

S/CM
PLN/2023/1

ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA CELEBRADA POR EL AYUNTAMIENTO PLENO
EL DÍA 17 DE ENERO DE 2023.

En la Ciudad de Torrevieja, y en el Salón de Sesiones de su Casa Consistorial, siendo las ocho horas del día diecisiete de enero de dos mil veintitrés, se reúne el Pleno del Ayuntamiento, a fin de celebrar sesión extraordinaria en primera convocatoria.

Preside la sesión el Sr. Alcalde, D. Eduardo Dolón Sánchez, y asisten, desde su inicio los siguientes Sres. Concejales:

D^a. M^a del Rosario Martínez Chazarra, D. Ricardo Recuero Serrano, D^a. Diana Box Alonso, D^a. Concepción Sala Maciá, D. José Antonio Quesada Hurtado, D^a. Inmaculada Montesinos Pérez, D. Antonio Francisco Vidal Arévalo, D. Tomás Ballester Herrera, D^a. M^a Sandra Sánchez Andreu, D. Federico Alarcón Martínez, D^a. Gitte Lund Thomsen, D. Domingo Paredes Ibáñez, D. Andrés Navarro Sánchez, D^a. Ana María Pérez Torregrosa, D. Andrés Antón Alarcón, D^a. Carmen María Morate Arco, D. Israel Muñoz Guijarro, D. Pablo Samper Hernández, D. Carlos Hurtado Vera, D. Luis Ignacio Torre-Marin Comas, D. Rodolfo Domingo Carmona Rodríguez y D^a. Fanny Serrano Rodríguez.

La Sra. Concejala D^a. Carolina Vígara García, se incorpora a la sesión durante el punto número cuatro del Orden del Día, votando solamente el dictamen de la Comisión, no así las dos votaciones realizadas con anterioridad en este punto sobre dejar el asunto sobre la mesa.

Está presente la Sra. Interventora General D^a. Cristina Serrano Mateo.

Está presente y da fe del acto la Sra. Secretaria General del Pleno D^a. Pilar Vellisca Matamoros.

Visto que los asistentes a la sesión superan el quorum y número mínimo exigidos en la Ley para la válida celebración de sesiones en primera convocatoria, por el Sr. Presidente se declara abierta la misma, pasando a tratar los puntos del día por el siguiente orden:

1. EXPEDIENTE 9/2023. RENUNCIA AL ACTA COMO CONCEJAL DE D^a. MARIA DEL CARMEN GÓMEZ CANDEL.

Se da cuenta al Pleno de la renuncia al acta de Concejala de este Ayuntamiento presentada con fecha 31 de diciembre de 2022, bajo número de registro 2022-E-RE-70419, por D^a. María del Carmen Gómez Candel, que en la parte que interesa dice así:

“Por la presente comunico al Sr. Alcalde mi renuncia al acta de concejal del ayuntamiento de Torrevieja desde el día de hoy.”

Visto el informe número 2023-0001, de fecha 2 de enero de 2023, CSV 34LK3JZ29KJTRRZ9MNV6JL29, emitido por el Sr. Secretario General del Pleno accidental, que se transcribe a continuación:

“Ha tenido entrada en este Ayuntamiento, con fecha 31 de diciembre de 2022, bajo número de registro 2022-E-RE-70419, escrito mediante el que D^a. M^a del Carmen Gómez Candel comunica al Sr. Alcalde su renuncia al acta de concejal del Ayuntamiento de



Torrevieja desde el día de la fecha.

A la vista del mismo, el procedimiento a seguir es el siguiente:

De conformidad con lo dispuesto en el art. 182 de la Ley Orgánica 5/1985, de 19 de junio, del Régimen Electoral General, en caso de renuncia de un Concejal el escaño se atribuirá al candidato o, en su caso, al suplente de la misma lista a quien corresponda, atendiendo a su orden de colocación.

Por ello, y a la vista de la proclamación de candidaturas para las elecciones locales de 26 de mayo de 2019, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia número 82 de 30 de abril de 2019, corresponde atribuir la vacante que queda libre a D^a. María José Ruiz Egea.

Respecto del procedimiento a seguir habrá de estarse a lo dispuesto en la instrucción de 10 de julio de 2003 de la Junta Electoral Central, sobre sustitución de cargos representativos locales, debiendo el Pleno tomar conocimiento de la renuncia en la primera sesión que celebre, de conformidad con la citada Instrucción y el Reglamento Orgánico Municipal.

Por lo expuesto, se eleva al Ayuntamiento Pleno la siguiente PROPUESTA DE RESOLUCIÓN:

1º. Tomar conocimiento y quedar enterado de la renuncia al acta de Concejal de este Ayuntamiento presentada por D^a. María del Carmen Gómez Candel.

2º. Comunicar a la Junta Electoral Central que, según la proclamación de candidaturas para las elecciones locales de 26 de mayo de 2019, publicada en el Boletín Oficial de la Provincia número 82 de 30 de abril de 2019, corresponde atribuir la vacante que queda libre a D^a. María José Ruiz Egea.

3º. Remitir estos acuerdos a la Junta Electoral Central.”

Abierto el turno de intervenciones hacen uso de la palabra los siguientes Sres. Concejales:

Sra. Serrano: Pido la palabra, he dicho.

Sr. Alcalde: Que dígame.

Sra. Serrano: Bueno, pues simplemente para que conste en el acta de esta sesión plenaria que remito mis más sinceras condolencias a la dimitida Concejala, que ya no podrá seguir ejerciendo su talento creativo en la gestión de los haberes públicos, a pesar de que los salpicados continúen aquí actuando como pavos reales. Hoy se cierra en este ámbito, que no en el judicial, una de las etapas de la ignominia a la que tiene sometido el Partido Popular al Ayuntamiento de Torrevieja, gracias.

A la vista de todo lo expuesto el Ayuntamiento Pleno toma conocimiento de la renuncia al acta de Concejal presentada por D^a. María del Carmen Gómez Candel.

2. EXPEDIENTE 91/2023. DAR CUENTA DE DECRETO DE ALCALDÍA SOBRE NOMBRAMIENTO DE TENIENTES DE ALCALDE Y MIEMBROS DE LA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL POR REMODELACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO TRAS RENUNCIA DE CONCEJAL.



Se da cuenta al Pleno de Decreto de Alcaldía número 2023-0006 de fecha de 2 de enero de 2023, CSV 3DKRM4PTPLTNR5G3TT5PTNMQ3, que se transcribe a continuación:

“Con fecha 2 de enero de 2023, esta Alcaldía formuló propuesta que ha sido informada, en la misma fecha, por el Sr. Secretario General del Pleno Acctal., CSV: 44M9SF6X3ATA3P5AWNYQYM6MZ que, en la parte que interesa, DICE:

“Vista la propuesta de Alcaldía de fecha 2 de enero de 2022, CSVA6QTQK3K7Q64JYLJH3W5R6A6K, que se transcribe íntegra a continuación:

“D. EDUARDO DOLÓN SÁNCHEZ, ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DEORREVIEJA, REALIZA LA SIGUIENTE

PROPUESTA:

En relación con los Decretos de Alcaldía de 18 de junio de 2019 y de 28 de febrero de 2020 por los que se nombran los miembros de la Junta de Gobierno Local y se nombran los Tenientes de Alcalde Ayuntamiento.

Y visto el escrito presentado por D^a. MARÍA DEL CARMEN GÓMEZ CANDEL, de fecha 31 de diciembre de 2022 y número de registro de entrada 2022-E-RE-70419 por el que comunica su renuncia como Concejal de este Ayuntamiento,

PROPONGO:

1. Nombrar miembro de la Junta de Gobierno Local a:

- D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.

2. Nombrar suplente del Secretario de la Junta de Gobierno Local a:

- D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.

3. Modificar el nombramiento de Tenientes de Alcalde, en lo que corresponde desde la Segunda a la Séptima Tenencia de Alcaldía, quedando éstas de la siguiente manera:

- Segundo Teniente de Alcalde: D^a. MARÍA SANDRA SÁNCHEZ ANDRÉU.

- Tercer Teniente de Alcalde: D. FEDERICO ALARCÓN MARTÍNEZ.

- Cuarto Teniente de Alcalde: D^a. INMACULADA MONTESINOS PÉREZ.

- Quinto Teniente de Alcalde: D. RICARDO RECUERO SERRANO.

- Sexto Teniente de Alcalde: D^a. CONCEPCIÓN SALA MACIÁ.

- Séptimo Teniente de Alcalde: D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.”

LEGISLACIÓN APLICABLE:

- Art. 124, 125 y 126 de la Ley 7/1985, de 2 de Abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local,



- Art.46 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF).

De conformidad con los artículos. 124, 125 y 126 de la Ley/1985 RBRL, corresponde al Alcalde nombrar y cesar a los Tenientes de Alcalde y nombrar y separar libremente a los miembros de la Junta de Gobierno Local.

De conformidad con lo prevenido en los artículos 46 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales “1. Los Tenientes de Alcalde serán libremente nombrados y cesados por el Alcalde de entre los miembros de la Comisión de Gobierno y, donde ésta no exista, de entre los Concejales.

Los nombramientos y los ceses se harán mediante resolución del Alcalde de la que se dará cuenta al Pleno en la primera sesión que celebre, notificándose, además, personalmente a los designados, y se publicarán en el «Boletín Oficial» de la Provincia, sin perjuicio de su efectividad desde el día siguiente de la firma de la resolución por el Alcalde, si en ella no se dispusiera otra cosa.”

Atendido que el expediente ha seguido la tramitación establecida en la Legislación aplicable, y en armonía con la documentación que se acompaña y lo informado por la Secretaría General del Pleno,

HE RESUELTO:

1. Nombrar miembro de la Junta de Gobierno Local a:
 - D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.
2. Nombrar suplente del Secretario de la Junta de Gobierno Local a:
 - D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.
3. Modificar el nombramiento de Tenientes de Alcalde, en lo que corresponde desde la Segunda a la Séptima Tenencia de Alcaldía, quedando éstas de la siguiente manera:
 - Segundo Teniente de Alcalde: D^a. MARÍA SANDRA SÁNCHEZ ANDRÉU.
 - Tercer Teniente de Alcalde: D. FEDERICO ALARCÓN MARTÍNEZ.
 - Cuarto Teniente de Alcalde: D^a. INMACULADA MONTESINOS PÉREZ.
 - Quinto Teniente de Alcalde: D. RICARDO RECUERO SERRANO.
 - Sexto Teniente de Alcalde: D^a. CONCEPCIÓN SALA MACIÁ.
 - Séptimo Teniente de Alcalde: D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.”
4. Los nombramientos comenzarán a tener efectos desde el día de hoy, sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, tal y como preceptúa la legislación vigente a tales efectos, dándose cuenta al Pleno en la primera sesión que éste celebre.



