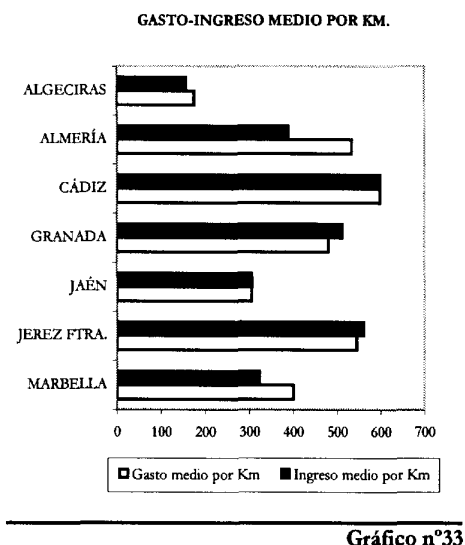
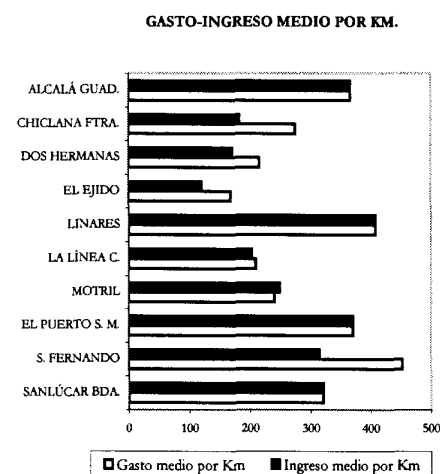
En función de lo expuesto, esta Institución ha utilizado los gastos liquidados a final de ejercicio, incluido el beneficio industrial, y cuando no ha sido posible disponer de la liquidación se ha tomado el importe contabilizado por el municipio, de acuerdo con lo certificado por las Unidades de Intervención.

64. En los gráficos que se exponen a continuación se refleja el gasto por viajero en los respectivos municipios (en pesetas por viajero):



Se observa como el gasto medio por viajero es superior en los municipios de menor población: una media de 164 pesetas/0,99 € por 126 Ptas./0,76 € en los de más de cien mil habitantes.

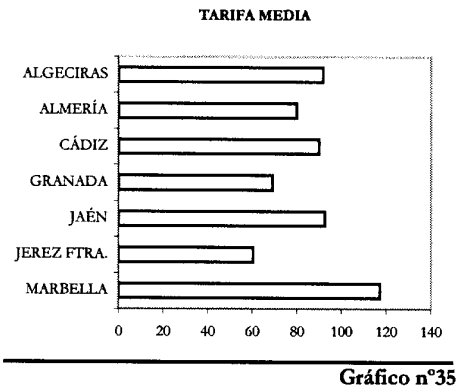
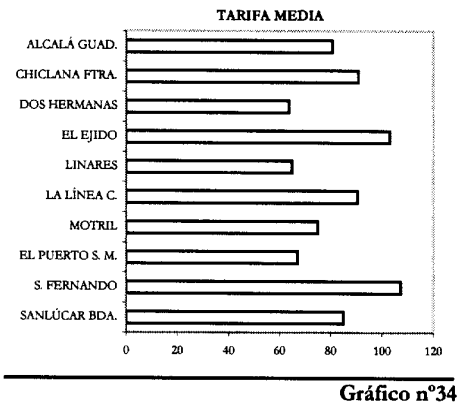
65. A continuación, figuran el gasto medio por kilómetro y el ingreso medio por kilómetro, incluyendo en ambos casos el efecto de las aportaciones municipales:



En algunos municipios se produce el hecho de que el ingreso medio es inferior al gasto medio por kilómetro y, dado que en este último concepto se incluye el beneficio industrial (gasto para el municipio, ingreso para la empresa), ello no significa que las respectivas empresas se encuentren en déficit, sino que el beneficio realmente obtenido sería inferior al beneficio industrial previamente calculado. Sólo cuando dicha diferencia es muy significativa se produciría un déficit real (el beneficio industrial se sitúa normalmente en el 15%). Tanto uno como otro

caso podría determinar una solicitud del concesionario de reestablecer el equilibrio financiero de la actividad.

66. Los ingresos de explotación están muy vinculados a la recaudación de los usuarios a través de las tarifas. A continuación se ofrecen las tarifas medias de los distintos municipios (IVA excluido):



La tarifa media de los municipios de menor población es de 83 Ptas./0,50 € y de 86 Ptas./0,52 € en los mayores. Los importes mínimos se dan en Dos Hermanas y Jerez de la Frontera, con 64 Ptas./0,38 € y 60 Ptas./0,36 € respectivamente, y los máximos en San Fernando y Marbella, con 107 Ptas./0,64 € y 117 Ptas./0,70 €, respectivamente.

67. En el cuadro que se indica a continuación se reflejan los gastos de explotación, desde el punto de vista del municipio, esto es, incluyendo el beneficio industrial del concesionario; los ingresos de explotación, considerando la totalidad de ingresos ordinarios salvo la aportación municipal, ya sea como subvención a la explotación o al viajero; el resultado de explotación; la aportación municipal total y neta, considerando ésta como la diferencia entre lo transferido al concesionario y lo percibido de la administración estatal y, finalmente, los importes relativos que representan los ingresos y las aportaciones municipal y estatal en relación con los gastos de explotación.

| Municipio            | Miles Ptas                    |                  |                  |                  |                  |                        |                 |                     |                     |            |
|----------------------|-------------------------------|------------------|------------------|------------------|------------------|------------------------|-----------------|---------------------|---------------------|------------|
|                      | Proporción sobre Gtos Explot. |                  |                  |                  |                  |                        |                 |                     |                     |            |
|                      | Gtos.<br>Explot.              | Ingr.<br>Explot. | Rtdo.<br>Explot. | Aport.<br>Munic. | Aport.<br>Estat. | Aport.<br>Mun.<br>Neta | Ing.<br>Explot. | Aport. Mun.<br>Neta | Aport.Sum<br>Estat. | a          |
| ALCALÁ GUAD.         | 37.727                        | 15.078           | 22.649           | 22.649           | 2.596            | 20.053                 | 40%             | 53%                 | 7%                  | 100%       |
| CHICLANA FTRA.       | 52.143                        | 23.066           | 29.077           | 29.077           | 3.922            | 25.155                 | 44%             | 48%                 | 8%                  | 100%       |
| DOS HERMANAS         | 68.925                        | 20.919           | 48.006           | 36.692           | 3.808            | 32.884                 | 30%             | 48%                 | 6%                  | 84%        |
| EL EJIDO             | 83.843                        | 59.949           | 23.894           | 0                | 0                | 0                      | 72%             | 0%                  | 0%                  | 72%        |
| LINARES              | 162.638                       | 67.113           | 95.525           | 95.525           | 11.221           | 84.304                 | 41%             | 52%                 | 7%                  | 100%       |
| LA LÍNEA C.          | 154.910                       | 137.768          | 17.142           | 11.784           | 11.784           | 0                      | 89%             | 0%                  | 8%                  | 97%        |
| MOTRIL               | 21.519                        | 5.262            | 16.257           | 14.868           | 3.325            | 11.543                 | 24%             | 54%                 | 15%                 | 94%        |
| EL PUERTO S. M.      | 402.361                       | 151.067          | 251.294          | 251.294          | 22.376           | 228.918                | 38%             | 57%                 | 6%                  | 100%       |
| S. FERNANDO          | 240.247                       | 165.613          | 74.634           | 74.634           | 15.292           | 59.342                 | 69%             | 25%                 | 6%                  | 100%       |
| SANLÚCAR BDA.        | 141.460                       | 64.192           | 77.268           | 77.268           | 8.882            | 68.386                 | 45%             | 48%                 | 6%                  | 100%       |
| <b>Total (Ptas.)</b> | <b>1.365.773</b>              | <b>710.027</b>   | <b>655.746</b>   | <b>613.791</b>   | <b>83.206</b>    | <b>530.585</b>         | <b>52%</b>      | <b>39%</b>          | <b>6%</b>           | <b>97%</b> |
| <b>Total (€)</b>     | <b>8.208</b>                  | <b>4.267</b>     | <b>3.941</b>     | <b>3.689</b>     | <b>500</b>       | <b>3.189</b>           |                 |                     |                     |            |
| ALGECIRAS            | 281.760                       | 228.785          | 52.975           | 23.710           | 23.710           | 0                      | 81%             | 0%                  | 8%                  | 90%        |
| ALMERÍA              | 1.017.264                     | 553.373          | 463.891          | 186.003          | 65.156           | 120.847                | 54%             | 12%                 | 6%                  | 73%        |
| GRANADA              | 2.464.379                     | 2.162.775        | 301.604          | 463.196          | 262.276          | 200.920                | 88%             | 8%                  | 11%                 | 107%       |
| CÁDIZ                | 1.479.700                     | 1.277.570        | 202.130          | 202.130          | 111.853          | 90.277                 | 86%             | 6%                  | 8%                  | 100%       |
| JAÉN                 | 541.311                       | 393.034          | 148.277          | 149.602          | 56.398           | 93.204                 | 73%             | 17%                 | 10%                 | 100%       |
| JEREZ FTRA.          | 1.438.371                     | 574.615          | 863.756          | 905.658          | 91.260           | 814.398                | 40%             | 57%                 | 6%                  | 103%       |
| MARBELLA             | 222.263                       | 164.816          | 57.447           | 14.621           | 14.621           | 0                      | 74%             | 0%                  | 7%                  | 81%        |
| <b>Total (Ptas.)</b> | <b>7.445.048</b>              | <b>5.354.968</b> | <b>2.090.080</b> | <b>1.944.920</b> | <b>625.274</b>   | <b>1.319.646</b>       | <b>72%</b>      | <b>18%</b>          | <b>8%</b>           | <b>98%</b> |
| <b>Total (€)</b>     | <b>44.746</b>                 | <b>32.184</b>    | <b>12.562</b>    | <b>11.689</b>    | <b>3.758</b>     | <b>7.931</b>           |                 |                     |                     |            |

Cuadro nº12

Del cuadro anterior se pueden destacar las siguientes notas:

- En los municipios de mayor población la proporción de los ingresos -principalmente recaudación a viajeros- es muy superior a los de menor población: 72% por 52%. La causa es la mayor utilización del servicio, ya que las tarifas medias son similares.

- Consecuencia de lo anterior es que los municipios de menos de cien mil habitantes deben financiar en mayor proporción los gastos que ocasiona la prestación del servicio: 39% por 18%.

- La financiación estatal es ligeramente superior en los municipios de mayor población, 8% por 6% en los de menor población.

- Cuatro municipios no aportan financiación neta para este servicio público: El Ejido, La Línea de la Concepción, Algeciras y Marbella, debido a que sólo aportan la transferencia recibida del Estado, salvo El Ejido que no ha recibido aportación estatal.

- Por lo general, las tres fuentes descritas no cubren la totalidad de los gastos, considerando incluido en los mismos el beneficio industrial del concesionario.

68. La aportación municipal neta por habitante, que se refleja en el siguiente cuadro, representa el esfuerzo financiero efectivo desde el punto de vista del contribuyente municipal y se acompaña de la aportación municipal neta por viajero:

| Municipio       | Población        | (Ptas.)          |             |
|-----------------|------------------|------------------|-------------|
|                 |                  | Aport. Mun. Neta |             |
|                 |                  | Por hab.         | Por viajero |
| ALCALÁ GUAD.    | 57.206           | 351              | 107         |
| CHICLANA FTRA.  | 50.857           | 495              | 101         |
| DOS HERMANAS.   | 97.324           | 338              | S/D         |
| EL EJIDO        | 53.008           | 0                | 0           |
| LA LÍNEA C.     | 59.993           | 0                | 0           |
| LINARES         | 58.034           | 1.453            | 82          |
| MOTRIL          | 50.172           | 230              | 40          |
| EL PUERTO S. M. | 75.478           | 3.033            | 109         |
| S. FERNANDO     | 88.179           | 673              | 39          |
| SANLÚCAR BDA.   | 61.966           | 1.104            | 91          |
| <b>Total</b>    | <b>652.217</b>   | <b>814</b>       | <b>61</b>   |
| ALGECIRAS       | 104.087          | 0                | 0           |
| ALMERÍA         | 168.945          | 715              | 19          |
| CÁDIZ           | 140.061          | 645              | 7           |
| GRANADA         | 244.486          | 822              | 6           |
| JAÉN            | 110.781          | 841              | 16          |
| JEREZ FTRA.     | 183.677          | 4.434            | 89          |
| MARBELLA        | 105.910          | 0                | 0           |
| <b>Total</b>    | <b>1.057.947</b> | <b>1.247</b>     | <b>19</b>   |

Cuadro nº13

Destacan las altas aportaciones de dos municipios: El Puerto de Santa María y Jerez de la Frontera.

En general, la aportación neta por habitante es superior en los municipios de población superior a cien mil habitantes que, en principio, podrían sufrir en mayor medida el problema de la congestión del tráfico urbano. Ocurre, sin embargo, lo contrario con la aportación municipal neta por viajero, debido a la mayor demanda existente en los municipios de más de cien mil habitantes.

### III.3.3. Oferta y Demanda

69. A continuación se indican los datos básicos, tanto desde un punto de vista estático como dinámico, de la oferta de transporte urbano, así como de la demanda y del índice de utilización en los municipios de población menor a cien mil habitantes:

| MUNICIPIO                 | ALCALÁ GUADAIRA | CHICLANA FTRA. | DOS HERMANAS | EL EJIDO  | LA LÍNEA CONCEPCIÓN | LINARES   | MOTRIL  | EL PUERTO SANTA MARÍA | SAN FERNANDO | SANLÚCAR BARRAMEDA |
|---------------------------|-----------------|----------------|--------------|-----------|---------------------|-----------|---------|-----------------------|--------------|--------------------|
| Longitud de la Red (Kms.) | 19              | 72             | S/D          | 112       | 63                  | 105       | S/D     | 160                   | 75           | 53                 |
| Nº Vehículos              | 3               | 5              | S/D          | 5         | 9                   | 9         | S/D     | 25                    | 12           | 8                  |
| Nº Kms.Recorridos         | 107.598         | 189.775        | S/D          | 497.770   | 739.508             | 400.133   | S/D     | 1.129.969             | 530.815      | 462.474            |
| Kms. por habitante        | 2               | 4              | S/D          | 9         | 12                  | 7         | S/D     | 15                    | 6            | 7                  |
| Nº plazas ofertadas       | 969.828         | 502.945        | 1.240.992    | 1.173.459 | 2.201.330           | 4.599.387 | 592.771 | 4.524.972             | 6.942.124    | 3.271.541          |
| Plazas por habitante      | 17              | 10             | 13           | 22        | 37                  | 79        | 12      | 60                    | 79           | 53                 |
| Nº Viajeros totales       | 186.885         | 249.329        | S/D          | 581.330   | 1.510.305           | 1.027.242 | 287.193 | 2.107.013             | 1.522.045    | 755.346            |
| % Utilización             | 19%             | 50%            | S/D          | 50%       | 69%                 | 22%       | 48%     | 47%                   | 22%          | 23%                |

S/D: Sin datos

Cuadro nº 14

De los datos anteriores se puede destacar lo siguiente:

- En cuanto a longitud de la red sobresalen El Puerto de Santa María y El Ejido, en el que se da bastante dispersión, y Linares. La longitud de la red no guarda correlación con la población, ya que determinadas localidades como San Fernando o Sanlúcar de Barrameda cuentan con un número de habitantes similar a las reseñadas.

- En kilómetros ofertados por habitante se observa una gran variación, desde 15 en el Puerto de Santa María hasta 2 en Alcalá de Guadaira. Otro tanto ocurre con las plazas ofertadas por habitante, desde 79 en Linares y San Fernando hasta las 10 de Chiclana de la Frontera.

- Por último, en cuanto al índice de utilización las mayores tasas se dan en La Línea de la Concepción, con el 69%, y en Chiclana de la Frontera y El Ejido, con el 50%. En general se da un

mayor índice de utilización en aquellas localidades en las que la oferta de plazas por habitante es media o baja.

70. En el siguiente cuadro se reflejan los mismos datos de los municipios de población superior a cien mil habitantes:

|                           | ALGECIRAS | ALMERÍA    | CÁDIZ      | GRANADA     | JAÉN       | JEREZ FTRA. | MARBELLA  |
|---------------------------|-----------|------------|------------|-------------|------------|-------------|-----------|
| Longitud de la Red (Kms.) | 112       | 177        | 65         | 141         | 255        | 237         | 77        |
| Nº Vehículos              | 17        | 44         | 48         | 134         | 44         | 52          | 9         |
| Nº Kms.Recorridos         | 1.600.160 | 2.000.245  | 2.472.754  | 6.466.759   | 1.774.206  | 2.787.514   | 556.156   |
| Kms. por habitante        | 15        | 12         | 18         | 26          | 16         | 15          | 5         |
| Nº plazas ofertadas       | S/D       | 27.020.642 | 45.451.894 | 112.587.927 | 45.784.870 | 33.100.575  | 5.146.898 |
| Plazas por habitante      | S/D       | 160        | 325        | 150         | 413        | 180         | 49        |
| Nº Viajeros totales       | 2.468.699 | 6.520.644  | 12.982.190 | 31.249.911  | 5.856.829  | 9.200.000   | 1.404.872 |
| % Utilización             | S/D       | 24%        | 29%        | 28%         | 13%        | 28%         | 27%       |

Cuadro nº 15

Del cuadro anterior se puede destacar:

- En cuanto a longitud de red, la ciudad de Jaén supera notablemente al resto de poblaciones (podría darse la circunstancia de solapamiento entre transporte urbano o interurbano o bien ser debido a una mayor dispersión de los núcleos urbanos).
- En relación con los kilómetros por habitante, la mayor oferta se da en Granada, sobresaliendo del resto de poblaciones, mientras que el valor mínimo se da en Marbella.
- En cuanto a número de plazas por habitante se da una tasa muy alta en Jaén, mientras el valor mínimo lo ofrece nuevamente Marbella. En esta ciudad se da una alta proporción de vehículos por habitante.
- Finalmente en cuanto a índice de utilización, se dan unas tasas muy homogéneas, con la salvedad de Jaén que se sitúa en valores inferiores alejados de la media.

III.3.4. Eficiencia

71. En primer lugar, en relación con los consumos (*inputs*), se tratarán los aspectos relativos a personal.

Los gráficos que se exponen a continuación reflejan el indicador número de trabajadores por vehículo:

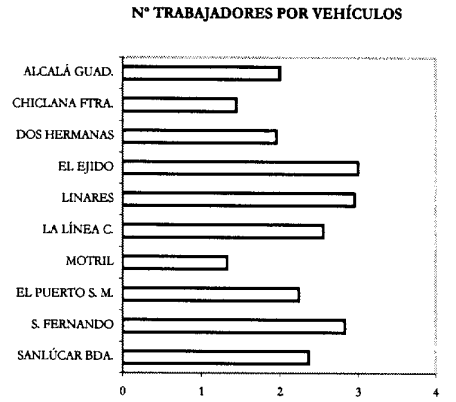


Gráfico nº36

Destaca la baja proporción de las empresas de Chiclana de la Frontera y Motril.

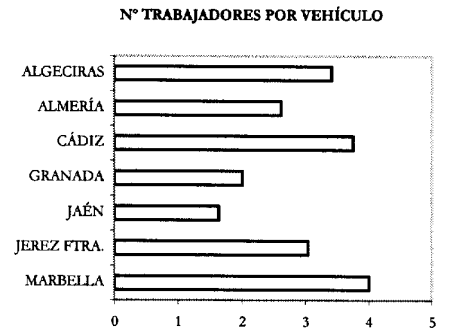
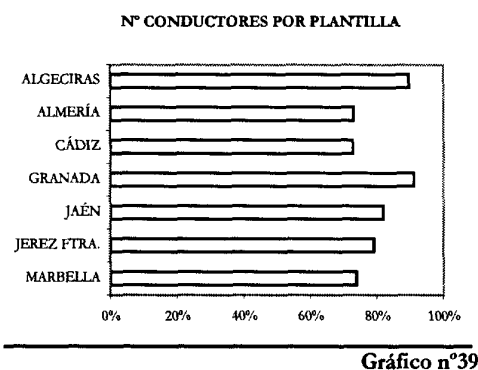
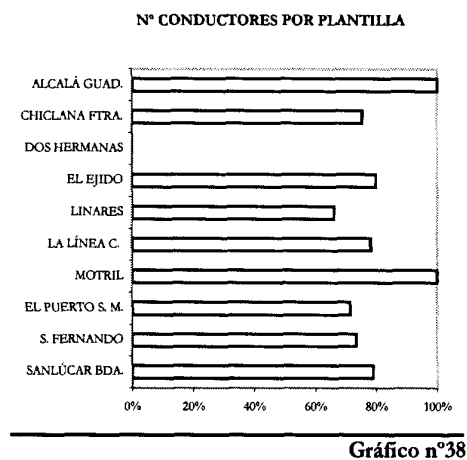


Gráfico nº37

Entre los municipios de mayor población destacan las bajas tasas de Jaén y Granada y, por el contrario, las altas tasas de Marbella y Cádiz.

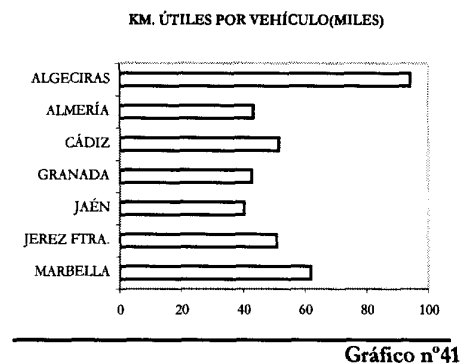
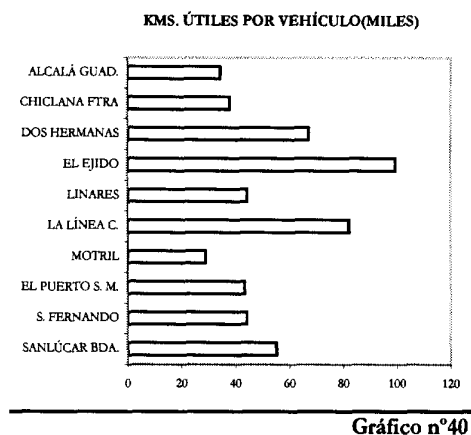
Dentro del personal, la principal categoría en número de trabajadores es la de conductores-perceptores, que en relación con el total de la plantilla son los siguientes:



Este indicador está matizado por la prestación propia o no del servicio de mantenimiento y reparación de los vehículos, y por la necesidad de contar con un servicio de administración específico para la localidad (cuando se presta el servicio sólo en una localidad) o bien sea compartido.

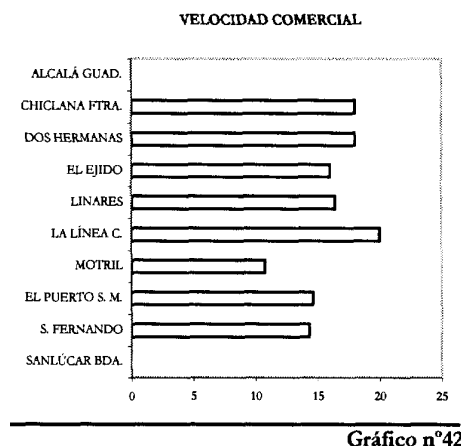
En relación con los resultados (*outputs*), la producción media en número de kilómetros por conductor oscila, dentro del primer grupo, entre los 17.933 de Alcalá de Guadaira y los 41.481 de El Ejido (no se cuenta con datos de Dos Hermanas y Motril). En los municipios de mayor población, oscila entre los 18.776 Kms. por conductor en Marbella hasta los 30.772 de Algeciras.

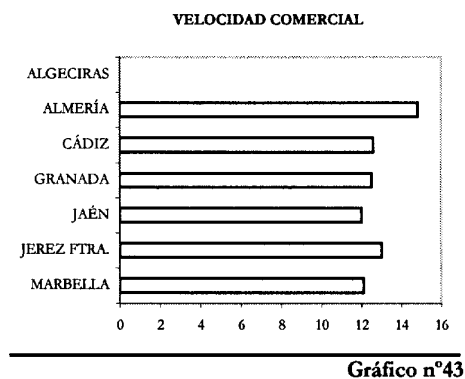
72. El indicador kilómetros por vehículo figura en los gráficos siguientes:



Destaca la alta proporción de Kms. por vehículo en El Ejido y La Línea de la Concepción, dentro del primer grupo, y de Algeciras en el segundo.

73. Como último indicador de este apartado se expone a continuación la velocidad comercial, indicador que como ya se ha indicado entraña serias dificultades de medición:





La velocidad comercial media es, en general, superior en los municipios de menor población, en los que se suelen producir menos problemas de congestión del tráfico urbano.

74. De forma similar a lo utilizado en el epígrafe III.2.4., en el cuadro que se expone a continuación se refleja el indicador sintético de ineficiencia relativa, de tal manera que, a igual población, los importes superiores reflejarían mayor nivel de ineficiencia:

| Municipio       | Índice Ineficiencia | Población |
|-----------------|---------------------|-----------|
| ALCALÁ GUAD.    | 49                  | 57.206    |
| CHICLANA FTRA.  | 59                  | 50.857    |
| DOS HERMANAS.   | 32                  | 97.324    |
| EL EJIDO        | 38                  | 53.008    |
| LA LÍNEA C.     | 55                  | 59.993    |
| LINARES         | 181                 | 58.034    |
| MOTRIL          | 8                   | 50.172    |
| EL PUERTO S. M. | 377                 | 75.478    |
| S. FERNANDO     | 195                 | 88.179    |
| SANLÚCAR BDA.   | 137                 | 61.966    |
| ALGECIRAS       | 54                  | 104.087   |
| ALMERÍA         | 511                 | 168.945   |
| CÁDIZ           | 721                 | 140.061   |
| GRANADA         | 432                 | 244.486   |
| JAÉN            | 138                 | 110.781   |
| JEREZ FTRA.     | 666                 | 183.677   |
| MARBELLA        | 133                 | 105.910   |

**Cuadro nº16**

75. Por otra parte, de los diecisiete municipios en los que el servicio se presta de forma indirecta, sólo en cuatro (Almería, Granada, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda) se introducen parámetros diferentes al déficit de explotación para calcular el importe a satisfacer al concesionario, tales como evolución del número de kilómetros, del número de viajeros, de los

costes, de los ingresos atípicos o de la satisfacción del usuario.

En general, esto supone que no se está ofreciendo un incentivo para lograr una mayor eficiencia o productividad, situación que se agrava si se considera la prestación en régimen de exclusividad o monopolio, ya mencionada, y el amplio plazo de vigencia de los contratos, que inicialmente se prolongan durante una media de diecinueve años y a su finalización suelen ser prorrogados.

### III.3.5. Calidad

76. Sólo tres empresas cuentan con Certificación de Calidad, las que prestan sus servicios en Granada, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda. Por otro lado, ninguna de las empresas ha obtenido la Certificación de Gestión Medioambiental.<sup>15</sup>

En relación con las encuestas de satisfacción de usuarios, sólo se han realizado en el ejercicio 2000 en Almería y Jerez de la Frontera.