5. Notificar a los interesados.”

A la vista de todo lo expuesto, el Ayuntamiento Pleno queda enterado.

3. EXPEDIENTE 83/2023. DAR CUENTA DE DECRETO DE ALCADÍA SOBRE REVOCACIÓN Y DELEGACIÓN DE COMPETENCIAS GENÉRICAS DEL SR. ALCALDE EN CONCEJALES POR REMODELACIÓN DEL EQUIPO DE GOBIERNO TRAS RENUNCIA DE CONCEJAL.

Se da cuenta al Pleno de Decreto de Alcaldía número 2023-0007 de fecha de 2 de enero de 2023, CSV 62L4QRLSKSATJ297AMMTP6H7D, que se transcribe a continuación:

“Con fecha 2 de enero de 2023, esta Alcaldía formuló propuesta que ha sido informada, en la misma fecha, por el Sr. Secretario General del Pleno Acctal., CSV: 39RZ56GA5DREWZRSGFYWNZLXFH que, en la parte que interesa, DICE:

“Vista la propuesta de Alcaldía de fecha 2 de enero de 2022, CSV 5GXNSA5MQTZ9NA3JS7HTK6LTT, que se transcribe íntegra a continuación:

“D. EDUARDO DOLÓN SÁNCHEZ, ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DEORREVIEJA, REALIZA LA SIGUIENTE

PROPUESTA:

En relación con los Decretos de Alcaldía de 17 de junio de 2019 y de 28 de febrero de 2020 por los que se confieren delegaciones genéricas a los Srs. Concejales.

Y visto el escrito presentado por D^a. MARÍA DEL CARMEN GÓMEZ CANDEL, de fecha 31 de diciembre de 2022 y número de registro de entrada 2022-E-RE-70419, por el que comunica su renuncia al cargo de Concejal de este Ayuntamiento,

PROPONGO:

1. Revocar las delegaciones genéricas efectuadas por esta Alcaldía, de fecha 17 de junio de 2019 en los siguientes Concejales:

- D^a. MARÍA DEL ROSARIO MARTÍNEZ CHAZARRA.

2. Revocar las delegaciones genéricas efectuadas por esta Alcaldía, de fecha 28 de febrero de 2020 en los siguientes Concejales:

- D^a. DIANA BOX ALONSO.
- D. ANTONIO FRANCISCO VIDAL ARÉVALO.
- D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.

3. Conferir las siguientes delegaciones genéricas con facultad de dirigir los servicios correspondientes, como la de gestionarlos en general, así como del área o servicios sobre los que recae la mencionada delegación:

D^a. MARÍA DEL ROSARIO MARTÍNEZ CHAZARRA, Concejala Delegada de Desarrollo Económico y dinamización de los sectores productivos (Turismo, Comercio, Hostelería e Industria), Presidencia y Comunicación, y Personal.



D^a. DIANA BOX ALONSO: Concejala Delegada de Deportes, Salud Pública, Limpieza de Edificios Municipales, Sanidad y Control de Plagas, y Limpieza, Recogida de Residuos y Aseo Urbano.

D. ANTONIO FRANCISCO VIDAL ARÉVALO: Concejala Delegado de Medio Ambiente, Playas, Transporte, Mercados y Consumo, Pesca, Ciclo Integral del Agua, y Parques y Jardines.

D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ: Concejala Delegado de Economía y Hacienda, Fomento, Empleo y Desarrollo Local, Juventud, y Contratación.

En dichas delegaciones no se incluye la facultad de resolver mediante actos administrativos que afecten a terceros, que se reserva la Alcaldía.”

LEGISLACIÓN APLICABLE:

- Art. 124.5 de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local.
- Arts.43 y 44 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF).

De conformidad con el art. 124.5 de la Ley/1985 RBARL, el Alcalde podrá delegar mediante Decreto competencias en Sres. Concejales.

De conformidad con lo prevenido en los artículos 43 y 44 del Real Decreto 2568/1986, de 28 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (ROF), las delegaciones comenzarán a tener efectos desde el día siguiente al de la fecha del Decreto salvo que en ella se disponga otra cosa, sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, tal y como preceptúa la legislación vigente a tales efectos, dándose cuenta al Pleno en la primera sesión que éste celebre.”

Atendido que el expediente ha seguido la tramitación establecida en la Legislación aplicable, y en armonía con la documentación que se acompaña y lo informado por la Secretaría General del Pleno,

HE RESUELTO:

1. Revocar las delegaciones genéricas efectuadas por esta Alcaldía, de fecha 17 de junio de 2019 en los siguientes Concejales:

- D^a. MARÍA DEL ROSARIO MARTÍNEZ CHAZARRA.

2. Revocar las delegaciones genéricas efectuadas por esta Alcaldía, de fecha 28 de febrero de 2020 en los siguientes Concejales:

- D^a. DIANA BOX ALONSO.
- D. ANTONIO FRANCISCO VIDAL ARÉVALO.
- D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ.

3. Conferir las siguientes delegaciones genéricas con facultad de dirigir los servicios correspondientes, como la de gestionarlos en general, así como del área o servicios sobre los que recae la mencionada delegación:



D^a. MARÍA DEL ROSARIO MARTÍNEZ CHAZARRA, Concejal Delegada de Desarrollo Económico y dinamización de los sectores productivos (Turismo, Comercio, Hostelería e Industria), Presidencia y Comunicación, y Personal.

D^a. DIANA BOX ALONSO: Concejal Delegada de Deportes, Salud Pública, Limpieza de Edificios Municipales, Sanidad y Control de Plagas, y Limpieza, Recogida de Residuos y Aseo Urbano.

D. ANTONIO FRANCISCO VIDAL ARÉVALO: Concejal Delegado de Medio Ambiente, Playas, Transporte, Mercados y Consumo, Pesca, Ciclo Integral del Agua, y Parques y Jardines.

D. DOMINGO PAREDES IBÁÑEZ: Concejal Delegado de Economía y Hacienda, Fomento, Empleo y Desarrollo Local, Juventud, y Contratación.

En dichas delegaciones no se incluye la facultad de resolver mediante actos administrativos que afecten a terceros, que se reserva la Alcaldía.

4. Las delegaciones comenzarán a tener efectos desde el día de hoy, sin perjuicio de su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia, tal y como preceptúa la legislación vigente a tales efectos, dándose cuenta al Pleno en la primera sesión que éste celebre.”

A su vista, el Ayuntamiento Pleno queda enterado.

4. EXPEDIENTE 29105/2022. DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO. APROBACIÓN DEL PROYECTO DEL SERVICIO, COMPUESTO POR LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO Y SUS BASES TÉCNICAS, Y DETERMINACIÓN DE FORMA DE GESTIÓN. RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA, SI PROCEDE.

Se da cuenta al Pleno del dictamen emitido por la Comisión de Servicios a la Ciudadanía, en sesión extraordinaria celebrada el día 10 de enero de 2023, CSV 9ERZ5SCKW6P7S3YMFNNH94ADG, que se transcribe a continuación:

“Se da cuenta a la Comisión del expediente n.º 29105/2022, DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DELSERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO. APROBACIÓN DEL PROYECTO DEL SERVICIO, COMPUESTO POR LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO Y SUS BASES TÉCNICAS, Y DETERMINACIÓN DE FORMA DE GESTIÓN. RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA, SI PROCEDE. El Sr. Alcalde pregunta si hay intervenciones y hacen uso de la palabra los siguientes asistentes a esta Comisión,

Así y vistas las intervenciones de los asistentes a la Comisión donde se solicita dejar sobre la mesa el asunto del Orden del día de la presente Sesión Extraordinaria, el Sr. Alcalde somete a votación, dejar este punto sobre la mesa o no, siendo el resultado de la votación, el siguiente,

Votan a favor los Srs. D. Andres Navarro Sánchez, D^a Ana María Perez Torregrosa, D. Israel Muñoz Guijarro, D. Pablo Samper Hernandez, D. Rodolfo Carmona Rodriguez, D.



Luis Ignacio Torre-Marin Comas y D^a Fanny Serrano, que tras la pertinente ponderación de votos, suponen nueve votos.

Votan en contra el Señor Presidente, D. Eduardo Dolón Sánchez y los siguientes Señores Concejales: D^a. M.^a. del Rosario Martínez Chazarra, D. Ricardo Recuero Serrano, D. Federico Alarcón Martínez, D. Domingo Paredes Ibañez y D. Carlos Hurtado Vera, que tras la pertinente ponderación de votos, suponen quince votos a favor.

Así a la vista de los votos emitidos, el punto del Orden del día de la presente Sesión extraordinaria, no queda sobre la mesa, por lo que se sigue con el mismo para su dictamen.

Visto el informe emitido por el Director General de Urbanismo, Proyectos, Infraestructuras Y Servicios, Básicos, D. Victor Costa Mazon y el Sr. Alcalde-Presidente, D. Eduardo J. Dolón Sánchez, con fecha de 4 de enero de 2022 y CSV 9CM5WWKQZYXWZQMRTTHEF56TN, cuyo tenor literal es el siguiente:

“EXPEDIENTE: 29105/2022
ASUNTO: Determinación de la Forma de Gestión del servicio Público de Transporte Urbano. Informe con propuesta de acuerdo al Pleno de la Corporación para la aprobación del proyecto del servicio, compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, y determinación de forma de gestión.

En relación con el expediente de referencia, y de conformidad con lo establecido en el art. 175 del Reglamento de Organización, Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales, aprobado por R.D. 2568/1986, de 28 de noviembre, el Director General de Urbanismo, Proyectos, Infraestructuras y Servicios Básicos que suscribe emite INFORME que se deducirá de los siguientes:

ANTECEDENTES

Consta en el expediente los siguientes antecedentes administrativos:

1. Con fecha 10 de mayo de 2022 (CSV: 9AQL6JYT59Y4S39MN7XTCTDKN), la Sra. Secretaria General del Pleno emite informe en el seno del expediente 60549/2021 denominado “Determinación de la forma de gestión del servicio público de Transporte Urbano”.
2. Con fecha 20 de mayo de 2022 (CSV: 5CPYYQ7T6J4ZPKPMMS45W7NQE) la Junta de Gobierno Local acuerda, entre otros puntos, “Archivar del presente expediente para la determinación de la Forma de Gestión del Servicio Público de Transporte Urbano, tramitado bajo número de expediente Gestiona n.º 60549/2021.”
3. Con fecha 18 de mayo de 2022 (CSV: A5MSD3WZNM9CSMKP3JCRLRJWX), mediante decreto del Sr. Alcalde-Presidente de este Ayuntamiento se procede a lo siguiente:



PRIMERO. Constituir la Comisión de Estudio para la elaboración de la memoria justificativa de asesoramiento para la determinación de la forma de gestión del servicio de transporte urbano.

SEGUNDO. Nombrar como miembros de la Comisión de Estudio a los siguientes Sres Concejales Delegado/as, y personal técnico:

1. Dña. Carmen Gómez Candell, Concejala Delegada de Cuidado y Potenciación de la Imagen Urbana, Medio Ambiente y Contratación.
 2. D. Antonio Francisco Vidal Arévalo, Concejala Delegado de Playas, Transportes, Mercados y Consumo, Pesca y Ciclo Integral del Agua.
 3. D. Federico Alarcón Martínez, Concejala Delegado de Policía Local, Movilidad y Tráfico, Seguridad y Emergencias, Ocupación de Vía Pública y Apertura y Actividades.
 4. El Sr Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal, D. Francisco Javier García Sánchez.
 5. El Sr. Director General de Economía, Hacienda, Empleo y Juventud, D. Juan Carlos Carmona Triviño.
 6. D. Jesús Lázaro Moreno Luzón en virtud del contrato para la
 7. Elaboración del Proyecto de Prestación del Transporte Urbano de Torrevieja, aprobado mediante Acuerdo de la Junta de Gobierno Local de este Ayuntamiento de fecha 16 de abril de 2021.
 8. El Sr. Director General de Urbanismo, Proyectos e Infraestructuras y Servicios Básicos, D. Víctor Manuel Costa Mazón, para la coordinación del expediente.
4. Con fecha 27 de mayo de 2022 (CSV: 5P9SCPWKKCW5W4P7D3D4WQGD6), mediante decreto del Sr. Alcalde-Presidente de este Ayuntamiento se procede a lo siguiente:

PRIMERO. NOMBRAR a D. Antonio Francisco Vidal Arévalo, Concejala Delegado de Playas, Transportes, Mercados y Consumo, Pesca y Ciclo Integral del Agua como Presidente de la Comisión de estudio para la Determinación de la Forma de Gestión del servicio Público de Transporte Urbano

SEGUNDO. NOMBRAR a D. Félix Torregrosa García, auxiliar administrativo de este Ayuntamiento como Secretario de la Comisión de Estudio para la Determinación de la Forma de Gestión del servicio Público de Transporte Urbano.

5. Con fecha 30 de junio de 2022 (CSV:



45L2KKADJ5QT699M4STWWCSX4), mediante acuerdo del Ayuntamiento Pleno se procede a lo siguiente:

PRIMERO.- Acordar el inicio del expediente para la determinación de la forma de gestión del servicio de transporte urbano.

SEGUNDO.- Notificar el acuerdo a la Comisión de Estudio nombrada mediante decreto de esta Alcaldía de fecha de fecha 18 de mayo de 2022 (CSV: A5MSD3WZNM9CSMKP3JCRLRJWX), con el fin de que procedan a la elaboración de la memoria justificativa y de asesoramiento que permita al Pleno determinar la citada forma de gestión.”

6. Con fecha 29 de agosto de 2022 (Acta de fecha 1 de septiembre de 2022, CSV: 6C4PZELEYWE57LZ6E65RR5AMH) la Comisión de Estudio procede a dar por terminados sus trabajos de análisis y valoración encomendando al Sr. Ingeniero Industrial D. Jesús Moreno Luzón la elaboración de la memoria de asesoramiento que incluya las conclusiones de la presente acta, y que proceda a su remisión al resto de miembros de la Comisión para la suscripción de cada uno de ellos.
7. Con fecha 1 de septiembre de 2022 (CSV: ANNCZCZDD2Y7497JQ49LE34FK) se incorpora al expediente de referencia la memoria de asesoramiento al Pleno debidamente suscrita por cada uno de los miembros de la Comisión para su tramitación.
8. Con fecha 8 de septiembre de 2022 (CSV: A7RDZRRQYY9ACS6973SNJLY6) se realiza Informe con Propuesta al Pleno de la Corporación emitido por el Sr. Director General de Urbanismo, Proyectos, Infraestructuras y Servicios Básicos y suscrito por el Sr. Alcalde-Presidente para que adopte los siguientes Acuerdos:

PRIMERO: Tomar en consideración de la Memoria de Asesoramiento elaborada por la Comisión de Estudio nombrada a tal efecto, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 97 del TRRL.

SEGUNDO: Someter a información pública durante 30 días naturales la Memoria de Asesoramiento de fecha 1 de septiembre de 2022 (CSV: ANNCZCZDD2Y7497JQ49LE34FK) remitida por la Comisión de Estudio nombrada mediante decreto de esta Alcaldía de fecha de fecha 18 de mayo de 2022 (CSV: A5MSD3WZNM9CSMKP3JCRLRJWX).

TERCERO: Publicar el anuncio en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante, en la página web municipal y en un diario provincial de amplia difusión.



9. El día 26 de septiembre de 2022 CSV: (7CN4SQRJJTAPQ9N4PSXQDFTC2) se Acuerda por el Pleno de la Corporación la adopción de lo mencionado en el punto anterior.
10. Con fecha 3 de octubre de 2022 y CSV: 6RS7GFDZRQ36L4CGLG5Z9QCKX, la Sra. Secretaria General del Pleno con el visto bueno del Sr. Alcalde-Presidente extiende Certificado del Acuerdo plenario de fecha 26 de septiembre de 2022 y CSV: 7CN4SQRJJTAPQ9N4PSXQDFTC2.
11. Con fecha 3 de octubre de 2022 (CSV: 5PYZRAW9RTHY4WZGHDKY5JWGZ) se dicta por el Sr. Director General de Urbanismo, Proyectos, Infraestructuras y Servicios Básicos Edicto de Publicación.
12. El día 4 de noviembre de 2022 y número de registro de entrada de este Ayuntamiento 2022-E-RE-58135 el Sr. Concejales del Grupo Municipal Los Verdes D. Israel Muñoz Guijarro, presenta escrito de Alegaciones a la Memoria de Asesoramiento.
13. El día 4 de noviembre de 2022 y número de registro de entrada de este Ayuntamiento 2022-E-RE-58366 el Sr. Concejales del Grupo Municipal Sueña Torrevieja de. Pabló Samper Hernández presenta escrito de Alegaciones a la Memoria de Asesoramiento.
14. Con fecha 10 de noviembre de 2022 (CSV: A946S2GA2RHYQ94ERFAAE3TPP), por parte de la Sra. Técnico del Registro del Ayuntamiento Dña. Ángeles Báeza Guilló se emite informe relativo a la presentación de alegaciones.
15. Con fecha 14 de noviembre de 2022 (CSV: AX9MLCW93Q62LZP6RGPPNZSSR) el Sr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal, emite informe con las siguientes conclusiones:

ESTIMAR las alegaciones presentadas por D. Israel Muñoz Guijarro relativas al apartado 9 de la memoria justificativa de asesoramiento (alegaciones primera y segunda de este apartado), informando DESFAVORABLE al resto de las mismas.

ESTIMAR las alegaciones 1, 4, 7, 10 y 17 planteadas por D. Pablo Samper Hernández, informando DESFAVORABLE al resto de las mismas.
16. Con fecha 18 de noviembre de 2022 (CSV: 69JYG6PKZWAPFP2ES432M2CS9), los miembros de la Comisión de Estudio firman la Memoria justificativa de asesoramiento para la determinación de la forma de gestión del Servicio de Transporte Urbano,



revisada a fecha 16 de noviembre de 2022.

17. Con fecha 23 de noviembre de 2022 (Acta de fecha 23 de septiembre de 2022, CSV: 6THRLSRG2EK9GZLETEGCP2J2Y) reunida la Comisión de Estudio concluye que con la Memoria Justificativa de fecha 18 de noviembre de 2022, *da por terminado el asesoramiento requerido por el Pleno de la Corporación, a cuya consideración quedará sometida.*
18. Con fecha 16 de diciembre de 2022 y CSV: C9DZXKQ66P99HTD7732W4RW2X se emite informe de sostenibilidad por parte del Órgano de Contabilidad Municipal con carácter favorable.
19. Con fecha 23 de diciembre de 2022 y CSV: AQM2PXS6MK3GRDKEQL9GEXEZ la Sra. Interventora General emite informe de fiscalización con carácter favorable.

FUNDAMENTOS JURÍDICOS

2.1 LEGISLACIÓN APLICABLE

- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LBRL). Arts. 25, 26, 85, 86 y 123.
- Real Decreto 781/1986, de 18 de abril, que aprueba el Texto Refundido de las disposiciones vigentes en materia de Régimen Local (TRRL). Arts. 96 y 97.
- Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, que aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas locales (TRLHL). Art. 44.
- Decreto de 17 de junio de 1955 por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales (RSCL), vigente en lo que no se oponga a la normativa posterior. Arts. 30 a 155.
- Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (LPAC). Arts. 30 y 35.
- Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP). Arts. 284 y ss.
- Ley 8/2010, de 23 de junio, de régimen local de la Comunitat Valenciana (LRLCV). Arts. 34, 60, 59, 61, 62, 63, 192, 193, 194, 196 y 197.

2.2 CONSIDERACIONES JURÍDICAS.

2.2.1 SOBRE LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO REMITIDA PARA SU



TRAMITACIÓN

La memoria de asesoramiento elaborada y suscrita por los miembros de la Comisión de Estudio meritada incorpora los siguientes extremos entre otros:

- Coste del Servicio.
- Aspectos sociales, técnicos, jurídicos y financieros.
- Precios del servicio.
- Justificación de la no existencia de beneficio.
- Forma de gestión
- Bases técnicas sobre las que se ha analizado las diferentes formas de gestión.