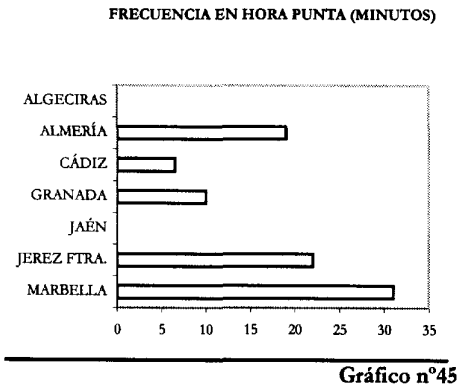
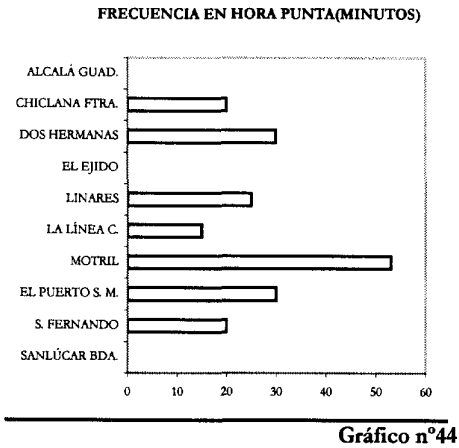
El análisis de las quejas y reclamaciones, debido a su bajo número, no se considera de interés: desde ninguna reclamación en La Línea de la Concepción, Linares, Motril y San Fernando hasta 4 reclamaciones por millón de viajeros en Chiclana de la Frontera, entre los municipios menores, y desde 0,46 en Cádiz hasta 5,5 en Jerez de la Frontera, en los municipios de mayor población.

Siguiendo el esquema de exposición del epígrafe III.2.5., se van a distinguir los indicadores relativos a calidad en cuatro grupos: agilidad, accesibilidad, comodidad y seguridad.

#### A) Agilidad

77. Además de la velocidad comercial, vista en el apartado anterior, corresponde analizar en cuanto a este aspecto el intervalo de paso promedio en hora punta, indicador que igualmente plantea serias dificultades de medición cuando no se dispone de un Sistema de Ayuda a la Explotación (aparecen en blanco los municipios de los que no se dispone de datos).

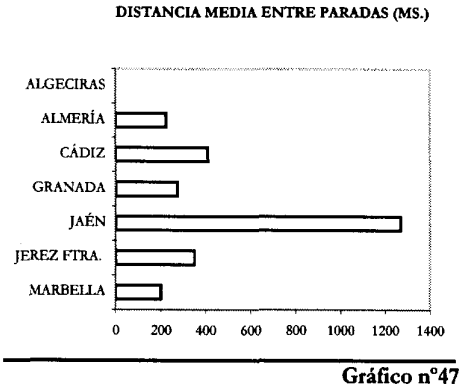
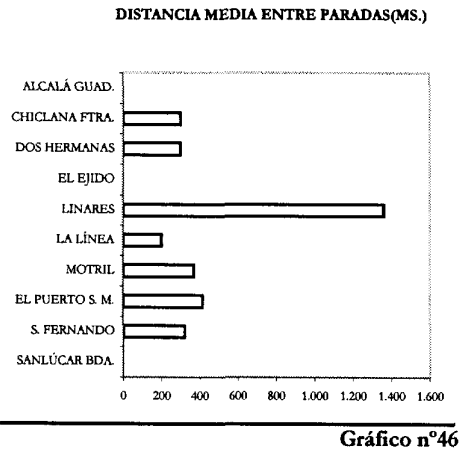
<sup>15</sup> Párrafo modificado por la alegación presentada.



En general, se observa un intervalo de paso promedio inferior en los municipios de mayor población.

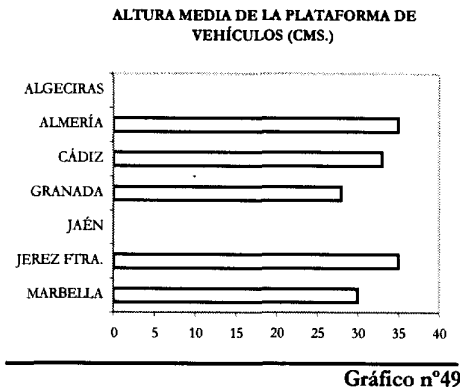
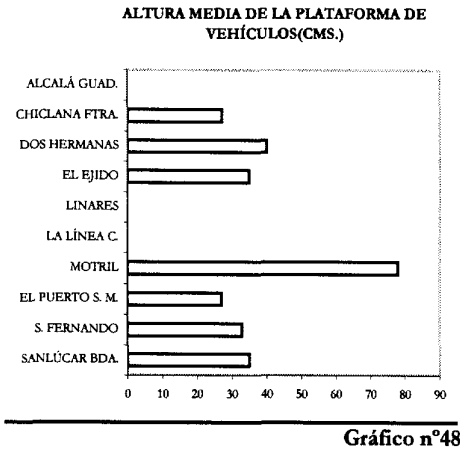
B) Accesibilidad

78. En primer lugar, en cuanto a distancia media entre paradas, los resultados son los siguientes:



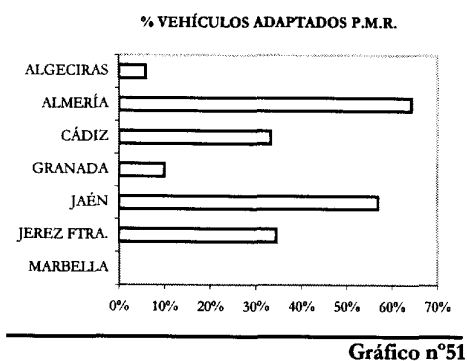
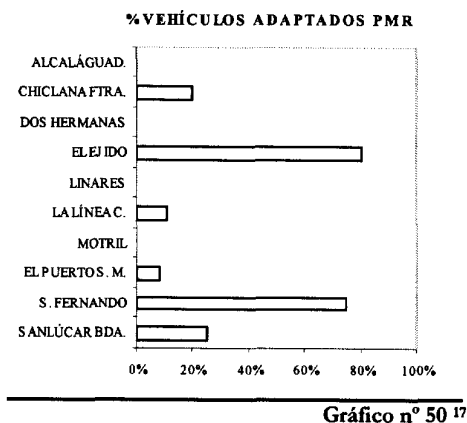
Destacan las poblaciones de Linares y Jaén en las que la distancia media supera claramente un kilómetro.

En cuanto a altura media de las plataformas de los vehículos destaca, según los datos facilitados, el municipio de Motril que duplica la media de su grupo, si bien varias poblaciones no han ofrecido información<sup>16</sup>.



<sup>16</sup> En algunos municipios los datos facilitados de este indicador no guardan correlación con la edad media de sus vehículos (ver epígrafe III.3.2.2.).

Finalmente, en cuanto a vehículos adaptados a las personas con movilidad reducida, los datos que se han podido obtener aparecen a continuación:

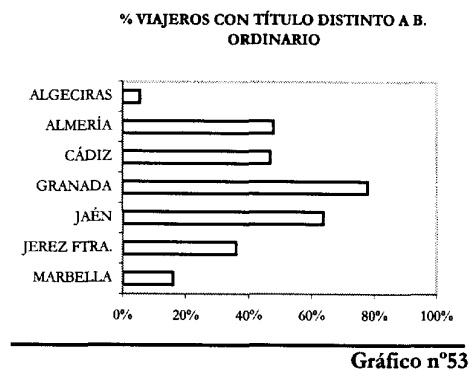
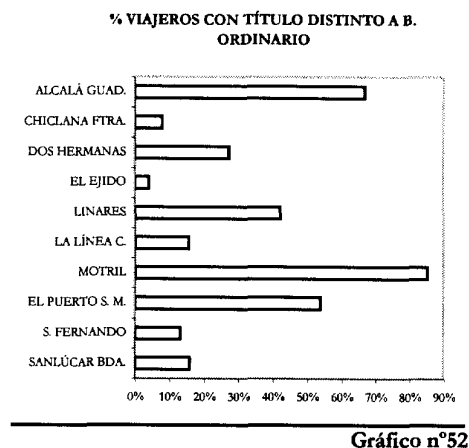


Destacan en este aspecto los municipios de El Ejido y San Fernando, entre los de menor población, y Almería y Jaén, entre los de población superior.

Al contrario, no disponen de ningún vehículo adaptado los municipios de Dos Hermanas, Linares y Motril.

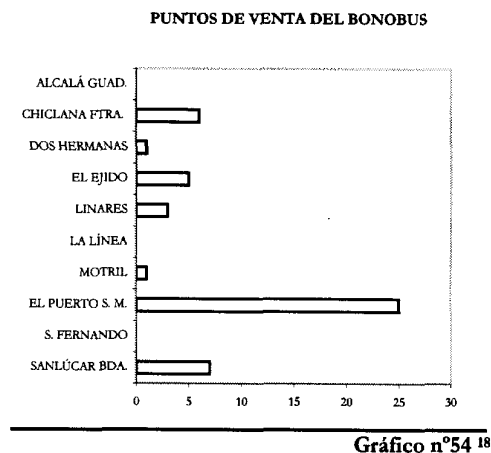
### C) Comodidad

79. Dentro de este aspecto, en primer lugar, se verá la rapidez de acceso al vehículo a través del indicador proporción de viajeros con título distinto al billete ordinario o univiaje:



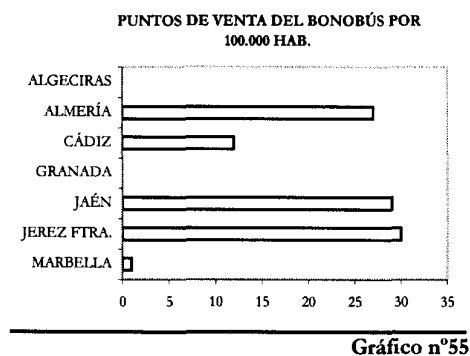
Dentro del primer grupo destacan Motril y Alcalá de Guadaira y dentro del segundo Granada y Jaén.

Para que ello se produzca se debe facilitar la adquisición, entre otros títulos, del bonobús. En los siguientes gráficos aparecen el número de puntos de venta de este tipo de título por cada cien mil habitantes:



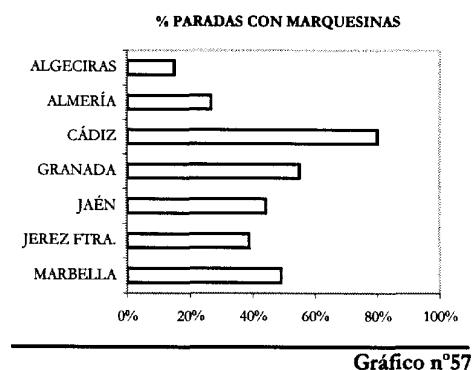
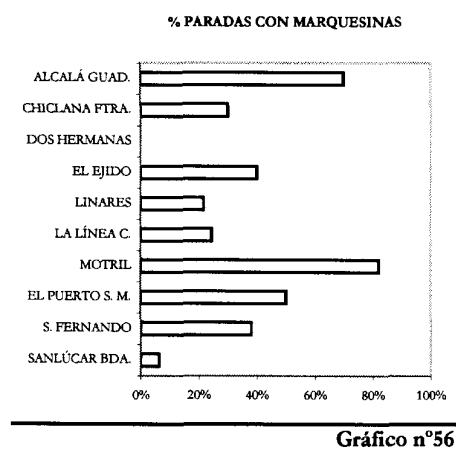
<sup>17</sup> Gráfico modificado por la alegación presentada.

<sup>18</sup> Gráfico modificado por las alegaciones presentadas.



No disponen de ningún punto de venta de bonobús las empresas de los municipios de La Línea de la Concepción y Algeciras.

En relación con la proporción de paradas con marquesinas, se han facilitado los datos siguientes:



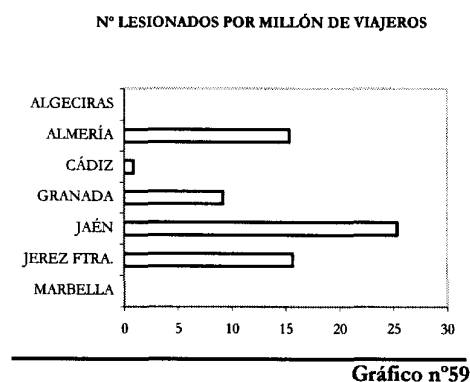
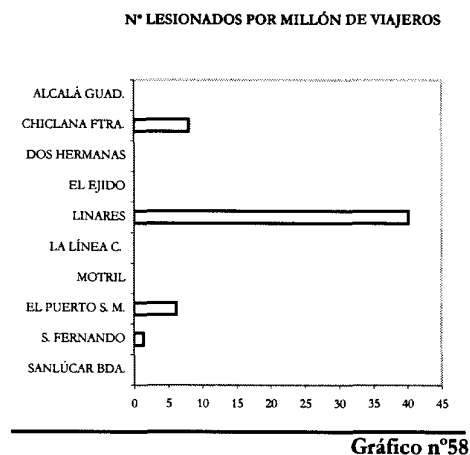
Destacan los municipios de Motril y Alcalá de Guadaira, en el primer grupo, y de Cádiz en el segundo.

En relación con la proporción de vehículos que disponen de aire acondicionado, en general, la

totalidad de los vehículos cuentan con él, salvo los municipios de Chiclana de la Frontera, La Línea de la Concepción, San Fernando y Cádiz, en las que la proporción es del 40, 56, 75 y 96 por ciento, respectivamente.

#### D) Seguridad

80. En cuanto a accidentalidad de los viajeros, el número de lesionados por millón de viajeros es el siguiente<sup>19</sup>:



Como se puede observar, hay un número significativo de municipios que no han ofrecido a esta Institución información sobre este particular.

Finalmente, en cuanto a accidentalidad de vehículos, el número de accidentes, ya sea responsabilidad de la empresa o no, es la siguiente:

<sup>19</sup> En Motril se comunica que no se ha dado ningún lesionado en el ejercicio 2000.

Nº ACCIDENTES POR MILLÓN DE KMS.

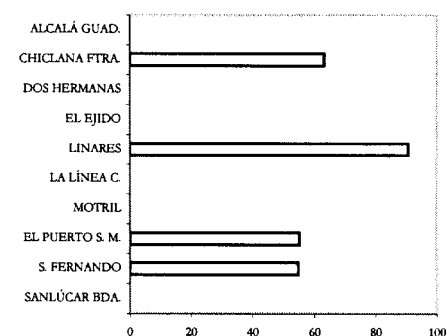


Gráfico n°60

Nº ACCIDENTES POR MILLÓN DE KMS.