2.2.2 **SOBRE LA NATURALEZA JURÍDICA DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO.**

De acuerdo con los artículos 25.2.g) y 26.1.d) de la LBRL, el servicio de transporte urbano tiene para el Municipio el carácter de competencia propia, debiendo ser ejercida en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas. Por su parte, el artículo 86 de la misma reconoce la iniciativa local para el desarrollo de actividades económicas y establece una reserva competencial de determinados servicios esenciales, determinando que, cuando se ejecuten en modalidad de monopolio, junto con la aprobación del Pleno municipal, exista acuerdo del Gobierno autonómico que corresponda.

En concordancia con dicho carácter de competencia propia obligatoria o esencial y de reserva competencial, actualmente el servicio público de transporte urbano está siendo prestado por la mercantil Avanza, aunque la misma carece de cobertura jurídica alguna, lo que constituye de facto una forma de gestión indirecta, encontrando su origen en el concierto que la mercantil Costa Azul, S.L. mantenía con el Ayuntamiento de Torrevieja, como consecuencia de que la misma era titular de la concesión interurbana CVA-090. Por tanto, en la actualidad la forma de gestión del servicio de transporte urbano, con independencia de la inexistencia de título, es la de gestión indirecta. En la misma, la empresa presta el servicio de transporte urbano percibiendo un precio por parte de los usuarios y una compensación por parte del Ayuntamiento de Torrevieja cuyo fin consiste en equilibrar el déficit de tarifa comprobado.

Si de facto la prestación del servicio está siendo realizada mediante gestión indirecta, tal y como define el artículo 85 de la LBRL en relación con los artículos 15 y 17 por su objeto de la LCSP, también se constata el hecho de que, para este servicio concreto, su forma de prestación no ha sido determinada, tal y como informa la Sra. Secretaria General del Pleno, D^a María Pilar Vellisca Matamoros, el pasado 21 de junio de 2021, con CSV: ***3QY3.



Como consecuencia de estos dos hechos, es decir, de la no existencia de cobertura jurídica que justifique la forma de prestación del servicio de transporte urbano de forma indirecta accidental, y la inexistencia de acuerdo plenario que determine la forma de gestión del servicio que nos ocupa, resulta necesario proceder a establecer dicho extremo, según el procedimiento legalmente establecido para ello. Para determinar dicho procedimiento resulta inexcusable caracterizar adecuadamente la naturaleza jurídica del servicio de transporte urbano, puesto que ello resulta fundamental para que el acuerdo plenario alcance su perfección.

En la prestación de servicios públicos por parte de las Administraciones Públicas emerge con carácter primordial el art. 128.2 de la Constitución Española:

“...se reconoce la iniciativa pública en la actividad económica. Mediante ley se podrán reservar al sector público recursos o servicios esenciales, especialmente en caso de monopolio y asimismo acordar la intervención de empresas cuando así lo exigiera el interés nacional”.

Por su parte la LBRL evita definir técnicamente el servicio público limitándose a establecer un listado de competencias locales propias en el artículo 25, concretando en el 26 de la misma aquellos que son de obligatoria prestación, con la concreción efectuada por el artículo 85, también de la LBRL, al determinar que “1. Son servicios públicos locales los que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias.”

La Ley 27/2013, de 27 de diciembre, de racionalización y sostenibilidad de la Administración Local reordena el sistema competencial municipal en base a criterios de eficiencia, con ellos debe quedar asegurado que no se ponga en riesgo la sostenibilidad financiera, y que no se incurra en un supuesto de ejecución simultánea del mismo servicio público.

Por último, la LRLCV tampoco profundiza en la definición de servicio público, tal y como puede comprobarse de la literalidad de sus artículos 196 y 197:

“1. Las entidades locales, para la satisfacción de las necesidades de los vecinos y vecinas, podrán prestar los servicios y realizar las actividades económicas que estimen pertinentes, de acuerdo con el artículo 128.2 de la Constitución.

2. La prestación de servicios y la realización de actividades económicas podrá realizarse en régimen de libre concurrencia o en monopolio. Únicamente procederá el monopolio respecto de las actividades o servicios expresamente reservados por ley a las entidades locales.”

Sin embargo, dicho precepto, en relación a los artículos 25 y 26 de la LBRL, diferencia entre aquellos servicios que son de obligatoria



prestación de aquellos otros que, destinados a “...la satisfacción de las necesidades de los vecinos y vecinas”, puedan ser prestados por la Entidad Local. Con ello, el procedimiento a seguir para la implantación del servicio de transporte urbano, así como el de cualquier otro servicio de los regulados en el citado artículo 26 de la LBRL, será distinto del establecido en la LRRCV, puesto que en ésta la implantación de un determinado servicio o actividad económica es potestativa del municipio, mientras que en el transporte urbano, y concretamente para Torrevieja, su implantación deviene obligatoria por ministerio de la ley.

Comprobado que no existe en la regulación jurídica determinaciones que caractericen el servicio público, y por ende al servicio público de transporte urbano, lo que caracteriza al servicio público (Álvarez González, 2014) es:

1. Titularidad de la Administración.
2. Control por la Administración.
3. Carácter empresarial de contenido técnico.
4. Carácter de prestación positiva.
5. Prestación en interés de los particulares.
6. Continuidad en la prestación.
7. Igualdad en la obtención del servicio.

Caracterizado el servicio público, y con ello verificado que el transporte urbano corresponde a dicha concreción, amén de estar incluido en la relación de competencias obligatorias propias del Municipio de Torrevieja, de acuerdo con el artículo 26 de la LRBL, procede seguir con la caracterización entre (Montoya Martín, 2009) la potestad de iniciativa pública económica en régimen de libre concurrencia (artículo 128.2 de la CE, primer inciso) y la potestad de reserva al sector público de servicios esenciales, especialmente en caso de monopolio (artículo 128.2 de la CE, segundo inciso). En la LBRL se manejan (Ortega Bernardo, 2008) “...inicialmente dos conceptos: por una parte, actividades y, por otra parte, servicios públicos. Asimismo, la LBRL garantiza que los municipios españoles realizarán actividades y servicios públicos en una serie de materias enumeradas en el artículo 25.2, que «en todo caso se ejercerán en los términos de la legislación del Estado y de las Comunidades Autónomas». La enumeración de servicios públicos obligatorios que realiza la LBRL (art. 26), entre los que se encuentran el alumbrado público, cementerio, recogida de residuos, limpieza viaria, abastecimiento domiciliario de agua potable, etc., pone de manifiesto que la implantación de servicios públicos en el ámbito local hunde sus raíces en las exigencias propias del Estado social y persigue la consecución de un claro fin de interés general, que es, en concordancia con el artículo 10 de la Constitución, el de



garantizar de modo efectivo al ciudadano una existencia vital adecuada, que permita su desarrollo como persona”.

La reserva en favor del ente local (Ortega Bernardo, 2008) es un plus que se añade a ciertos servicios locales por obra del artículo 86.2 de la LBRL. Sólo ha sido declarada la reserva sobre una cierta parte de los mismos (abastecimiento y depuración de aguas; recogida, tratamiento y aprovechamiento de residuos; suministro de gas y calefacción; mataderos, mercados y lonjas centrales; transporte público de viajeros; servicios mortuorios). De este modo, los servicios enunciados en el artículo 86.2 se revisten por su «esencialidad» de una característica adicional: que la entidad local puede excluir la posible concurrencia de particulares de esta concreta actividad.”

El citado artículo 86 de la LBRL reconoce (Órtega Álvarez, n.d.) la iniciativa local para el desarrollo de actividades económicas; establece una reserva competencial de determinados servicios esenciales, exigiéndose que, cuando se ejecuten en modalidad de monopolio, junto con la aprobación del Pleno municipal, exista acuerdo del Gobierno autonómico que corresponda. No obstante lo anterior (Órtega Álvarez, n.d.) el transporte público y los servicios mortuorios aparecen como servicios obligatorios en el artículo 26 de la Ley de Bases de Régimen Local. Estos servicios, aparte de estar recogidos como servicios obligatorios o servicios mínimos tienen otra característica, y es que, este listado constituye normalmente lo que se configura como monopolios naturales, es decir, que, aunque no esté declarada su actividad en régimen de monopolio, el primero que entra a realizar la actividad la monopoliza. Dichos monopolios naturales ya han sido determinados por la LBRL sobre una serie de servicios (Órtega Álvarez, n.d.), esto es, los que declara reservados o servicios esenciales. Por lo tanto, establecida esta declaración por el legislador ya ha efectuado la intervención que exige el citado artículo 128 de la Constitución mediante dicha separación entre obligatorio (esencial) y potestativo (LRLCV).

Hasta aquí, y en relación con el servicio público del transporte urbano, se ha concretado que el mismo es un servicio público por su regulación legal y por su propia configuración, que el mismo consiste en un servicio público económico, distanciándose por tanto de la propia actividad económica municipal, y que el mismo constituye per se un monopolio natural por dos justificaciones concurrentes en este servicio. Primera, por su carácter esencial operado mediante reserva de ley, por lo que no procede pronunciamiento alguno sobre si el citado servicio debe prestarse en régimen de monopolio o no. En consecuencia a ello, en el expediente que se forme para la decisión plenaria sobre la forma de gestión no resulta exigible incorporar acreditación de la conveniencia y oportunidad, ni análisis del mercado relativo a la oferta y a la demanda existente, a la rentabilidad y a los posibles efectos de la actividad local sobre la concurrencia empresarial, en los términos que sí resultarían exigibles para el ejercicio de la iniciativa pública local para el desarrollo



de actividades económicas, en los términos a los que se refiere el artículo 86 de la LBRL, es decir, en términos de concurrencia. Segunda, por el propio resultado económico del servicio que se presta actualmente y por la viabilidad económica del servicio que se pretende prestar según el proyecto aprobado a tal efecto se configura como monopolio natural. En efecto, en ambos casos el servicio debe ser suplementado por el presupuesto municipal al objeto de compensar el déficit de tarifa, derivado del establecimiento de condiciones económicas que lo hagan competitivo frente a otros medios de transporte más contaminantes. Dicho suplemento, destinado a asegurar la viabilidad económica del servicio, viene justificado en la necesidad de cumplir con la obligación legal de prestación del servicio, y de la obtención de una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos. En efecto, esta derivada económica queda reflejada la memoria de asesoramiento elaborada por la Comisión de Estudio nombrada a tal efecto. En la misma se determina que el servicio de transporte urbano requiere de aportación municipal para compensar el déficit de explotación.

Esta segunda derivada económica constituye un elemento fáctico de la calificación del servicio como monopolio natural, puesto que actividad económica alguna privada prestará el servicio en el marco constitucional de una economía de mercado, ya que la misma no resulta beneficios, y en consecuencia, ello le dota de una calificación intrínseca de monopolio natural público.

Asentada la naturaleza del servicio de transporte urbano, verificada la necesidad consistente en determinar su forma de gestión, procede concretar el procedimiento que debe seguirse para concluir en una forma concreta de gestión.

2.2.3 MODOS DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO.

El artículo 85 de la LBRL declara que son servicios públicos locales los que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias, y condiciona cualquier forma de gestión a que la misma sea la "... más sostenible y eficiente..." para a continuación enumerar las siguientes posibilidades:

- a) Gestión directa:
 - a) Gestión por la propia Entidad Local.
 - b) Organismo autónomo local.
 - c) Entidad pública empresarial local.
 - d) Sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública.





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

2.2.4. LA DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO DESDE EL PUNTO DE VISTA PROCEDIMENTAL.

En el presente epígrafe se va a analizar cuál ha de ser el procedimiento para construir la decisión plenaria respecto de la forma de gestión del servicio que nos ocupa. Dicho análisis puede concluir en la identificación de la obligatoriedad de tramitar un determinado procedimiento reglado; o en caso contrario, en la determinación de otro que forme la decisión a adoptar por la Corporación.

El artículo 85 de la LBRL determina el procedimiento y los requisitos exclusivamente para hacer uso de la forma de gestión mediante entidad pública empresarial local, o mediante sociedad mercantil local (capital social de titularidad pública). Dichos requisitos son los siguientes:

1. Debe acreditarse mediante memoria justificativa en la que se justifique que resultan más sostenibles y eficientes que la gestión directa por la propia entidad local o que un organismo autónomo local. La mayor sostenibilidad y eficiencia se debe tener en cuenta en relación a la rentabilidad económica y a la recuperación de la inversión.
2. Debe constar en el expediente memoria justificativa del asesoramiento recibido que se elevará al Pleno para su aprobación en donde se incluirán los informes sobre el coste del servicio, así como, el apoyo técnico recibido. Dicha memoria deberá ser publicitada.
3. Debe ser recabado informe del interventor local quien valorará la sostenibilidad financiera de las propuestas planteadas, de conformidad con lo previsto en el artículo 4 de la Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Es decir, la LBRL solo se pronuncia sobre el procedimiento y los requisitos necesarios para hacer uso de la forma de gestión mediante entidad pública empresarial local, o mediante sociedad mercantil local en lo relativo a los servicios públicos que prestan las entidades locales en el ámbito de sus competencias.

A *sensu contrario* cuando de lo que se trata es del ejercicio de actividades económicas por las Entidades Locales, actividades que se configuran conceptualmente de una forma distinta a los servicios



públicos económicos esenciales reservados como es el caso que nos ocupa y que ya han sido ampliamente deslindadas respecto de los primeros en el presente informe, el artículo 97 del TRRL concreta el procedimiento y los requisitos para el ejercicio de las mismas en los siguientes:

- a) Designación de una Comisión de estudio compuesta por miembros de la misma y por personal técnico.
- b) Acuerdo inicial de la Corporación.
- c) Redacción por la Comisión de una memoria relativa a los aspectos social, jurídico, técnico y financiero de la actividad económica de que se trate, en la que deberá determinarse la forma de gestión, entre las previstas por la Ley, y los casos en que debe cesar la prestación de la actividad. Asimismo, deberá acompañarse un proyecto de precios del servicio, para cuya fijación se tendrá en cuenta que es lícita la obtención de beneficios aplicable a las necesidades generales de la Entidad local como ingreso de su Presupuesto, sin perjuicio de la constitución de fondos de reserva y amortizaciones.
- d) Exposición pública de la memoria después de ser tomada en consideración por la Corporación, y por plazo no inferior a treinta días naturales, durante los cuales podrán formular observaciones los particulares y Entidades
- e) Aprobación del proyecto por el Pleno de la Entidad local.

Es decir, la determinación de la forma de gestión del servicio esencial de transporte urbano se caracteriza por ser una competencia del Ayuntamiento Pleno; si bien no se concreta un procedimiento concreto para ello, salvo para la forma de gestión directa mediante entidad pública empresarial local, o mediante sociedad mercantil local, según el artículo 85 de la LBRL.

De acuerdo con lo anteriormente expuesto y conforme al informe de la Sra. Secretaria General del Pleno, de fecha 10 de mayo de 2022 (CSV: 9AQL6JYT59Y4S39MN7XTCTDKN), la tramitación que debe seguir el expediente a partir del momento procedimental actual es la siguiente:

- Exposición pública de la memoria después de ser tomada en consideración por la Corporación, y por plazo no inferior a treinta días naturales, durante los cuales podrán formular observaciones los particulares y Entidades.
- Informe de la Intervención Municipal sobre la sostenibilidad de las propuestas planteadas.
- Remisión del expediente al Pleno.



2.2.5. LA DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO DESDE EL PUNTO DE VISTA CONCEPTUAL.

Determinado el procedimiento sobre el que se debe formar la decisión de la Corporación corresponde determinar los elementos que condicionan la elección entre formas directas e indirectas de prestación del servicio público de transporte urbano. Como ya se ha dicho anteriormente, el art. 85.2 de la LBRL, condiciona decisivamente el margen de decisión de las Entidades locales, estableciendo como requisito básico que “los servicios públicos locales habrán de gestionarse de la forma más sostenible y eficiente entre las enumeradas a continuación”.

Por su parte, la Comisión Nacional de la Competencia (en adelante, CNC) en su informe IPN 88/13, de fecha 13 de marzo de 2013, afirma que cuando “... la titularidad de la prestación esté reservada a las Entidades locales, éstas deben decidir, de acuerdo con el artículo 82 LBRL, si prestar el servicio directamente o mediante gestión indirecta. La CNC estima que el APL debería establecer la obligación para las Entidades locales de decidir entre gestión directa e indirecta de la forma más favorecedora posible de la competencia y, específicamente, de analizar ex ante determinados elementos que señalizan la posibilidad de introducir competencia efectiva.” Dichos elementos han sido recogidos por la doctrina (Gamero Casado, 2019) al determinar que “...es preciso verificar que en el mercado exista competencia efectiva, y además preservarla, para evitar que el resultado final sea contrario al objetivo de mejorar la eficiencia.”

Para la aplicación de lo anterior (Gamero Casado, 2019) se han identificado “... siete factores que las EELL deben tomar en consideración a fin de decidir si optan por una fórmula de gestión directa o indirecta. A saber:

1. Disponibilidad de competencia efectiva en el mercado (número suficiente de empresas susceptibles de licitar).
2. Que la calidad del servicio sea fácil de medir, y que la Administración disponga de una unidad capacitada para supervisar su prestación.
3. Inexistencia de costes elevados a la entrada (es decir, que los costes para el inicio de la actividad no sean elevados) y/o de costes hundidos (no fácilmente recuperables). Si tales costes existen se reducirá la competencia efectiva.
4. Correcta distribución del riesgo e información abundante sobre el mismo: debe ser transparente la identificación del riesgo y ventura (u operacional) que asume el contratista; caso contrario



es posible que no haya competencia efectiva (licitadores dispuestos a asumir un riesgo incierto).

5. Posibilidad de conceder autonomía sobre los costes de prestación del servicio (p.ej., costes salariales): si se concede esa autonomía, se favorece la presentación de ofertas competitivas.
6. Limitación de la posibilidad de modificar el contrato, porque ello altera la competencia (como sabemos, la nueva LCSP restringe mucho el ius variandi).
7. Que los servicios se financien primordialmente por los usuarios.”

ALEGACIONES EN EL TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

3.1. RESOLUCIÓN

El Sr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal, D. Francisco Javier García Sánchez, con fecha 14 de noviembre de 2022 emite informe del siguiente tenor literal en contestación a las alegaciones presentadas:

“Se procederá a contestar a continuación a todas las alegaciones recibidas:

1. Alegación presentada por D. Israel Muñoz Guijarro, de fecha 4 de noviembre de 2022 y número de registro 2022-E-RE-58135.

- Alegaciones al apartado 8.1 de la memoria: Gestión Indirecta.

- Alegación Primera: La alegación establece que los costes de amortización y financiación de los autobuses deben tenerse en cuenta. Cabe indicar que la adquisición de los autobuses se está llevando a cabo independientemente de la forma de gestión del servicio. Puesto que esta memoria lo que pretende es comparar los distintos sistemas de gestión, la inclusión de estos costes no es vinculante a estos efectos.*
- Alegación Segunda: Establece que los tres primeros años de contrato en gestión indirecta no deberían contarse a efectos de reparación y mantenimiento, al estar en garantía los autobuses adquiridos por el Ayuntamiento.*

No hay que confundir las garantías de los distintos sistemas y componentes de los autobuses, con la reparación, conservación y mantenimiento. Aunque la empresa privada no realice inversión alguna en la adquisición de los vehículos, esta empresa sí debe llevar a cabo labores de revisiones periódicas, ITV, seguros, así como todas las acciones encaminadas a mantener las características de confort y seguridad de los autobuses. También se harían cargo de los gastos de reparación en caso de que las roturas producidas en algún elemento de los autobuses sean responsabilidad suya.

Por tanto, está justificado este coste.

- Alegación Tercera. Establece que la digitalización no puede amortizarse a 10 años cuando el contrato no puede sobrepasar los 4 años, según la Ley de Contratos.*

La memoria ha considerado una amortización basada en el plazo máximo de este tipo de contratos establecida en la Ley 6/2011, de 1 de Abril, de Movilidad de la Comunidad



Valenciana, que es de 10 años.

Si el contrato de gestión indirecta fuera de un plazo de 5 años, plazo máximo establecido en la Ley de Contratos, no hay ningún tipo de contradicción a la hora de trasladar la amortización restante de la digitalización al siguiente concesionario, en su caso.

- Alegaciones al apartado 8.2 de la memoria. Gestión directa por el ayuntamiento.