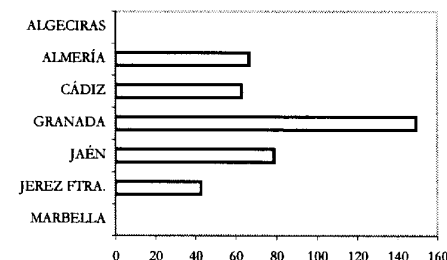


Gráfico n°61

Asimismo, hay varios municipios que no han ofrecido datos sobre siniestralidad de sus vehículos.

#### IV. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

##### IV.1. SOBRE ASPECTOS GENERALES

81. En cuanto a la regulación de este sector, la Comunidad Autónoma cuenta con competencias exclusivas en materia de transportes terrestres, tal y como recoge el artículo 13.10 del Estatuto de Autonomía para Andalucía, siendo la ordenación local en esta materia subsidiaria de la legislación autonómica.

Se echa de menos una norma de la Comunidad Autónoma que aborde el problema del transporte colectivo urbano con una perspectiva integradora, evitando en consecuencia la actual dispersión legislativa. En su defecto, se han aprobado hasta el momento la constitución de los Consorcios de Transportes del Área de Sevilla y de la Bahía de

Cádiz, estando previstos próximamente la constitución de los correspondientes a las Áreas de Málaga y Granada.

No obstante, durante el trámite de alegaciones del presente Informe, el Consejo de Gobierno de 19 de noviembre de 2002 aprobó el Proyecto de Ley de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos y acordó su remisión al Parlamento de Andalucía <sup>20</sup> (§§ 12 a 14).

*Sería conveniente proceder, en uso de las competencias de la Comunidad Autónoma, a regular el servicio de transporte urbano colectivo desde una perspectiva integradora, de tal manera que se contemplen las funciones y competencias de los distintos agentes y la adecuada relación entre las distintas modalidades de transporte urbano.*

82. De los veintidós municipios que obligatoriamente deben prestar el servicio por contar con más de cincuenta mil habitantes, cuatro han optado por la prestación directa, mediante sociedad mercantil municipal -Córdoba, Huelva, Málaga y Sevilla- y dieciocho por la prestación indirecta, mediante concesión administrativa (si bien en el municipio de Vélez-Málaga no se ha llegado a formalizar la relación contractual), salvo Sanlúcar de Barrameda, que optó por la sociedad de economía mixta.

Tanto en una modalidad de prestación como en la otra, el servicio se presta con carácter de práctica exclusividad o monopolio, con algunas excepciones no significativas (§15).

83. Las fuentes financieras son, por orden de importancia, las tarifas satisfechas por los usuarios, las aportaciones municipales y las subvenciones finalistas del Estado (§16).

##### IV.2. SOBRE LA PRESTACIÓN DIRECTA

###### *Seguimiento por los Entes Locales*

84. De acuerdo con lo previsto en el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, estos entes, a través de los Consejos de Administración, participan en la dirección y gestión del servicio, disponiendo de cuanta información

<sup>20</sup> Párrafo añadido por la alegación presentada

sea necesaria para la toma de decisiones. En ocasiones además se han establecido estrategias a medio o largo plazo, mediante Contrato Programa o Plan Estratégico.

Los resultados de las comprobaciones efectuadas en las distintas sociedades mercantiles han resultado satisfactorios, por lo que la información obtenida se puede considerar fiable y, por tanto, comparable (§§ 19-20).

#### *Recursos utilizados*

85. En relación con la utilización de recursos, el principal componente de los gastos de explotación lo constituye el gasto de personal, que supone del 70 al 76 por ciento (§ 22).

86. Se observan unas diferencias significativas en las retribuciones medias de la misma categoría: del 30% en personal de talleres, del 40% en inspectores y conductores, del 61% en dirección y del 90% en administración (§ 24).

87. El absentismo medio de la empresa Emtsam es muy elevado, cercano al 9% y muy alejado de la mínima de este subgrupo, Tussam, con algo menos del 5%. Estas diferencias aumentan entre el denominado personal de movimiento (10% en Emtsam y 4% en Tussam), y no obedecen -al menos, únicamente- a la distinta edad media de la plantilla (§ 26).

88. En relación con los recursos materiales, los vehículos de Aucorsa son los de mayor edad media, en torno a 10 años, mientras que en el resto es de aproximadamente 6 años.

El parque máximo en circulación es menor en Emtsam, con tan sólo el 81%, a pesar de que esta empresa tiene la menor proporción de averías por vehículo (Aucorsa no ofreció datos) (§ 27).

89. Finalmente en cuanto a recursos económicos, se pueden destacar las siguientes notas (§§ 29 a 32 y 34):

- La tarifa media (incluyendo los viajes gratuitos) más alta se da en Emtsam y la mínima en Tussam, con 76 Ptas. /0,46 € y 46 Ptas /0,28 €, respectivamente.

- El déficit por viajero oscila entre las 66 Ptas. /0,4 € en Emtsam y las 38 Ptas. /0,23 € de Aucorsa, lo que supone una diferencia del 71%.

- El déficit por kilómetro es máximo en Emtusa y mínimo en Aucorsa, con 299 Ptas. /1,8 € y 182 Ptas. /1,09 €, respectivamente, lo que supone una variación del 64%.

- El déficit por habitante es máximo en Tussam y mínimo en Aucorsa, con 5.274 Ptas./31,7 € y 2.744 Ptas. /16,49 €, respectivamente, una diferencia del 92%.

- Se han observado diferencias significativas en los precios de adquisición de algunos bienes y servicios, en particular, aceite de motor y seguros de los vehículos.

- En cuanto a la financiación, los ingresos propios suponen 10 puntos porcentuales más en Aucorsa que en el resto de empresas, recibiendo en consecuencia dicha empresa la menor aportación municipal neta. La aportación estatal oscila entre el 11% de Tussam y el 6% de Emtusa, lo que supone para esta última una mayor aportación municipal.

- La mayor aportación municipal neta por habitante se da en Tussam y la menor en Aucorsa, siendo la primera el doble que la segunda.

#### *Oferta y Demanda*

90. Tussam ofrece un número significativamente superior de plazas por habitante, 368, mientras en el resto no se superan las 260. Comportamiento similar se da en cuanto a los kilómetros útiles por habitante (§ 37).

91. El índice de utilización oscila entre el 25% de Emtsam y el 34% de Tussam, mientras que el número de viajes por habitante se sitúa entre los 62 y los 127 en las mismas empresas citadas (§ 38).

92. En los últimos diez años, se ha producido un paulatino crecimiento de la oferta en Aucorsa y Tussam, con incrementos globales respectivos del 37 y del 29%, y de estancamiento con ciertos periodos de disminución en Emtusa y Emtsam.

La demanda en el mismo período ha crecido en Tussam y Aucorsa, en el 14 y el 4%, respectivamente, y ha sufrido una disminución en Emtsam, 8%, y Emtusa, 4% (§ 39).

93. Se está incrementando paulatinamente la utilización del bonobús (en Tussam ya supone el 67%), en detrimento del billete univiaje, que comporta menor agilidad en el acceso al vehículo (§ 40).

94. De las cuatro empresas fiscalizadas, sólo en Tussam no se tiene en cuenta la capacidad económica del solicitante para otorgar la tarjeta para usuarios de la tercera edad (§ 41).

#### *Eficiencia*

95. La empresa Emtsam ofrece la proporción mínima de trabajadores por vehículo, siendo la máxima Emtusa, con 2,98 y 3,58, respectivamente. Las mismas empresas ofrecen también las tasas mínima y máxima en cuanto a conductores por vehículo. No obstante, Emtsam tiene la proporción más alta de trabajadores de talleres por vehículo, siendo la mínima la de Aucorsa (§ 45).

96. Emtusa presenta la mayor proporción de kilómetros por conductor, siendo la menor en Tussam, con 19.675 y 17.141, respectivamente.

Emtusa presenta también la mayor tasa de kilómetros por vehículo, siendo la mínima la de Emtsam, con 48.696 y 38.782, respectivamente.

La principal causa de los viajes perdidos son la congestión del tráfico -entre el 40 y el 50%-, y las averías, que suponen un tercio del total (§ 46).

97. Sólo en Emtusa se ha producido un incremento de la productividad en el ejercicio (1,24%), entendida como relación entre los incrementos de los kilómetros útiles y de la plantilla. En Tussam, se ha mantenido y en Aucorsa y Emtsam se han producido retrocesos del 0,25 y 0,27%.

El consumo de combustible por cada 100 kilómetros oscila entre los 54 litros de Tussam y los 49 de Aucorsa. El de aceite entre los 0,37 de Emtusa y los 0,11 de Tussam (§ 47).

98. La velocidad comercial está paulatinamente descendiendo en los últimos años, motivado por el incremento del parque de vehículos privados. Este proceso es más acusado en el caso de la empresa Emtsam. Para aumentarla es necesario que los correspondientes Ayuntamientos utilicen instrumentos tales como carriles-bus, preferencia en la señalización semafórica, calles de uso exclusivo para transporte público, correcta ubicación de aparcamientos rotatorios, peatonalización del centro urbano, etc. (§ 48).

99. Un indicador sintético de ineficiencia, si bien parcial, puede ser calculado mediante el producto del gasto por kilómetro, del gasto por viajero y del gasto por habitante, de tal manera que a mayor valor e igual población, mayor sería el nivel de ineficiencia. Dado que las poblaciones no son equivalentes, al menos sí se puede deducir que Aucorsa es menos ineficiente que Emtusa, y que Tussam es menos ineficiente que Emtsam (§ 50).

#### *Calidad*

100. Sólo Emtsam ha obtenido las Certificaciones de los Sistemas de Aseguramiento de la Calidad y de Gestión Medioambiental.

Emtsam y Tussam realizan anualmente encuestas de satisfacción de usuarios (§ 51).

101. En general, Tussam ofrece mejores indicadores en cuanto a agilidad, accesibilidad y comodidad del servicio (§§ 52 a 54).

102. En cuanto a seguridad, Aucorsa tiene la menor tasa de accidentalidad de viajeros y Emtsam la menor tasa de siniestralidad de los vehículos (§ 55).

### IV.3. SOBRE LA PRESTACIÓN INDIRECTA

#### *Seguimiento por los Entes Locales*

103. En general, no se dan los requisitos de lo que sería el establecimiento y la aplicación de un sistema de control efectuado de forma regular sobre la prestación de este servicio público y sus consecuencias económicas (§§ 57-58).

**104.** Dado que -aunque no se deriven expresamente de las estipulaciones pactadas- es posible que el concesionario solicite la cobertura del eventual desequilibrio financiero, la entidad local debe efectuar un control de carácter económico (§ 59).

**105.** La ausencia de los controles mencionados impide efectuar conclusiones, al menos de forma individualizada, sobre los distintos aspectos de este servicio público (§ 60).

*Con independencia de que el servicio sea prestado por un contratista de la Administración, la entidad local, como titular del servicio, debe efectuar los controles necesarios que aseguren que el servicio es prestado de acuerdo con las condiciones pactadas, tanto cuantitativas como cualitativas, así como la adecuada correspondencia entre los importes pactados y las liquidaciones presentadas por las empresas concesionarias.*

#### *Recursos utilizados*

**106.** El gasto de personal representa el 58% del total de gastos de explotación, si bien con oscilaciones importantes.

El gasto de personal medio se sitúa en 4,3 MP/25,84 m€ (§ 61).

**107.** En los últimos años se ha producido una renovación del parque de vehículos, en mayor medida en los municipios de población superior a cien mil habitantes (§ 62).

**108.** El gasto medio por viajero es inferior en los municipios de población superior a cien mil habitantes, 126 Ptas./0,76 €, por 164 Ptas./0,99 € en los municipios menores de esa población (§ 64).

**109.** El gasto medio por kilómetro es inferior en los municipios de menos de cien mil habitantes, 303 Ptas./1,82 € por 434 Ptas./2,61 € en los municipios mayores (§ 65).

**110.** La tarifa media de los municipios de menor población es ligeramente inferior, 83 Ptas./0,5 € por 86 Ptas./0,52 € en los de mayor población (§ 66).

**111.** Los ingresos de explotación (recaudación a usuarios y publicidad) representan una proporción sobre los gastos de explotación notablemente superior en los municipios de mayor población, 72%, y 52% en los municipios de menos de cien mil habitantes.

En consecuencia, los municipios de menos de cien mil habitantes deben financiar en mayor medida los gastos de la prestación del servicio: 39% por 18%.

Cuatro municipios no aportan financiación neta para este servicio en el ejercicio fiscalizado: El Ejido, La Línea de la Concepción, Algeciras y Marbella (§ 67).

**112.** Considerando la aportación municipal neta por habitante destacan los importes de El Puerto de Santa María -con 3.033 Ptas./18,23 €, siendo la media del grupo de 814 Ptas./4,89 € - y de Jerez de la Frontera -con 4.434 Ptas./26,65 €, siendo la media de los municipios de más de cien mil habitantes de 1.247 Ptas./7,49 € (§ 68).

#### *Oferta y Demanda*

**113.** Se observan unas significativas diferencias entre las ofertas de transporte urbano colectivo que presentan los distintos municipios con poblaciones similares, tanto en relación con el número de kilómetros por habitante como en número de plazas ofertadas por habitante.

Entre los municipios de menos de cien mil habitantes se observa un índice de utilización superior en las localidades con oferta de plazas por habitante media o baja. En los municipios de mayor población se dan unas tasas, en general, similares (§§ 69-70).

#### *Eficiencia*

**114.** La proporción de trabajadores por vehículo es superior entre los municipios de mayor población (si bien con algunas excepciones, como el caso de Granada, por ejemplo) (§ 71).

**115.** La velocidad comercial es superior en los municipios de cincuenta a cien mil habitantes (§ 73).

**116.** El indicador sintético de ineficiencia relativa señala como municipios con mayor grado de ineficiencia a El Puerto de Santa María, dentro del grupo de municipios de menor población, y a Cádiz y Jerez de la Frontera, entre los de mayor población (§74).

**117.** Sólo en cuatro municipios (Almería, Granada, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de Barrameda) se introducen parámetros diferentes del déficit de explotación -tales como evolución del número de kilómetros, de viajeros, de los costes, de los indicadores de calidad, etc.- para retribuir al concesionario, hecho que no colabora en lograr una mayor eficiencia, agravado por dos factores: la prestación en régimen de exclusividad o monopolio y el amplio plazo de duración de los contratos que, a su finalización, suelen ser prorrogados (§ 75).