- *Alegación Primera. Costes de personal. La alegación establece un incremento en los costes de personal en la gestión directa que no están justificados. También indica que no se tiene en cuenta la subrogación de los trabajadores actuales.*

Los costes de personal que se han establecido para la gestión directa e indirecta, en todas sus formas, no solo incluyen el coste directo del personal subrogado. En dichas valoraciones se ha incluido también el personal necesario, así como se ha intentado cuantificar económicamente, y ahí se ha tenido en cuenta la experiencia del redactor de la memoria, la dificultad añadida que supone gestionar de manera directa el servicio, fundamentalmente por los siguientes hechos.

a) La funcionarización de los conductores e inspectores supone una limitación de horario de trabajo, marcado por las leyes de función pública. En función del horario del servicio, que es de 16 horas, cualquier hora adicional que se lleve a cabo debe ser abonada como hora extra, o bien contratar a mayor cantidad de trabajadores para poder dar cobertura a todas las horas efectivas del servicio.

b) La gestión del servicio de manera directa implica que cualquier servicio complementario al de transporte debe ser contratado aplicando la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público. Eso implica que los seguros, talleres mecánicos, en su caso, vestuario, tarificación y demás servicios deben ser licitados, además de manera conjunta, para que el servicio no se vea mermado. Todo esto supone un sobrecoste adicional, ya no solo en cuestión económica directa, sino también costes de gestión de los contratos y de control de los mismos.

c) El tema del control es fundamental. No es lo mismo controlar el servicio de un único contratista, que varios contratos relacionados además entre sí, con varios contratistas. Este control por parte de los servicios municipales supone pues también un sobrecoste claro, al necesitar más personal para llevarlo a cabo de manera adecuada.

- *Alegación Segunda. Costes de amortización y financiación de autobuses. Esta alegación es similar a la primera de la gestión indirecta.*

La alegación establece que los costes de amortización y financiación de los autobuses deben tenerse en cuenta. Cabe indicar que la adquisición de los autobuses se está llevando a cabo independientemente de la forma de gestión del servicio. Puesto que esta memoria lo que pretende es comparar los distintos sistemas de gestión, la inclusión de estos costes no es vinculante a estos efectos.

- a) Alegación Tercera. Costes de combustibles y lubricantes. La alegación establece que no está justificado el incremento de estos conceptos en un 10%.*

La justificación se menciona en la memoria. El combustible de los autobuses debe ser, en el caso de la gestión directa, licitado como un contrato más según la Ley 9/2017, con el consiguiente trabajo técnico y administrativo que conlleva, que ya es un sobrecoste.

Por otro lado, las empresas privadas suelen tener en estos casos siempre un descuento, que se ha cifrado en un 5% en la gestión indirecta, debido fundamentalmente al volumen de vehículos, pues estas empresas no solo prestan un servicio de transporte urbano específico, sino que tienen muchas más líneas y tráfico en su haber. En el caso de una gestión directa, estos descuentos no son aplicables, pues el combustible no se factura a



la mercantil, sino al Ayuntamiento, en función de unos precios establecidos en el contrato y que deben ser de mercado, y que por lo tanto no son susceptibles a estos descuentos.

- *Alegación Cuarta. Costes de reparación y mantenimiento. La alegación establece que el sobre coste considerado no está justificado, incidiendo nuevamente que los 3 o 4 primeros años no son aplicables, por las mismas razones esgrimidas en la Alegación Segunda del apartado anterior para la gestión indirecta.*

La respuesta es la misma que en el caso anterior. Los costes se incrementan porque este tipo de servicios debe ser contratado de manera independiente al servicio de transporte en sí mismo, lo que conlleva sobrecostes respecto a la gestión indirecta. También aquí es aplicable lo mencionado para los combustibles respecto a los descuentos por volumen.

Por último, no hay que confundir las garantías de los distintos sistemas y componentes de los autobuses, con la reparación, conservación y mantenimiento. Aunque la empresa privada no realice inversión alguna en la adquisición de los vehículos, esta empresa sí debe llevar a cabo labores de revisiones periódicas, ITV, seguros, así como todas las acciones encaminadas a mantener las características de confort y seguridad de los autobuses. También se harían cargo de los gastos de reparación en caso de que las roturas producidas en algún elemento de los autobuses sean responsabilidad suya.

- *Alegación Quinta. Costes de digitalización. Establece que los costes de amortización no serían los mismos que en la gestión indirecta, debido al plazo de amortización.*

La memoria ha considerado una amortización basada en el plazo máximo de este tipo de contratos establecida en la Ley 6/2011, de 1 de Abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana, que es de 10 años.

Si el contrato de gestión indirecta fuera de un plazo de 5 años, plazo máximo establecido en la Ley de Contratos, no hay ningún tipo de contradicción a la hora de trasladar la amortización restante de la digitalización al siguiente concesionario, en su caso.

- Alegaciones al apartado 8.3 de la memoria. Gestión Directa por Sociedad Mercantil Local.

Todas las alegaciones formuladas aquí son idénticas a la del punto anterior, por lo que las contestaciones a dichas alegaciones son también similares. No se repetirán aquí por economía de espacio y evitar reiteraciones innecesarias.

- Alegaciones al apartado 8.4 de la memoria. Gestión directa por sociedad pública mixta.

Las alegaciones 1 a 5 formuladas aquí son idénticas a las de los puntos anteriores, por lo que las contestaciones a dichas alegaciones son también similares. No se repetirán aquí por economía de espacio y evitar reiteraciones innecesarias.

- *Alegación Sexta. La alegación compara la memoria con los informes técnicos emitidos por el Director General de Urbanismo, Proyectos, Infraestructuras y Servicios Básicos, de fechas 15 de octubre y 19 de noviembre de 2020, en los cuales se sacaban unas conclusiones, a juicio del alegante, diferentes a las de la memoria.*

En este sentido, cabe indicar que los informes del Director General, y la memoria del transporte urbano actual, son informes que se llevaron a cabo por técnicos distintos, en épocas distintas, y con un diseño del servicio completamente distinto.

En octubre de 2020, los costes de los servicios, y todos sus elementos, son completamente



diferentes a los actuales, debidos en parte a la situación económica internacional vigente. Asimismo, los servicios de transporte urbano diseñados en 2020 y ahora son completamente diferentes, habiendo cambiado líneas, frecuencias y autobuses.

Asimismo, licitar un contrato de economía mixta soportaría un periodo de tramitación de no menos de 2 años. En este sentido, no es justificable que, después de casi ocho años prestando el servicio de manera irregular, se tenga que continuar prestándolo así habiendo sistemas de gestión más rápidos de tramitar y mejores que el de economía mixta.

- Alegaciones al apartado 8.5 de la memoria. Resumen Comparativo

- *Alegación Primera. Horizonte Temporal. La alegación considera que no es posible que la gestión indirecta tenga una duración de 10 años, debiendo ser como máximo de 4 años.*

Eso no es del todo cierto. Los contratos de servicios y de concesión de servicios tendrán un plazo máximo de 5 años, según la Ley 9/2017, pudiendo ser no obstante de mayor plazo si se justifica la amortización realizada en ese mayor plazo. A la hora de desarrollar el contrato de prestación del transporte urbano en gestión indirecta, en su caso, ya se determinará con exactitud el plazo de amortización y por tanto la duración del contrato, que se ha establecido en 10 años, por ser este el plazo máximo establecido, pues la duración máxima del mismo, eso sí, no debe superar los 10 años, tal y como establece la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

- Alegaciones al apartado 9 de la Memoria. Ingresos

1. *Alegación Primera. A los billetes ordinarios. La alegación indica que en las tarifas descritas en la página 59 de la memoria, el billete ordinario se establece en 1,35 €, mientras en el Anexo de Bases Técnicas es de 1,40 €.*

Efectivamente, existe una errata en la memoria. El precio con el que se han realizado los cálculos es de 1,35 €.

- A. *Alegación Segunda. Otros ingresos. La alegación indica que no se ha tenido en cuenta en la memoria los ingresos procedentes de la subvención de fondos europeos, así como ingresos por publicidad.*

En efecto, no se han tenido en cuenta estos conceptos en el capítulo 9 de la memoria. No obstante lo anterior, estos ingresos son similares en todas las formas de gestión establecidas y estudiadas aquí, por lo que el resultado relativo a la forma óptima de gestión no varía en absoluto.

Por todo lo anterior, procede ESTIMAR las alegaciones al apartado 9 de la memoria justificativa de asesoramiento (alegaciones primera y segunda de este apartado), informando DESFAVORABLE al resto de las mismas.

La estimación de las alegaciones, no obstante, no varían las conclusiones de la memoria.

2. Alegaciones presentadas por D. Pablo Samper Hernández, de fecha 4 de noviembre de 2022 y número de registro 2022-E-RE-58366.

- Alegación 1ª al apartado 1 de la memoria. Antecedentes. La alegación describe varios antecedentes posteriores a la fecha 30 de septiembre de 2021 que considera imprescindibles para la memoria.

En este sentido, los antecedentes mencionados son:

- *Concesión de la subvención TMA/892/2021, en particular la estación de carga para 12 vehículos eléctricos.*
- *Orden TMA/354/2022, que modifica la Orden TMA/892/2021 respecto a los plazos de entrega de las sucesivas fases de documentación en la subvención.*



- *Concesión de la subvención, en sus distintos proyectos.*
- *Licitación, dos veces, del contrato de adquisición de los autobuses para el servicio de transporte urbano*

Aunque efectivamente todo esto ha ocurrido, se pone de manifiesto que el objeto de esta memoria es establecer una comparativa entre los distintos modos de gestión del servicio de transporte urbano. Así, aunque obviamente las subvenciones otorgadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana disminuyen los costes que debe abonar el ayuntamiento para ciertos servicios, no son vinculantes a la hora de comparar dichos modos de gestión.

Lo mismo es aplicable a la adquisición de los autobuses para la prestación del servicio. Estos formarán parte del mismo independientemente de la forma de gestión que determine.

No obstante lo anterior, en los distintos apartados de la memoria se hace referencia a estos antecedentes.

Por tanto, y aunque efectivamente estos antecedentes no aparecen en este apartado de la memoria, sí lo hacen en otros apartados. Aun así, no son vinculantes en las conclusiones de la misma.

- Alegación segunda. Apartado 4 a de la memoria. Comparativa cualitativa entre modos de gestión directa y gestión indirecta. Impacto en los presupuestos.

La alegación indica que el primer impacto de la memoria, "limitaciones presupuestarias de de la Administración local/Sociedad Pública pueden complicar la ejecución de las inversiones necesarias para garantizar la sostenibilidad y eficiencia del servicio". Aun así, el alegante indica que se ha procedido a aprobar dos expedientes para la adquisición de autobuses para la prestación del servicio de transporte urbano, siendo todo lo contrario de lo que establece la memoria en ese impacto.