*Se recomienda introducir en las cláusulas contractuales parámetros que incentiven la utilización del servicio público y el logro de una mayor eficiencia, mediante sistemas bonus-malus o instrumentos similares.*

#### *Calidad*

**118.** Sólo las empresas que prestan sus servicios en Granada, Jerez de la Frontera y Sanlúcar de

Barrameda cuentan con Certificación de Calidad. Ninguna de las empresas ha obtenido la Certificación de Gestión Medioambiental (§ 76) <sup>21</sup>.

**119.** El servicio, por lo general, es prestado de forma más ágil entre los municipios de población superior (§ 77).

**120.** En cuanto a accesibilidad, las condiciones son en general bastante similares, salvo en lo que concierne a vehículos adaptados a personas con movilidad reducida, cuya proporción es más baja en los municipios de menor población (Dos Hermanas, Linares y Motril no disponen de ningún vehículo adaptado) (§ 78).

**121.** Los indicadores de comodidad ofrecen mejores resultados entre los municipios de población superior a cien mil habitantes (§ 79).

---

<sup>21</sup> Párrafo modificado por la alegación presentada.

## V. ANEXOS

## ANEXO I

## PRESTACIÓN DIRECTA

## ANEXO I.1

| INDICADORES DE CONTROL ECONÓMICO                    | Ptas.      |            |            |            |
|-----------------------------------------------------|------------|------------|------------|------------|
|                                                     | AUCORSA    | EMTUSA     | EMTSAM     | TUSSAM     |
| Gasto medio Km                                      | 525        | 654        | 616        | 527        |
| Ingreso medio Km                                    | 343        | 354        | 340        | 287        |
| Déficit medio Km                                    | 182        | 299        | 276        | 239        |
| Gasto medio viajero                                 | 110        | 128        | 146        | 92         |
| Ingreso medio viajero                               | 72         | 69         | 81         | 50         |
| Déficit medio viajero                               | 38         | 58         | 66         | 42         |
| Coste medio unitario del gasoil                     | 93         | 95         | 93         | 92         |
| Coste medio unitario del aceite motor               | 164        | 230        | 236        | 121        |
| Coste unitario vehículo (distinguiendo por modelos) |            |            |            |            |
| Autobuses no articulados                            | 26.364.490 | 27.940.000 | 26.737.000 | 26.987.740 |
| Coste medio del seguro                              | 487681     | 806582     | 544439     | 469750     |
| Gastos de personal                                  | 74%        | 76%        | 70%        | 72%        |
| Otros                                               | 1%         | 2%         | 5%         | 9%         |
| Déficit por habitante                               | -2744      | -4133      | -4087      | -5297      |
| Tarifa media                                        | 71         | 68         | 76         | 46         |

## ANEXO I.2

| INDICADORES DE RECURSOS HUMANOS                              | AUCORSA      | EMTUSA       | EMTSAM       | TUSSAM       |
|--------------------------------------------------------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| Plantilla Media                                              | 329,23       | 143,00       | 605,00       | 1.202,00     |
| Distribución % de la plantilla por sección y total plantilla |              |              |              |              |
| Personal Directivo                                           | 2,69%        | 2,80%        | 3,85%        | 0,75%        |
| Administración                                               | 6,24%        | 9,09%        | 3,90%        | 6,24%        |
| Inspectores y conduc.-perceptores.                           | 80,06%       | 72,73%       | 73,77%       | 79,11%       |
| Talleres y otros                                             | 11,01%       | 15,38%       | 18,48%       | 13,89%       |
| Retribución media directivos (Ptas.)                         | 6.799.645    | 7.246.347    | 6.666.098    | 10.748.778   |
| Retribución media administración (Ptas.)                     | 3.704.884    | 4.403.455    | 2.879.404    | 5.483.813    |
| Retribución media inspectores y conductores (Ptas.)          | 3.623.752    | 5.073.971    | 4.218.409    | 4.690.967    |
| Retribución media talleres y otros (Ptas.)                   | 3.820.169    | 4.953.652    | 3.959.128    | 4.485.874    |
| % absentismo total de la empresa                             | 5,64%        | 5,59%        | 8,89%        | 4,88%        |
| % absentismo conductores- perceptores                        | 5,82%        | 6,66%        | 10,01%       | 4,17%        |
| %Tasa absentismo por accidente laboral                       | 0,46%        | 0,14%        | 0,82%        | 0,55%        |
| Edad media de la plantilla (años)                            | 42,16        | 43,00        | 44,13        | 37,00        |
| Jornada anual de Inspectores y conductores                   | 1.778,52     | 1.778,98     | 1.716,50     | 1.595,67     |
| Tasa por hora trabajada talleres y otros                     | 2.169,482896 | 2.849,234071 | 2.306,511896 | 2.982,767981 |

**ANEXO I.3**

| <b>INDICADORES DE RECURSOS MATERIALES</b> | <b>AUCORSA</b> | <b>EMTUSA</b> | <b>EMTSAM</b> | <b>TUSSAM</b> |
|-------------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Edad media de vehículos (años)            | 10,00          | 5,84          | 6,3           | 6,13          |
| Averías/ vehículo                         | 88,77          | 98,525        | 71            | 79,41971831   |

**ANEXO I.4**

| <b>INDICADORES DE OFERTA</b>         | <b>AUCORSA</b> | <b>EMTUSA</b> | <b>EMTSAM</b> | <b>TUSSAM</b> |
|--------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Hora de inicio y cierre del servicio | 5:30-00:30     | 6:20-23:50    | 06:00-00:15   | 6:00-23:45    |

**ANEXO I.5**

| <b>INDICADORES DE DEMANDA</b>             | <b>AUCORSA</b> | <b>EMTUSA</b> | <b>EMTSAM</b> | <b>TUSSAM</b> |
|-------------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| % Viajeros billete ordinario              | 26,28%         | 46,52%        | 33,72%        | 9,17%         |
| % viajeros bonobús                        | 48,23%         | 36,41%        | 48,34%        | 67,44%        |
| %Resto viajeros                           | 27,33%         | 17,07%        | 17,95%        | 23,39%        |
| Viajeros por kilómetros                   | 4,76           | 5,11          | 4,21          | 5,86          |
| Viajeros por conductor-perceptor          | 87.280         | 100.630       | 77.075        | 100.485       |
| Viajeros cobrados por conductor-perceptor | 22.936         | 46.817        | 25.987        | 9.216         |
| Viajeros por hora de servicio             | 61,14          | 69,46         | 44,48         | 73,30         |

**ANEXO I.6**

| <b>INDICADORES DE EFICIENCIA</b>    | <b>AUCORSA</b> | <b>EMTUSA</b> | <b>EMTSAM</b> | <b>TUSSAM</b> |
|-------------------------------------|----------------|---------------|---------------|---------------|
| Trabajador por vehículo             | 3,33           | 3,58          | 2,98          | 3,39          |
| Conductor-perceptor por vehículo    | 2,54           | 2,45          | 2,12          | 2,49          |
| Plantilla talleres por flota total  | 0,37           | 0,55          | 0,56          | 0,47          |
| Kms por conductor-perceptor         | 18.340         | 19.675        | 18.300        | 17.141        |
| Kms por vehículo                    | 46.531         | 48.696        | 38.782        | 42.732        |
| Kms por personal talleres           | 127.041        | 88.538        | 70.405        | 90.838        |
| Kms por hora de conductor-perceptor | 10,31          | 11,13         | 10,66         | 10,74         |
| Consumo gasoil por 100 Kms (litros) | 49,31          | 50,48         | 53,59         | 54,20         |
| Consumo aceite por 100 Kms (litros) | 0,12           | 0,37          | 0,25          | 0,11          |
| Nº medio de Kilómetros por avería   | 567,98         | 507,83        | 599,44        | 566,60        |
| % Viajes perdidos                   | N/D            | 0,70%         | 2,03%         | 1,08%         |

## ANEXO 1.7

| INDICADORES DE CALIDAD                                   | AUCORSA | EMTUSA | EMTSAM | TUSSAM |
|----------------------------------------------------------|---------|--------|--------|--------|
| Puntos de venta del bonobús por 100.000 hab.             | 59,15   | 58,57  | 31,04  | 176,00 |
| % vehículos adaptados P.M.R.                             | 20,20%  | 27,50% | 26,87% | 43,94% |
| Altura de la plataforma de los vehículos (cms.)          | 66,08   | 64     | 55,81  | 32,17  |
| % de paradas con marquesinas                             | 54,74%  | 42,49% | 15,00% | 64,89% |
| Distancia media entre paradas                            | 580     | 392    | 356    | 481    |
| Tasa accidentalidad de vehículos (por millón Kms.)       | 84,35   | 80,83  | 69,23  | 140,41 |
| Tasa accidentalidad de usuarios (por millón de viajeros) | 3,52    | 10,20  | 11,69  | 11,03  |
| Quejas y reclamaciones por millón viajeros               | 0,59    | 3,74   | 7,52   | 4,77   |

## ANEXO II

## PRESTACIÓN INDIRECTA

## ANEXO II.1

## EMPRESAS DE TRANSPORTE URBANO

## POBLACIÓN

|                           |                                                 |
|---------------------------|-------------------------------------------------|
| Alcalá de Guadaira        | Empresa Casal, SA                               |
| Algeciras                 | Cooperativa de Transportes de Marruecos         |
| Almería                   | UTE SURBUS                                      |
| Cádiz                     | Tranvía de Cádiz a S. Fernando y Carraca, SA    |
| Chiclana de la Frontera   | Belizón y Rodríguez, SL                         |
| Dos Hermanas              | Los Amarillos, SL                               |
| El Ejido                  | Autobuses del Sureste, SA                       |
| Granada                   | Transportes Rober, SA                           |
| Jaén                      | Herederos de José Castillo Castillo, SL         |
| Jerez de la Frontera      | Cooperativa Jerezana de Transportes Urbanos, SA |
| Linares                   | Autobuses de Linares, SA                        |
| La Línea de la Concepción | Cooperativa de Transportes de Marruecos         |
| Marbella                  | Automóviles Portillo, SA                        |
| Motril                    | Transportes Francisco Delgado Molina, SL        |
| El Puerto de Santa María  | GDF Autobuses, SA                               |
| San Fernando              | Tranvía de Cádiz a S. Fernando y Carraca, SA    |
| Sanlúcar de Barrameda     | Transportes Urbanos de Sanlúcar, SA             |
| Vélez-Málaga              | Alsina Graells, SA                              |

ANEXO II.2 <sup>22</sup>

INDICADORES DE AYUNTAMIENTOS DE 50.000 A 100.000 HAB.

| INDICADORES                                            | ALCALA<br>GUAD. | CHICLANA<br>FTRA. | DOS<br>HERMANAS | EL EJIDO  | LA LINEA  | LINARES   | MOTRIL | EL PUERTO<br>S. M. | S. FDO.   | SAN LÚCAR<br>BDA. |
|--------------------------------------------------------|-----------------|-------------------|-----------------|-----------|-----------|-----------|--------|--------------------|-----------|-------------------|
| Gasto medio por Km                                     | 366             | 275               | 216             | 168       | 209       | 408       | 240    | 370                | 453       | 321               |
| Ingreso medio por Km                                   | 366             | 182               | 171             | 120       | 202       | 408       | 249    | 370                | 315       | 321               |
| Gasto medio por viajero                                | 202             | 209               | 210             | 144       | 103       | 158       | 73     | 191                | 158       | 187               |
| Tarifa media                                           | 81              | 91                | 64              | 103       | 91        | 65        | 75     | 67                 | 107       | 85                |
| Gasto de Personal Medio                                | 3.558,106       | 3.918,580         | N/D             | 2.401,228 | 3.993,611 | 4.512,067 | N/D    | 4.202,514          | 4.862,144 | 3.524,254         |
| % Gastos Personal                                      | 61%             | 60%               | N/D             | 43%       | 59%       | 74%       | 51%    | 57%                | 69%       | 49%               |
| Plantilla Media                                        | 6               | 8                 | N/D             | 15        | 23        | 27        | N/D    | 56                 | 34        | 19                |
| Nº Medio de Conductores Perceptores                    | 6               | 6                 | N/D             | 12        | 18        | 18        | N/D    | 40                 | 25        | 15                |
| Nº Vehículos                                           | 3               | 5                 | N/D             | 5         | 9         | 9         | 4      | 25                 | 12        | 8                 |
| Edad Media de vehículos (años)                         | 7,00            | 10,50             | N/D             | 3,00      | 9,50      | 10,20     | 9,66   | 9,80               | 5,00      | 6,80              |
| Nº trabajadores por vehículo                           | 2,00            | 1,44              | 1,96            | 3,00      | 2,56      | 2,95      | 1,33   | 2,24               | 2,83      | 2,37              |
| Nº conductores por plantilla                           | 1,00            | 0,75              | N/D             | 0,80      | 0,78      | 0,66      | 1,00   | 0,71               | 0,74      | 0,79              |
| Kms. por conductor                                     | 17.933          | 31.629            | N/D             | 41.481    | 41.084    | 22.748    | N/D    | 28.249             | 21.233    | 30.832            |
| Km. Útiles por vehículo                                | 34.375          | 37.955            | 67.033          | 99.554    | 82.168    | 44.320    | 28.866 | 43.460             | 44.235    | 55.139            |
| Velocidad comercial                                    | N/D             | 18,00             | 18,00           | 16,00     | 20,00     | 16,37     | 10,73  | 14,62              | 14,32     | N/D               |
| Frecuencia en hora punta (minutos)                     | N/D             | 20                | 30              | N/D       | 15        | 25        | 53     | 30                 | 20        | N/D               |
| % viajeros con título distinto a b. ordinario          | 67%             | 8%                | 27%             | 4%        | 16%       | 42%       | 85%    | 54%                | 13%       | 16%               |
| Puntos de venta de Bonobús                             | N/D             | N/D               | N/D             | 5         | N/D       | 6         | 1      | 25                 | N/D       | 7                 |
| % vehículos adaptados P.M.R.                           | N/D             | 20%               | 0%              | 80%       | 11%       | 0%        | 0%     | N/D                | 75%       | 25%               |
| Altura media de la plataforma de vehículos (cms.)      | N/D             | 27                | 40              | 35        | N/D       | N/D       | 78     | 27                 | 33        | 35                |
| % paradas con marquesinas                              | 70%             | 30%               | N/D             | 40%       | 24%       | 22%       | 82%    | 50%                | 38%       | 6%                |
| Distancia media entre paradas (m.)                     | N/D             | 300               | 300             | N/D       | 200       | 1.360     | 370    | 416                | 320       | N/D               |
| % vehículos con aire acondicionado                     | N/D             | 40%               | 100%            | 100%      | 56%       | 100%      | 100%   | 100%               | 75%       | N/D               |
| Nº accidentes por millón de km.                        | N/D             | 63                | N/D             | N/D       | N/D       | 91        | 0      | 55                 | 55        | N/D               |
| Tasa accidentalidad usuarios ( por millón de viajeros) | N/D             | 8,02              | N/D             | N/D       | N/D       | 40,11     | 0      | 6,17               | 1,38      | N/D               |

22 Anexo modificado por la alegación presentada.

ANEXO II.3

INDICADORES DE AYUNTAMIENTOS CON MÁS DE 100.000 HAB.

| INDICADORES                                            | ALGECIRAS | ALMERÍA   | CÁDIZ     | GRANADA   | JAÉN      | JEREZ FTRA. | MARBELLA  |
|--------------------------------------------------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| Gasto medio por Km                                     | 176       | 534       | 598       | 481       | 305       | 544         | 400       |
| Ingreso medio por Km                                   | 158       | 388       | 598       | 512       | 306       | 560         | 323       |
| Gasto medio por viajero                                | 114       | 159       | 114       | 89        | 92        | 156         | 158       |
| Tarifa media                                           | 92        | 80        | 90        | 69        | 93        | 60          | 117       |
| Gasto de Personal Medio                                | 2.970.234 | 5.430.956 | 5.088.719 | 4.332.562 | 3.052.756 | 5.388.880   | 3.709.814 |
| % Gastos de Personal                                   | 61%       | 61%       | 69%       | 49%       | 41%       | 65%         | 60%       |
| Plantilla Media                                        | 58        | 115       | 180       | 280       | 72        | 158         | 36        |
| Nº Medio de Conductores Perceptores                    | 52        | 84        | 131       | 240       | 59        | 125         | 29,62     |
| Nº Vehículos                                           | 17        | 44        | 48        | 134       | 44        | 52          | 9         |
| Edad Media de vehículos (años)                         | 10,20     | 7,00      | 6,00      | 5,22      | 6,88      | 5,23        | 3,07      |
| Nº trabajadores por vehículo                           | 3,41      | 2,61      | 3,75      | 2,01      | 1,64      | 3,04        | 4,00      |
| Nº conductores por plantilla                           | 0,90      | 0,73      | 0,73      | 0,91      | 0,82      | 0,79        | 0,74      |
| Kms. por conductor                                     | 30.772    | 23.812    | 18.876    | 26.945    | 30.071    | 22.300      | 18.776    |
| Km. Útiles por vehículo                                | 94.127    | 43.322    | 51.516    | 42.707    | 40.323    | 50.811      | 61.795    |
| Velocidad comercial                                    | N/D       | 14,82     | 12,59     | 12,50     | 12,00     | 13,00       | 12,10     |
| Frecuencia en hora punta (minutos)                     | N/D       | 19,00     | 6,50      | 10,00     | N/D       | 22,00       | 31,00     |
| % viajeros con título distinto a b. ordinario          | 6%        | 48%       | 47%       | 78%       | 64%       | 36%         | 16%       |
| Puntos de venta del bonobús                            | 0         | 46        | 17        | N/D       | 32        | 55          | 1         |
| % vehículos adaptados P.M.R.                           | 6%        | 64%       | 33%       | 10%       | 57%       | 35%         | 0%        |
| Altura media de la plataforma de vehículos (cms.)      | N/D       | 35        | 33        | 28        | N/D       | 35          | 30        |
| % paradas con marquesinas                              | 15%       | 27%       | 80%       | 55%       | 44%       | 39%         | 49%       |
| Distancia media entre paradas (m.)                     | N/D       | 225       | 410       | 275       | 1.269     | 350         | 200       |
| % vehículos con aire acondicionado                     | N/D       | 100%      | 96%       | 100%      | 100%      | 100%        | 100%      |
| Nº accidentes por millón de km.                        | N/D       | 67        | 63        | 149       | 79        | 43          | N/D       |
| Tasa accidentalidad usuarios ( por millón de viajeros) | N/D       | 15,33     | 0,86      | 9,18      | 25,36     | 15,67       | N/D       |

## VI. ALEGACIONES

### V.1. CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

#### Cuestión observada al punto 7

##### ALEGACIÓN Nº 1/36

En relación con lo indicado en la página 3 del informe, apartado 7, sobre que no se ha regularizado el transporte urbano de Vélez-Málaga mediante contrato escrito del Ayuntamiento, cabe dejar constancia que el transporte que se realiza en el Municipio de Vélez-Málaga se presta a través de servicios parciales de la concesión interurbana adjudicada por esta Dirección General a favor de la Empresa de Transportes Alsina Graells Sur, SA. a través de la concesión VJA – 167 Siles, Málaga, Almería, por Córdoba, Granada y Jaén con Híjuelas, sobre la que se ha iniciado recientemente expediente de supresión y del tráfico entre Velez-Málaga-Torre del Mar para pasar dicho tráfico al Ayuntamiento de Velez-Málaga como transporte urbano.

#### Cuestión observada al punto 14

##### ALEGACIÓN Nº 2/36

##### ALEGACIÓN ADMITIDA

### VI.2. AUCORSA

#### Cuestión observada a los Anexos I y II

##### ALEGACIÓN Nº 3/36

Concretamente quiero comentarle, que los índices “gasto medio por Kilómetro e ingreso medio por Kilómetro” no están presentando de forma homogénea en los dos tipos de prestaciones: directa e indirecta. Así en la directa, como ingreso medio aparece el procedente de la recaudación a los usuarios del transporte, ya que además, los índices de cobertura resultantes son equiparables a cuando se comparan los gastos e ingresos medios por viajero (Anexo I.1). Mientras que en el Anexo II.2 y 3, dentro del ingreso medio por Kilómetro, se comprueba perfecta-

mente que, están incluidos ya los ingresos provenientes de las subvenciones, de hecho, los índices de cobertura provenientes de ingresos y gastos medios por Kilómetro no se corresponden con los procedentes a los índices referenciados a viajeros, ni tampoco con los resultados que aparecen en el cuadro 12, cuando se hace referencia a estas empresas de prestación indirecta.

Aunque estos comentarios son sólo a efectos de presentación del informe, mi opinión es que no existe ninguna razón para que no se presenten esos índices de forma homogénea en los dos tipos de prestaciones.

### VI.3. AYUNTAMIENTO DE SANLÚCAR DE BARRAMEDA

#### Cuestión observada al punto 8

##### ALEGACIÓN Nº 4/36

#### CUESTIONARIO CAMARA DE CUENTAS DE ANDALUCIA

##### EL TRANSPORTE URBANO EN ANDALUCIA

TODOS LOS DATOS SE REFERIRAN AL MUNICIPIO AL QUE SE HA REMITIDO ESTE CUESTIONARIO Y AL EJERCICIO 2000

1. MUNICIPIO: SANLÚCAR DE BARRAMEDA
2. NOMBRE DE LA EMPRESA: Transportes Urbanos de Sanlúcar de Barrameda, SA.
3. LONGITUD DE LA RED (IDA Y VUELTA): 53,26 Kms
4. Nº PARADAS: 174
5. PLANTILLA MEDIA: 19
6. Nº MEDIO DE CONDUCTORES-PERCEPTORES: 15
7. Nº VEHÍCULOS: 8
8. Nº MEDIO DE PLAZAS: 64
9. EDAD MEDIA: 6,8
10. Nº VIAJEROS TOTALES: 755.346
11. Nº VIAJEROS CON BONOBUÍS: 119.671
12. Nº VIAJEROS TERCERA EDAD ( SI TIENEN PRECIO BONIFICADO): 43.585
13. IMPORTE RECAUDACIÓN VIAJEROS: 64.186.496
14. IMPORTE FACTURADO AL AYUNTAMIENTO: 72.307.215
15. TOTAL INGRESOS EXPLOTACIÓN: 141.457.000
16. GASTO EN APROVISIONAMIENTO: 20.677.012
17. GASTO PERSONAL: 66.960.828
18. GASTOS AMORTIZACIÓN: 17.679.948

19. OTROS GASTOS EXPLOTACIÓN: 28.820.000
20. TOTAL GASTOS EXPLOTACIÓN: 135.450.000
21. N° KILÓMETROS RECORRIDOS: 462.474
22. N° KILÓMETROS EN LÍNEA: 441.111
23. HORA DE INICIO Y CIERRE: Inicio: 7,17 H. Cierre: 23,15 H.
24. N° PUNTOS DE VENTA DE BONOBÚS: 7
25. N° VEHÍCULOS CON ESCALON BAJO (MENOR A 350 MM): 6
26. N° VEHÍCULOS ACCESIBLES A PERSONAS CON MOVILIDAD REDUCIDA (RAMPA): 2
27. % PARADAS CON MARQUESINA: 6,31
28. CERTIFICACIÓN DE CALIDAD (S/N): N
29. CERTIFICACIÓN DE GESTION MEDIO AMBIENTAL (S/N): N

---

#### Cuestión observada al punto 76

#### ALEGACIÓN N° 5/36

#### ALEGACIÓN ADMITIDA

### VI.4. AYUNTAMIENTO DE ALGECIRAS

---

#### Cuestión observada al punto 57

#### ALEGACIÓN N° 6/36

En cuanto al apartado sobre seguimiento y control del servicio por los Entes Locales, se informa la consideración como determinante para la mejora de la prestación del servicio la puesta en funcionamiento de modalidades de control que afecten a aspectos económicos, técnicos, de la actividad propiamente dicha, de calidad y de carácter legal; para ello se va a disponer de los recursos e instrumentos necesarios, potenciando una unidad administrativa que tenga atribuida la responsabilidad de llevar a cabo esta actividad de control, de forma regular y sistemática, en los extremos citados de la prestación, normalizando cuantos documentos sean necesarios.

---

#### Cuestión observada al punto 79

#### ALEGACIÓN N° 7/36

En cuanto al apartado de calidad y comodidad en el servicio, sobre la necesidad de disponer para su

mejora de puntos de ventas de "Bonobús", se ha de subrayar que durante el segundo semestre del presente ejercicio se ha estudiado la disposición del sistema denominado bonobús, llegándose a un acuerdo con la empresa concesionaria para su funcionamiento a partir de primero de enero de 2003.

---

#### Cuestión observada al punto 76

#### ALEGACIÓN N° 8/36

En cuanto a la calidad esperamos iniciar un programa de trabajo tendente a la inclusión de la "CERTIFICACIÓN DE CALIDAD" y de "gestión medioambiental". Para ello creemos que la introducción de un sistema efectivo de control y del servicio de bonobús pueden coadyuvar a su consecución.

En otro orden de cuestiones, para el ejercicio 2003, se ha previsto la inclusión de una partida presupuestaria con una aportación neta de esta Entidad Municipal a la empresa adjudicataria. Además hemos de subrayar que durante el año 2001 y 2002 se ha implementado la flota con un número de 6 autobuses y 2 microbuses en el 2001 y 2 microbuses en el 2002 lo cual mejoraría los estándares de antigüedad dispuestos en el estudio provisional de fiscalización valorado.

### VI.5. AYUNTAMIENTO DE MOTRIL

---

#### Cuestión observada al punto 58

#### ALEGACIÓN N° 9/36

En el apartado 58 del mencionado informe, se hace constar la inexistencia de una unidad que tenga atribuida la responsabilidad de llevar a cabo la actividad de control sobre el servicio, cuestión que no es de aplicación a este Ayuntamiento, dado la existencia de una estructura administrativa estable conformada en el Área de Economía, Hacienda y Seguridad Ciudadana, correspondiendo la función de control sobre el funcionamiento del Servicio al Departamento de Tráfico, y la función de control económico a la Intervención Municipal.

**Cuestión observada al punto 61****ALEGACIÓN Nº 10/36****ALEGACIÓN ADMITIDA  
PARCIALMENTE**

En el apartado 61, en cuanto a los recursos humanos, no consta la plantilla media de la empresa concesionaria, siendo esta de 7 trabajadores.

**Cuestión observada al punto 62****ALEGACIÓN Nº 11/36****ALEGACIÓN ADMITIDA****Cuestión observada al punto 69****ALEGACIÓN Nº 12/36**

En el apartado 69, referido a los datos de oferta y demanda, los datos que no constan en el informe son los siguientes:

|                      |           |
|----------------------|-----------|
| Longitud de la red   | 17,4 Km   |
| Nº vehículo          | 4         |
| Nº de Kms Recorridos | 86.600 Km |
| Kms por habitante    | 2         |

**Cuestión observada al punto 71****ALEGACIÓN Nº 13/36**

En el apartado 71, la producción media de Kilómetros por conductor, se ha de establecer en 25.500 KM

**Cuestión observada al Cuadro Anexo II.2****ALEGACIÓN Nº 14/36****ALEGACIÓN ADMITIDA  
PARCIALMENTE**

Por último, en el Cuadro Anexo II.2, correspondiente a los indicadores de Ayuntamientos de 50.000 a 100.000 habitantes, no figuran datos, algunos de los cuales ya he referido en los apartados anteriores, y que procedo a relacionar:

- Gasto de Personal medio 2.552.925 Ptas
- Plantilla Media : 7
- Kms por conductor: 25.500 Km

**V.6. AYUNTAMIENTO DE EL PUERTO  
DE SANTA MARÍA****Cuestión observada al punto 61****ALEGACIÓN 15/36****RECURSOS HUMANOS**

De la comparativa con ciudades menores de 100.000 habitantes, resultamos ser la primera en número de trabajadores (57 Trab.) a distancia de la segunda, San Fernando (35) y la última que es Alcalá de Guadaira (6).