En este caso, a criterio de este técnico, ambas afirmaciones son correctas y no contradictorias. Aunque el Ayuntamiento, en este ejercicio, ha podido adquirir los autobuses que prestarán el servicio de transporte urbano, eso no es óbice de que, por regla general, los presupuestos municipales tienen una serie de limitaciones, tanto de deuda, techo de gasto y demás, marcadas por las leyes de presupuestos aprobadas cada año por la administración central y autonómica.

Por tanto, aunque la afirmación del licitante es correcta, no procede en cambio eliminar este párrafo de la memoria por no se contradictorio al mismo.

- Alegación tercera. Apartado 5 de la memoria. Comparativa económica con indicadores de la OMM. La alegación establece que las ciudades empleadas como comparativa no son representativas de Torrevieja.

La comparativa ha sido llevada a cabo con ciudades donde el servicio de transporte urbano se considera adecuado, y por tanto con parámetros de coste a los que Torrevieja pretende llegar.

En este sentido, cabe decir que los ratios a comparar son variables unitarias, esto es, calculadas por kilómetro o por viaje. Si la ciudad es más grande, sus ingresos totales y sus costes serán mayores que en Torrevieja, obviamente, pero también tendrá un servicio con más kilómetros o realizando más viajes, con lo que el ratio por km o por viaje será comparable.

- Alegación cuarta. Apartado 6 de la memoria. Bases técnicas del servicio de transporte urbano (Anexo I).

En la alegación se establece que en este apartado no se aporta dato alguno de estas bases, y que los datos de kilometraje y horas de servicio no se detalla.

A este respecto, el número de horas y kilómetros por año se han calculado en base a la longitud de las líneas, las frecuencias de recorrido y a la velocidad comercial estimada de cada línea, que varía de 15 a 17 km/h en función de la misma.



Esta justificación no aparece, en efecto, en la memoria. No obstante, cabe hacer también el inciso de que el documento publicado no es un proyecto, sino una memoria; así, se han empleado estos números de horas y kilómetros por año en todas las formas de gestión, no influyendo pues el detalle de cómo se han determinado estos números en las conclusiones de la memoria.

- Alegación 5. Apartado 7 de la memoria. Costes de implantación.

La alegación indica que no se han incluido en estos costes ni la adquisición de autobuses, ni su digitalización. Tampoco el coste de la transformación de paradas y el intercambiador, ni el coste de la estación de carga.

A este respecto, se informa que todos estos contratos, aunque están obviamente asociados al servicio de transporte urbano, no influyen en la comparación de la forma de gestión del servicio, objeto último de esta memoria, siendo además contratos independientes.

- Alegación 6. Apartado 8 de la memoria. Costes de explotación.

La alegación establece que se deberían incluir los costes de adquisición de los autobuses porque, de manera efectiva y a la fecha de aprobación de esta memoria, los autobuses no han sido adquiridos todavía por el Ayuntamiento.

Efectivamente, los autobuses no han sido adquiridos todavía materialmente por el Ayuntamiento, pero lo serán.

- Alegación 7. Apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Uso de los vehículos.

La alegación indica que en este apartado se establece que se imputa el 100% de las partidas de amortización, financiación y seguros a los vehículos adscritos al servicio con una dedicación regular, pero en la práctica, en los cálculos, las partidas de amortización y financiación son cero.

En efecto, existe una errata en el apartado, pues la imputación de los costes de amortización y financiación de los vehículos, como se ha comentado anteriormente, no se incluyen por estar en un contrato independiente. Los cálculos son correctos, por lo que esta errata no influye en las conclusiones de la memoria, pero la frase del final de la página 26 no es correcta.

- Alegación 8. Apartado 8.1 de la Memoria. Gestión indirecta. Costes de personal.

La alegación motiva las razones por las que los costes de personal de la memoria deberían ser los correspondientes a 2024, fecha en la que de manera efectiva comenzará la prestación del servicio según las tramitaciones actualmente pendientes.

Todos los precios unitarios empleados en los costes de personal se han llevado a cabo utilizando el Convenio actual vigente, que data de 2019 tal y como se indica en la memoria. La actualización al año 2022 se ha efectuado previa consulta con el actual prestatario del servicio, cuyos costes ya está abonando. Sin embargo, no es posible todavía conocer cuales serán estos costes para el año 2024.

A este respecto, no obstante, el objeto final de la memoria es la comparativa de las distintas formas de gestión. Así, se han empleado para determinar los costes de mano de obra de cada una de ellas costes de 2022, pues son conocidos. Aun así, si se hubieran empleado los de 2024, las diferencias entre las diferentes formas de gestión serían las mismas, pues los incrementos o decrementos de los costes unitarios de cada categoría serían los mismos en todas las formas de gestión. Por tanto, utilizar como año de referencia 2022 no es vinculante en las conclusiones de la memoria.

- Alegación 9. Apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Costes de amortización y financiación.

La alegación indica que deberían tenerse en cuenta estos costes de adquisición de los vehículos.

Dado que la adquisición de los vehículos se está llevando a cabo de manera independiente, no procede tenerlo en cuenta aquí.

- Alegaciones 10, 11, 12 y 13. Apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Costes de combustible,



neumáticos y reparación y mantenimiento.

La alegación establece que estos costes deberían incrementarse un 6,5% por el incremento del IPC entre la anterior memoria y la presente.

Cabe decir que los costes establecidos aquí son estimados, por lo que no es vinculante añadirle ahora un porcentaje más o menos alto. Aun así, si se hiciera, dado que sería lo mismo en todas las formas de gestión, las conclusiones de la memoria serían idénticas.

- Alegación 10, apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Costes de combustible.

La alegación, además de lo mencionado en el punto anterior, establece que cuatro de los vehículos que se van a adquirir son eléctricos, por lo que el consumo de combustible se reduce, incrementándose el eléctrico.

Esto es cierto, y cabe llevar a cabo estos cálculos. No obstante, y como estos consumos serán idénticos en todas las formas de gestión, las conclusiones de la memoria no varían.

- Alegación 14. Apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Costes de digitalización. La alegación considera que no es posible que la gestión indirecta tenga una duración de 10 años, debiendo ser como máximo de 5 años.

Eso no es del todo cierto. Los contratos de servicios y de concesión de servicios tendrán un plazo máximo de 5 años, según la Ley 9/2017, pudiendo ser no obstante de mayor plazo si se justifica la amortización realizada en ese mayor plazo. A la hora de desarrollar el contrato de prestación del transporte urbano en gestión indirecta, en su caso, ya se determinará con exactitud el plazo de amortización y por tanto la duración del contrato, que se ha establecido en 10 años, por ser este el plazo máximo establecido, pues la duración máxima del mismo, eso sí, no debe superar los 10 años, tal y como establece la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

- Alegación 15. Apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Nivel de endeudamiento. La alegación indica que, dado que el Ayuntamiento va a adquirir los autobuses de prestación de servicio mediante préstamo, sí afecta al nivel de endeudamiento del Ayuntamiento.

Cabe indicar aquí que, tal y como se ha mencionado ya en apartados anteriores, el contrato de adquisición de autobuses es independiente de la forma de gestión del servicio. Esta última no afecta al nivel de endeudamiento del Ayuntamiento, por tener partida presupuestaria suficiente.

- Alegación 16. Apartado 8.1 de la memoria. Gestión indirecta. Horizonte temporal. La alegación considera que no es posible que la gestión indirecta tenga una duración de 10 años, debiendo ser como máximo de 5 años.

Eso no es del todo cierto. Los contratos de servicios y de concesión de servicios tendrán un plazo máximo de 5 años, según la Ley 9/2017, pudiendo ser no obstante de mayor plazo si se justifica la amortización realizada en ese mayor plazo. A la hora de desarrollar el contrato de prestación del transporte urbano en gestión indirecta, en su caso, ya se determinará con exactitud el plazo de amortización y por tanto la duración del contrato, que se ha establecido en 10 años, por ser este el plazo máximo establecido, pues la duración máxima del mismo, eso sí, no debe superar los 10 años, tal y como establece la Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.

- Alegación 17. Al apartado 9 de la memoria. Ingresos. La alegación indica que en las tarifas descritas en la página 59 de la memoria, el billete ordinario se establece en 1,35 €, mientras en el Anexo de Bases Técnicas es de 1,40 €.

Efectivamente, existe una errata en la memoria. El precio con el que se han realizado los cálculos es de 1,35 €.

- Alegación 18. Al apartado 11 de la memoria. Conclusiones. La alegación indica que es falsa la siguiente afirmación: "las ayudas solicitadas de Fondos Europeos están condicionadas a tener



publicados los procedimientos en plazo. [...] la elección de cualquiera de los modos de gestión directa nos llevaría a la renuncia de estos fondos europeos por importe cercano a 3,5 M€”

Esta conclusión se basa en que cualquier procedimiento de gestión directa tardará más en tramitarse que la gestión indirecta, por el propio procedimiento a seguir y la dificultad que entraña la gestión directa en cualquiera de sus formas a nivel administrativo y jurídico.

Así, aunque lo que dice el alegante es cierto en lo que a la subvención se refiere, no tiene nada que ver esta alegación con la memoria objeto de la misma.

- Alegación 19. apartado 06 del Anexo I, uso de infraestructuras. La alegación propone mantener la parada central en las Eras de la Sal.

El cambio de la parada Central no es posible situarlo en las Eras de la Sal debido a que en dicha zona, además de no estar disponible por los trabajos arqueológicos que se han llevado a cabo, se ubicará el futuro Museo del Mar y de la Sal.

- Alegación 20. Ausencia en la memoria de un calendario presupuestario. La alegación establece que debería incluirse un calendario presupuestario en la memoria.

Las cantidades presupuestarias anuales asignadas al servicio se determinan en otra fase de la tramitación. Una vez que se decida la forma de gestión del servicio, y se redacten los proyectos de gestión o pliegos de condiciones del mismo, según el caso, se llevará a cabo este calendario.

Por tanto, y en base a lo anterior, procede ESTIMAR las alegaciones 1, 4, 7, 10 y 17 planteadas, informando DESFAVORABLE al resto de las mismas.

No obstante estas estimaciones, su aceptación no afecta en absoluto a las conclusiones de la memoria, tal y como se ha descrito en el cuerpo de este informe”.