En este punto habría que valorar si las ciudades con las que nos comparan disponen de la misma estructura, y si prestan las mismas coberturas de servicio, teniendo en cuenta con los únicos datos que podemos recabar en el informe, haremos una pequeña comparación que creemos ilustra este punto.

|                 | SAE       | CASETA<br>INFOR. | Nº<br>VEH.  | KMS.<br>RED  | KMS.<br>RECORR. |
|-----------------|-----------|------------------|-------------|--------------|-----------------|
| Pro. Sta. María | SI        | SI               | 25          | 160          | 1.129.969       |
| San Fernando    | NO        | NO               | 12          | 75           | 530.815         |
| Alcalá de Guad. | NO        | NO               | 3           | 19           | 107.598         |
| <b>Media</b>    | <b>NO</b> | <b>NO</b>        | <b>7,28</b> | <b>71,28</b> | <b>418.296</b>  |

El gasto medio del Servicio Municipal en el capítulo de personal es del 52% incluidos los empleados que prestan servicio en aquellos puestos de trabajos que no existen en las demás empresas con las que se nos compara. Si hiciéramos la comparativa en este apartado reduciendo el mínimo personal que se destina a los puestos de trabajos como son SAE, caseta de información y parte del Taller (Tenemos una flota de 25 autobuses), lo que sería aproximadamente 4 empleados, para equiparar de alguna forma las estructuras de empresas obtendríamos los siguientes parámetros:

|                 | PLANTILLA<br>MEDIA | % GASTO<br>PERSONAL | COSTE<br>TRAB. |
|-----------------|--------------------|---------------------|----------------|
| El Pto. Sta. Mª | 53                 | 50,60               | 4,20 M.        |
| San Fernando    | 34                 | 74,00               | 4,86 M.        |
| El Ejido        | 17                 | 43,00               | 2,49 M.        |
| <b>Media</b>    | <b>19,42</b>       | <b>58,00</b>        | <b>4,36 M.</b> |

Llegado a este punto habría que entender que este porcentaje de gasto de personal depende casi con exclusividad de los convenios colectivos de cada empresa, además de la antigüedad de la plantilla, como ejemplo podemos comparar en este caso a la Ciudad de San Fernando, que estando en la misma Provincia el Coste anual medio por trabajador es de 4,86 Millones, mientras que el del EL SERVICIO MUNICIPAL es de 4,20, lo que significa que si el Servicio Municipal se rige por un convenio a nivel provincial (que son las bases mínimas de salarios en esa provincia), San Fernando tiene un convenio interior de Empresa que encarece esta partida de Gasto.

#### Cuestión observada al punto 62

##### ALEGACIÓN Nº 16/36

Como se comprueba en el gráfico del informe, el Servicio Municipal con 25 vehículo duplica a la segunda Ciudad en núm. de vehículos, San Fernando con 12, si bien es verdad que al menos 4 vehículos en El Puerto Sta. María pueden ser prescindible dentro de la estructura montada de servicios, y que no se han dado de baja por motivos llegados al caso de atender servicios de Feria, y refuerzos en temporada de Verano, lo que significaría que realmente contaríamos de uso imprescindible con 21 vehículos.

Lo anteriormente implica que debido a mantener una flota de 25 vehículo entraña un porcentaje de antigüedad más alto, y si sacáramos la media contando con los 21 vehículos imprescindibles, bajaríamos de 9,8 años a 8,9 años, pasando de ser de 8 Ciudades en esta comparativa de puesto 6º al 5º.

|                    | Nº AÑOS<br>ANTIGÜEDAD |
|--------------------|-----------------------|
| El Pto. Sta. María | 8,9                   |
| Chiclana           | 11,0                  |
| El Ejido           | 3,5                   |
| <b>Media</b>       | <b>7,6</b>            |

#### Cuestión observada al punto 64

##### ALEGACIÓN Nº 17/36

Observando el gráfico de los parámetros de este apartado, encontramos al Servicio Municipal con un coste medio de 190,91 ptas./viajeros, ocupando la 4ª plaza más cara de los 10 municipios comparados. Ahora bien, si al igual que punto 61, dedujéramos de los gastos de explotación tan sólo los derivados de aquellos que no existen en los demás municipios, es decir los recursos de SAE, Caseta información, y mayor flota de vehículos, llegaríamos a los parámetros de 179,71 ptas./viajeros, pasando de esta manera a la 5º plaza.

|                    | GASTO MEDIO<br>POR VIAJERO |
|--------------------|----------------------------|
| El Pto. Sta. María | 179,71 Ptas                |
| Dos Hermanas       | 212,00 Ptas                |
| Motril             | 73,00 Ptas                 |
| <b>Media</b>       | <b>164,00 Ptas</b>         |

No entramos a valorar los gastos que implica tener cubierto el 50% con marquesinas y 90% de infobuses de parada, de una red de transportes de 160 Kms, ni los gastos directos e indirectos de una flota de 25 vehículos, y otros gastos como tener una línea telefónica 900 gratuita de información al usuario que dudamos tengan otros municipios, y que si los contempláramos como exclusivos podría llegarse al caso de bajar este parámetro.

#### Cuestión observada al punto 65

##### ALEGACIÓN Nº 18/36

De los cálculos originales del informe, en principio el Servicio Municipal se encuentra con un gasto medio e ingreso medio de 370,22 ptas /Kms., lo que representa el 4º lugar en coste de las 10 ciudades comparadas. Ahora bien si tomáramos en cuenta los gastos extras que en principio repercuten a El Puerto Sta. María en exclusividad, al igual que hacíamos en los puntos anteriores 64 y 61, bajaríamos hasta 348,50 ptas/Kms.

| GASTO MEDIO<br>POR KM. |               |
|------------------------|---------------|
| El Pto. Sta. María     | 348,50        |
| San Fernando           | 455,00        |
| El Ejido               | 185,00        |
| <b>Media</b>           | <b>302,55</b> |

Asimismo como en el punto anterior no entramos a valorar las incidencias de otros gastos antes descritos

#### Cuestión observada al punto 66

#### ALEGACIÓN Nº 19/36

Mirando el gráfico de los datos aportados al informe, es bastante ilustrativo, y El Puerto Sta. María se encuentra situado el puesto 3º como tarifa más barata, y prácticamente equiparada a la Ciudad de Dos Hermanas la más barata con 65 ptas.

| TARIFA<br>MEDIA    |                   |
|--------------------|-------------------|
| El Pto. Sta. María | 67,15 Ptas        |
| San Fernando       | 107,00 Ptas       |
| Dos Hermanas       | 65,00 Ptas        |
| <b>Media</b>       | <b>83,00 Ptas</b> |

#### Cuestión observada al punto 67

#### ALEGACIÓN Nº 21/36

Si al igual que los puntos 61, 64, y 65 tomáramos los mismos criterios en referencia a los gastos exclusivos, y además tuviéramos en cuenta el desfase de tarifa a la cual está sujeto el Servicio Municipal, podríamos recalcular los datos ofrecidos suponiendo una tarifa media de 83 ptas. al igual que otros municipios para poder hacer una comparación por lo menos algo más aproximada, pues con los datos objetivos creemos queda desvirtuada.

|                 | Gtos.<br>Expl. | Ingr.<br>Expl. | Rtdo.<br>Expl. | Aport.<br>Mpal. | Aport.<br>Estat. | Aport.<br>Neta | Ingr.<br>Expl. | Aport.<br>Mpal. | Aport.<br>Estat. | Suma        |
|-----------------|----------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|----------------|----------------|-----------------|------------------|-------------|
| Pto. Sta. M*    | 378,6          | 184,4          | 194,2          | 194,2           | 17,3             | 176,9          | 49%            | 46%             | 5%               | 100%        |
| S. Fernando     | 240,2          | 165,6          | 74,6           | 74,6            | 15,3             | 59,3           | 69%            | 25%             | 6%               | 100%        |
| Alcalá de Guad. | 37,3           | 15,1           | 22,7           | 22,7            | 2,6              | 20,1           | 40%            | 53%             | 7%               | 100%        |
| Linares         | 162,6          | 67,1           | 95,5           | 95,5            | 11,2             | 84,3           | 41%            | 52%             | 7%               | 100%        |
| <b>Media</b>    | <b>136,6</b>   | <b>71,0</b>    | <b>65,6</b>    | <b>61,4</b>     | <b>8,3</b>       | <b>53,1</b>    | <b>52%</b>     | <b>39%</b>      | <b>6%</b>        | <b>100%</b> |

#### Cuestión observada al punto 68

#### ALEGACIÓN Nº 20/36

Siguiendo la tónica del punto anterior, y con los mismos criterios, de 3.033 ptas/habit. pasaríamos a 2.343 ptas. como aportación municipal y de 109 ptas/viajeros a 83,95/viajeros. Llegados a esta situación tendríamos que plantear una cuestión, ¿verdaderamente el servicio urbano de esta ciudad soporta una población de 75.478 habitantes?, según datos oficiosos de la Oficina de Turismos en los meses de verano en esta ciudad llegamos a casi triplicar la población, y además hay que contar la afluencia de viajeros con destino a playas de localidades cercanas como Jerez de la Fra., lo lógico sería hacer una media de los meses de forma simple, teniendo en cuenta la influencia turística de la zona, con unos cálculos simples y a la baja.

MESES NORMALES: Enero, Febrero, Marzo, Abril, Mayo, Octubre, Noviembre y Diciembre.

MESES VERANIEGOS: Junio, Julio, Agosto y Septiembre.

$(8 \times 76.000 \text{ hab.}) + (4 \times 160.000)/12 \text{ meses} = 104.000 \text{ habitantes}$

Con estos nuevos cálculos daría creemos unos parámetros más cercanos a la realidad: 1.700,96 ptas/habitantes.

|                 | Aport. Mpal.<br>Por habit. | Aport. Mpal.<br>Por viajeros |
|-----------------|----------------------------|------------------------------|
| Pto. Sta. María | 1.700,06 Ptas              | 83,95 Ptas                   |
| Linares         | 1.453,00 Ptas              | 82,00 Ptas                   |
| Alcalá de Guad. | 230,00 Ptas                | 40,00 Ptas                   |
| <b>Media</b>    | <b>814,00 Ptas</b>         | <b>61,00 Ptas</b>            |

**Cuestión observada al punto 69****ALEGACIÓN Nº 22/36**

En cuadro ilustrativo que refleja el informe, hay poco que añadir a lo que ya dice sobre la dispersión de la población de El Puerto, que por otro lado sabíamos, y por eso esta Ciudad es la primera en longitud de la red y conlleva así mismo ser la primera en Kilómetros realizados, al contar además con la primera flota.

En cuanto a la demanda nos sitúa en tercer puesto, si bien estamos a diferencia del segundo

como más viajeros transportados de 2.107.103 con una utilización del 47% a 1.522.045 con una utilización del 22% que es San Fernando.

Analizando este cuadro, nos damos cuenta que todos los indicadores, Kms. Vehículos, Kms. por habitante, plazas ofertadas y número de viajeros, nos sitúa en su conjunto en oferta, demanda y resultado como un servicio urbano más acorde a Ciudades de más de 100.000 habitantes.

**COMPARATIVA CON CIUDADES DE MÁS DE 100.000 H.**

|                 | <b>El Pto. Santa María</b> | <b>Algeciras</b> | <b>Marbella</b> |
|-----------------|----------------------------|------------------|-----------------|
| Long. Red. Kms. | 160                        | 112              | 77              |
| Nº Vehículos    | 25                         | 17               | 9               |
| Kms. Recorridos | 2.129.969                  | 1.600.160        | 556.156         |
| Kms. Por habit. | 15                         | 15               | 5               |
| Nº Viajeros     | 2.107.013                  | 2.468.699        | 1.404.872       |

**Cuestión observada al punto 71****ALEGACIÓN Nº 23/36**

Sin entrar a valorar los distintos parámetros de este apartado, que en principio los resultados arrojados por el informe sitúa al Servicio Municipal dentro de la normalidad, para seguir los criterios ya establecido en nuestro análisis de comparación y equiparamientos a las Ciudades del muestreo de menos de 100.000 habitantes, procederemos a recalcular los datos en función a deducir aquellos gastos y recursos que son exclusivo de El Puerto Sta. María tal como hicimos en los puntos 1, 4, 5, 7, y 8 y obtendremos resultados en nuestra opinión más cercano a la realidad.

|                    | <b>Nº TRABAJ.<br/>VEHÍCULOS</b> |
|--------------------|---------------------------------|
| El Pto. Sta. María | 2,52                            |
| El Ejido           | 3,00                            |
| Motril             | 1,33                            |
| <b>Media</b>       | <b>2,29</b>                     |

Haciendo la misma operación de deducción de datos o recursos exclusivos, entramos a recalcular el resultado de nº Conductores por Plantilla, lo que supone que pasamos de 69,51% a 75,22%, lo que indica que por cada cuatro conductores existe casi un puesto de trabajo distinto a éste (Administración, Inspección, Lavacoches, o Mecánicos).

|                    | <b>Nº CONDUCTORES<br/>PLANTILLA</b> |
|--------------------|-------------------------------------|
| El Pto. Sta. María | 75,22%                              |
| Motril             | 100,00%                             |
| El Ejido           | 80,00%                              |
| Linares            | 66,00%                              |
| <b>Media</b>       | <b>80,00%</b>                       |

**Cuestión observada al punto 71****ALEGACIÓN Nº 24/36**

Deducido el personal necesario para atender SAE, Caseta Información y sobre carga de vehículos, así como al nº vehículo flota a 21, pasaremos de 57,04 empleados a 53,04, lo que supone un porcentaje de 2,19 a 2,52 el número de trabajadores por vehículo, quedando la muestra de indicadores de tal manera:

La media de este indicador está alterada debido a que dos Ciudades, Motril y Alcalá Guadaira aportan datos del 100% de nº Conductores por Plantilla, ahora bien si omitiéramos en la media a estos dos indicadores obtendríamos como resultado un 75,03%, que a todas luces es más lógico si tomamos como base de que estamos tratando

en este muestreo de empresas de alguna manera llamadas autosuficiente, y con una mínima estructura a nivel de recursos y organización, pues pensamos que el indicador del 100% se tratan de empresas con un déficit en estos aspectos así como de falta de coordinación general.

---

#### Cuestión observada al punto 71

##### ALEGACIÓN Nº 25/36

Este parámetro es proporcional al indicador que veremos a continuación de Velocidad Comercial, pues si nos acogemos a la legislación vigente independientemente de las horas de trabajo, descansos, permisos, etc. pactados por convenio, el número de horas a trabajar por los conductores diferirá levemente entre empresas, en cambio cuanto más rápido se rueda en menor tiempo, más kilómetros se hará.

En el caso del Servicio Municipal, en este apartado no procederemos a recalcular los resultados originales del informe, pues los llamados recursos exclusivos del Servicio Municipal no afecta a los resultados, y son los reales.

---

#### Cuestión observada al punto 72

##### ALEGACIÓN Nº 26/36

El indicador de Kilómetros por vehículo que figura en los gráficos, es correcto. Es cierto que el índice de kilómetro dentro de la media es normal, pero habría que tener en cuenta la sobre flota existente en esta empresa, que hace que el porcentaje baje, pero que realmente sean ciertos estos datos pues aunque para cubrir el servicio se ha utilizado sobre una media anual del 75% aproximado de los vehículos, ha sido de forma aleatoria la utilización de éstos ya que todos ellos han estado en perfecto estado de servicio.

---

#### Cuestión observada al punto 73

##### ALEGACIÓN N 27/36

Desconocemos las circunstancias de otras ciudades, acerca de los problemas de tráfico, tales como inexistencia de carril bus y estructura del

callejero sinuosa como sucede en nuestra ciudad, en la que ocupamos un discreto 6º puesto en cuanto velocidad comercial, lo cierto es que estos datos que aporta el Servicio Municipal son reales al ser ofrecidos por el SAE, al contrario de lo que informa la Cámara de Cuentas de la dificultad que entraña esta medición por ser cálculos teóricos.

---

#### Cuestión observada al punto 74

##### ALEGACIÓN Nº 28/36

Llegado a este punto si seguimos con el criterio ya anteriormente establecido de deducir los recursos exclusivos de la Ciudad de El Puerto de Sta. María, veremos a continuación que el parámetro inicial ofrecido por el Informe cambia de manera sustancial a los nuevos cálculos, teniendo en cuenta la fórmula por la que se desarrolla este índice con los datos recalculados y que influyen todos ellos directamente.

|                     | INFORME  | RECÁLCULO |
|---------------------|----------|-----------|
| A Gastos x Kms.     | 370,22   | 348,50    |
| B Gasto x viajero   | 190,91   | 179,71    |
| C Gasto x Habitante | 5.239,44 | 3.640,38  |
| Índice Ineficiencia | 377      | 227,99    |

$$A * B * C / 1.000.000$$

|                  | ÍNDICE INEFIC. | POBLACIÓN |
|------------------|----------------|-----------|
| Ptro. Sta. María | 227,99         | 104.000   |
| San Fernando     | 195            | 88.179    |
| Linares          | 181            | 58.034    |
| Motril           | 8              | 50.172    |
| Media            | 98,20          | 68.065    |

---

#### Cuestión observada al punto 76

##### ALEGACIÓN Nº 29/36

En este punto contempla además de la Certificación de Calidad, que tan sólo lo tienen dos ciudades de más de 100.000 habitantes, nos habla de encuesta de satisfacción de usuarios que al igual que ocurre con la Certificación de Calidad sólo lo ha ofrecido dos Ciudades de más de 100.000 habitantes. Esto por la experiencia de esta empresa, que en el año 1.999 hizo un estudio de satisfacción de usuarios, es debido a los costos tan altos que suponen los

muestreos y por norma general se tienen que encargar los trabajos de campo y análisis de resultados a personal ajeno a las empresas de transporte, primero por no disponer esta del personal indicado a estas labores y segundo para una fiabilidad de resultados, ofrecido por un tercero.

---

#### **Cuestión observada al punto 77**

#### **ALEGACIÓN Nº 30/36**

En este apartado al igual que en el de Velocidad Comercial, podemos asegurar son reales por nuestra parte al contar la empresa con el SAE, por lo cual la dificultad de la que habla el informe en la medición cuando no se dispone de un Sistema Ayuda a la Explotación creemos se refiere a los demás municipios con los que se nos compara. Por otro lado habría que plantear

la dificultad que supone mantener una frecuencia en una Ciudad en la existe una gran dispersión, tal como reconoce el informe, y en la que existe una red de 160 Kms. y que naturalmente por lógica es más fácil mantener y dar un servicio en redes de 63 Kms como ocurre en La Línea, o Chiclana con 73 Kms. de tal manera que este índice observado de forma normal, creemos no da unos resultados eficientes, y que si introdujéramos un pequeños índice corrector observaríamos la proporción de este dato original con referencia a la red.

Seguidamente en este parámetro de que hablamos haremos unos cálculos para hallar un índice de equiparamiento con red de transporte de cada Ciudad mediante la siguiente fórmula

$(\text{Frecuencia minutos/Kms, de la Red}) \times 100 = \text{Índice de proporción.}$

|                 | FRECUENCIA | KMS. RED  | ÍNDICE<br>PROPORCIONADO |
|-----------------|------------|-----------|-------------------------|
| Pto. Sta. María | 30         | 160       | 18,75                   |
| San Fernando    | 20         | 75        | 26,66                   |
| La Línea        | 15         | 63        | 23,80                   |
| Linares         | 25         | 105       | 23,80                   |
| Chiclana        | 20         | 72        | 27,77                   |
| <b>Media</b>    | <b>22</b>  | <b>95</b> | <b>24,16</b>            |

Naturalmente el índice proporcionado cuanto menor sea será más positivo reflejando el esfuerzo en el servicio para cubrir con una frecuencia con una red de transporte.

---

#### **Cuestión observada al punto 78**

#### **ALEGACIÓN Nº 31/36**

Exceptuando la ciudad de la Línea, la cual supera claramente la media con más de un Kilómetro, los demás resultados entre las distintas localidades comparadas vienen a tener una igualdad lógica, y no entraremos a estudiar el número de paradas medias existentes a igualdad de Kilómetros en la Red de Transporte, ya que como hemos aclarado la igualdad rige este parámetro.

---

#### **Cuestión observada al punto 78**

#### **ALEGACIÓN Nº 32/36**

En cuanto a la altura media de las plataformas de los vehículos hay que dar cuenta al igual que antes, de la similitud existente, salvo en Motril, dato que no comprendemos pues la homologación de los vehículos que existen en el mercado es para todo el mundo igual.

---

#### **Cuestión observada al punto 78**

#### **ALEGACIÓN Nº 33/36**

#### **ALEGACIÓN ADMITIDA**

---

**Cuestión observada al punto 79****ALEGACIÓN Nº 34/36**

Independientemente de la costumbre de los usuarios, si es de todos los días, si por el contrario ocasional, depende también la diferencia que exista entre el precio del billete ordinario y el resto de tarifa de tarjetas multiviaje, en el caso de nuestra Ciudad creemos que la diferencia entre ellos no es excesiva y caso de incrementarse el porcentaje del precio del billete ordinario, se obtendría resultados más satisfactorios en este apartado, si bien observando el gráfico de datos en este parámetro ocupamos la 3º plaza en este aspecto.

---

**Cuestión observada al punto 79****ALEGACIÓN Nº 35/36****ALEGACIÓN ADMITIDA**

---

**Cuestión observada al punto 80****ALEGACIÓN Nº 36/36****Nº LESIONADOS POR MILLÓN DE VIAJEROS**

De las cuatro Ciudades que han ofrecido datos al respecto, el Servicio Municipal ocupa el 2º lugar como menos incidencias, resultado de 5 lesionado por millón lo que supone un porcentaje muy razonable, independientemente de la culpabilidad que sobre un 50% no fue la nuestra.

**Nº ACCIDENTES POR MILLÓN DE KMS.**

Al igual que el punto anterior, de las cuatro Ciudades que han ofrecido datos al respecto, el Servicio Municipal ocupa la primera plaza junto con San Fernando en menor índice de siniestralidad, lo que significa un gran esfuerzo dentro del personal de conductores, considerando que gran parte de la red de transporte incluye casco antiguo.

## 4. Administración de Justicia

### AUDIENCIA PROVINCIAL DE ALMERIA

*EDICTO de la Sección Tercera dimanante del rollo de apelación núm. 23/2003. (PD. 1610/2003).*

NIG: 0401337C20030000078.

Núm. Procedimiento: Ap. Civil 23/2003.

Asunto: 300049/2003.

Autos de: Ejec. Títulos No Judiciales (N) 274/2002.

Juzgado de origen: Juzgado de 1.ª Instancia núm. Seis de Almería (Antiguo Mixto 10).

Negociado:

Apelante: Alfonso Gutiérrez Colomera.

Procurador: Saldaña Fernández, M.ª del Mar.

Abogado: Cano Velázquez, Juan Miguel.

Apelado: La Caixa.

Procurador: Vizcaíno Martínez, Angel.

Abogado: Hernández Venzal, Rosa María.

Audiencia Provincial de Almería 3.

Recurso Ap. Civil 23/2003.

Parte «Dolping Audiovisual, S.L.».

En el recurso referenciado, se ha dictado Auto cuyo «encabezamiento» y «parte dispositiva» son los siguientes:

«Ilmos. Sres.

Presidente: Doña Tarsila Martínez Ruiz.

Magistrados:

Don Jesús Martínez Abad.

Doña Soledad Jiménez de Cisneros y Cid.

En la Ciudad de Almería, a 13 de febrero de 2003.

«La Sección 3.ª de esta Audiencia Provincial, ha visto en grado de apelación, Rollo número 23/03, los autos-procedentes del Juzgado de 1.ª Instancia núm. Seis de Almería, seguidos con el número 274/02, sobre Ejecución Título no Judicial, entre partes, de una, como Apelante Alfonso Gutiérrez Colomera, y de otra, Apelada La Caixa, representada la primera por el Procurador doña Mar Saldaña Fernández y dirigida por el Letrado don Juan Cano Velázquez, y la segunda representada por el Procurador don Angel Vizcaíno Martínez y dirigida por el Letrado doña Rosa Hernández Venzal no habiéndose personado en esta alzada los demandados Dolping Audiovisual SL., en rebeldía, ni Albina Alias Salvador.»

#### «PARTE DISPOSITIVA

La Sala Acuerda: Que con desestimación del recurso de apelación deducido contra el Auto dictado con fecha 31 de julio de 2002 por el Ilmo. Sr. Juez del Juzgado de 1.ª Instancia núm. Seis de Almería en los autos sobre Ejecución de Título no Judicial de los que deriva la presente alzada, debemos confirmar y confirmamos íntegramente la resolución impugnada con imposición de las costas de esta alzada a la parte apelante.

Devuélvanse los autos originales al Juzgado de procedencia acompañados de certificación literal de la presente resolución a efectos de ejecución y cumplimiento.

Así por esta nuestra sentencia, definitivamente juzgando, lo pronunciamos, mandamos y firmamos.»

En atención al desconocimiento del actual domicilio o residencia de la parte Rebelde por providencia de 11 de febrero

de 2003 el Tribunal, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 156.4 y 164 de la Ley 1/2000, de Enjuiciamiento Civil, ha acordado la publicación del presente edicto en el tablón de anuncios del Tribunal y en el Boletín Oficial de la Junta de Andalucía, para llevar a efecto la diligencia de notificación a la entidad rebelde Dolping Audiovisual.

En Almería, a once de abril de dos mil tres.- La Secretaria Judicial.

### JUZGADO DE PRIMERA INSTANCIA NUM. DOCE DE MALAGA

*EDICTO dimanante del procedimiento de menor cuantía núm. 661/2000. (PD. 1609/2003).*

NIG: 2906742C20000003127.

Procedimiento: Menor cuantía 661/2000. Negociado:

De: Banco Español de Crédito, S.A. (Banesto).

Procurador: Sr. Carlos López Armada.

Contra: Don Fernando Hinojosa Moya.

#### CEDULA DE NOTIFICACION

En el procedimiento menor cuantía 661/2000 seguido en el Juzg. de Primera Instancia núm. Doce de Málaga a instancia de Banco Español de Crédito, S.A. (Banesto) contra Fernando Hinojosa Moya sobre reclamación de cantidad, se ha dictado la sentencia que copiada en su encabezamiento y fallo, es como sigue:

#### S E N T E N C I A

En Málaga, a veintisiete de marzo de dos mil uno.

Don José Aurelio Pares Madroñal, Magistrado-Juez del Juzgado de Primera Instancia núm. Doce de Málaga y su partido, habiendo visto los presentes autos de Juicio Declarativo de menor cuantía seguidos ante este Juzgado con el número 661/2000, entre partes, de una como demandante la entidad Banco Español de Crédito, S.A. (Banesto), representada por el Procurador don Carlos López Armada y asistida de la Letrada doña Rocío Martín Delgado, y de otra como demandado don Fernando Hinojosa Moya, declarado en rebeldía.

#### F A L L O

Que estimando la demanda presentada por el Procurador Sr. López Armada, en nombre y representación de Banco Español de Crédito S.A. contra don Fernando Hinojosa Moya, se condena a éste al Pago a la actora de la suma de 2.912.193 ptas., más los intereses al tipo pactado del 3% anual desde el 3 de noviembre de 2000, imponiéndole igualmente la obligación de abonar las costas causadas.

Contra esta Resolución cabe recurso de apelación, que deberá ser preparado en el plazo de 5 días hábiles y en la forma prevenida en los artículos 457 y ss. de la vigente Ley, aplicable en lo relativo a la apelación (Disposición Transitoria 2.ª).

Así por esta mi sentencia, lo pronuncio, mando y firmo.

Y con el fin de que sirva de notificación en forma al demandado Fernando Hinojosa Moya, extendiendo y firmo la presente en Málaga a once de abril de dos mil tres.- La Secretaria.