3.2. INCORPORACIÓN A LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO DE LAS ALEGACIONES ESTIMADAS

Los extremos de las alegaciones estimados han sido incorporados por la Comisión de Estudio a la Memoria de Asesoramiento sometida al trámite de información pública, siendo la misma aprobada por la citada Comisión de Estudio; todo ello, según consta en el acta de fecha 23 de noviembre de 2022, CSV: 6THRLSRG2EK9GZLETEGCP2J2Y, cuya conclusión final única es la siguiente:

“Aprobar la Memoria de Asesoramiento para la Determinación de la Forma de Gestión del Transporte Urbano, una vez modificada en los aspectos identificados en las alegaciones, todo ello según informe del Sr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal, D. Francisco Javier García Sánchez, de fecha 14 de noviembre de 2022 y CSV: AX9MLCW93Q62LZP6RGPPNZSSR. Dichas modificaciones operadas en la memoria sometida a información pública no suponen modificación sustancial alguna, puesto que no innovan elemento ni conclusión alguna de la Memoria Justificativa, por lo que no requiere nuevo trámite de información pública.

Con dicha Memoria se da por terminado el asesoramiento requerido por el Pleno de la Corporación, a cuya consideración quedará sometida.”



3.3. INNECESARIEDAD DE NUEVO TRÁMITE DE INFORMACIÓN PÚBLICA

En este sentido, (Prieto Romero, 2019) el Tribunal Supremo ha establecido una consolidada doctrina jurisprudencial sobre la reiteración del trámite de información pública, según la cual la obligación de abrirlo se produce solo si concurren tres requisitos:

1. La existencia de una modificación del proyecto normativo.
2. La modificación introducida pueda calificarse de “sustancial”.
3. La modificación no derive de una alegación o sugerencia presentada en ese trámite.

A continuación se examina cada uno de ellos, con independencia de que la no concurrencia de uno de los tres requisitos anteriores determinados por el Tribunal Supremo supondría la no necesidad de reiteración del trámite de información pública:

a) **La existencia de una modificación del proyecto normativo.**

Como se deduce del informe del Sr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal, las conclusiones de la Memoria de Asesoramiento sometida al trámite de información pública no sufren variación alguna con la toma en consideración de determinados aspectos incluidos en las alegaciones presentadas, por lo que este requisito de reiteración del trámite de información pública no concurre.

b) **La modificación introducida pueda calificarse de “sustancial”.**

Las modificaciones introducidas en la Memoria de Asesoramiento no constituyen modificaciones esenciales ni fundamentales respecto del contenido sometido a información pública, limitándose las mismas a lo siguiente:

1. Punto 1. Antecedentes (alegación 1 de D. Pablo Samper Hernández):

Se han incorporado los antecedentes posteriores a fecha 30 de septiembre de 2021.

2. Punto 8. Costes de la gestión indirecta (alegación 7 de D. Pablo Samper Hernández):

Se elimina el siguiente párrafo al punto 8.1 in fine de la Memoria: “Con relación al uso de los vehículos, se imputa a costes el 100% de las partidas de amortización, financiación y seguros en el caso de los vehículos adscritos con una dedicación regular todo el año”.

3. Punto 8. Costes de la gestión indirecta (alegación 10 de D. Pablo Samper Hernández):

Se desagrega en el punto 8.1.3.3.- Coste de combustible, lubricantes y aditivos, el coste de combustible y carburantes de 4 autobuses térmicos y se añade el coste de electricidad de 4 autobuses eléctricos.

4. Punto 9. Ingresos (alegación primera del punto 9 de D. Israel Muñoz Guijarro y alegación 17 de D. Pablo Samper Hernández):



El precio del billete ordinario establecido en las tarifas descritas en la página 59 de la memoria es correcto. Se ha procedido a la corrección de la errata contenido en el apartado 01.3.2 Tarifas del Anexo I. Bases Técnicas.

5. Punto 9. Ingresos (alegación segunda del punto 9 de D. Israel Muñoz Guijarro):

A los ingresos por billeteaje se añaden los correspondientes a los conceptos “Ingresos publicidad” y “Subvención Fondos Europeos”

6. Apartado 6 de la Memoria. Anexo I. Bases Técnicas (alegación 4 de D. Pablo Samper):

Al apartado 05.3 “Descripción de las líneas”, se incorporan cuadros por línea que contienen la justificación de horas/año y Km/años empleados en los cálculos.

Las modificaciones y correcciones introducidas sobre la Memoria de Asesoramiento en los términos de las citadas alegaciones se consideran no sustanciales, puesto que las conclusiones de la Memoria de Asesoramiento no sufren alteración alguna, según se describe en el informe suscrito por el Sr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos Municipal, D. Francisco Javier García Sánchez, de fecha 14 de noviembre de 2022.

Por ello, la calificación de no sustancial de las modificaciones introducidas en la Memoria de Asesoramiento sometida el trámite de información pública resulta adecuada, por lo que este requisito de reiteración del trámite de información pública no concurre.

c) La modificación no derive de una alegación o sugerencia presentada en ese trámite.

Las modificaciones introducidas en la Memoria de Asesoramiento derivan de la estimación de aspectos contenidos en las alegaciones presentadas durante el trámite de información pública, por lo que este requisito de reiteración del trámite de información pública no concurre.

Por tanto, la estimación de algunos aspectos descritos en las alegaciones presentadas en el trámite de información pública de la Memoria de Asesoramiento no requiere de la reiteración del trámite de información pública al no concurrir los requisitos establecidos por la doctrina jurisprudencial, tal y como señala el Tribunal Supremo en su sentencia de la Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 3ª, de 7 de noviembre de 2017, rec 1376/2016, ponente: José Manuel Bandrés Sánchez-Cruzar, entre otras.

ESTABILIDAD ECONÓMICO-FINANCIERA.

Consta en el expediente informe emitido por el Órgano de Contabilidad de este Ayuntamiento de fecha 16 de diciembre de 2022 y CSV: C9DZXKQ66P99HTD7732W4RW2X en el que se concluye que la implantación del servicio de transporte público de conformidad con la Memoria aportada no compromete la estabilidad ni la sostenibilidad financiera de esta Entidad.



INFORME DE FISCALIZACIÓN.

Existe informe de fiscalización emitido por la Sra. Interventora de fecha 23 de diciembre de 2022 con CSV: AQM2PXS6MK3GRDKEQL9GEXEZ de carácter favorable en el que tras el examen del expediente se indican las siguientes conclusiones:

PRIMERO.- El presente informe se emite para dar cumplimiento a las obligaciones determinadas en el art. 2.1 de la LBRL en su modificación efectuada por la LRSAL que establece que los criterios a valorar por el que ha de proceder a la elección de la forma de gestión se refieren a la consideración de *“...capacidad de gestión de la Entidad Local, de conformidad con los principios de descentralización, proximidad, eficacia y eficiencia, y con estricta sujeción a la normativa de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera”*

SEGUNDO.- La **“Memoria Justificativa de asesoramiento para la determinación de la forma de gestión del servicio de transporte urbano”**, que fue suscrita por el equipo técnico nombrado al efecto con fecha 18 de noviembre de 2022, publicada y sometida a información pública con su publicación en el BOP Nº 192 de 07/10/2022 y en un diario no oficial de amplia difusión en la localidad y en la página web del Ayuntamiento de Torrevieja por plazo de 30 días naturales a efectos de alegaciones concluye que *“Examinadas todas las formas de gestión, la forma más adecuada para la prestación del servicio en el Término Municipal de Torrevieja resulta ser la Gestión Indirecta por concesión.”*

TERCERO. En la memoria se analizan las diferentes formas de prestación de este servicio, pero no justifica esta decisión en función de criterios económicos exclusivamente, aunque opte por la opción más económica. La diferencia de costes en las distintas formas de prestación no supone ni un 5,21% de incremento de la opción más cara a la más barata por lo que la decisión de esta comisión para optar por esta alternativa se fundamenta principalmente en criterios técnicos, de eficacia en la prestación del servicio y de la sostenibilidad en evolución del mismo durante el periodo analizado aportando datos comparativos.

CUARTO. No procede la tramitación específica como prestación de servicio en régimen de monopolio puesto que la reserva de ley como servicios esenciales y de prestación obligatoria en municipios de más de 50.000 habitantes como es el caso del municipio de Torrevieja lo configura como un monopolio de hecho desde el inicio de prestación de este servicio.

QUINTO. El estudio pues de los costes totales del servicio se ha efectuado de los datos procedentes de la Memoria incorporada al expediente que contiene además como ANEXO I – Las Bases Técnicas del nuevo servicio de Transporte Urbano. El texto definitivo recoge las alegaciones presentadas tras su exposición pública que fueron objeto de informe por el técnico designado del expediente **En este contexto y con los datos analizados en los diferentes apartados del presente**



informe cumple lo previsto en el artículo 85.2 de la LBRL

SEXTO. Todos los documentos que se incorporan al expediente han sido sometidos a información pública y se han informado las alegaciones efectuadas en dicho proceso por los técnicos responsables del expediente. Se ha considerado por dichos técnicos que en *“No obstante estas estimaciones, su aceptación no afecta en absoluto a las conclusiones de la memoria, tal y como se ha descrito en el cuerpo de este informe”*

Así se considera que el carácter de tales modificaciones no requiere de un nuevo sometimiento a información pública, puesto que no se alteran las conclusiones del estudio realizado.

SÉPTIMO.- En el contenido del informe se ha analizado la sostenibilidad del servicio a implantar, siguiendo las recomendaciones de la circular emitida por la Subdirección General de Relaciones Financieras con las Entidades Locales “Requisitos Estudio Informe de Sostenibilidad Artículo 7.4 LRSAL” (por analogía a lo solicitado), que se concreta en lo siguiente:

- Análisis del coste.
- Necesidad de complementariedad financiera.
- Cumplimiento de la normativa sobre morosidad, periodo medio de pago (PMP).
- Análisis sobre la posibilidad de generar inestabilidad según contabilidad nacional.
- Ahorro neto legal referido a la última liquidación.
- Remanente de tesorería.
- Endeudamiento consolidado del Ayuntamiento

Cumpliendo la propuesta solicitada con todos los parámetros analizados y justificados en cada uno de estos apartados.

FORMA DE GESTIÓN DETERMINADA EN LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO

La Memoria de Asesoramiento de fecha 18 de noviembre de 2022, CSV: 69JYG6PKZWAPFP2ES432M2CS9, aprobaba por la Comisión de Estudio en Acta de fecha 23 de noviembre de 2022, CSV: 6THRLSRG2EK9GZLETEGCP2J2Y, concluye como forma de gestión más adecuada para la prestación del Servicio de Transporte Urbano en el término Municipal de Torrevieja la Gestión Indirecta bajo la modalidad de concesión.

REFERENCIAS.

PROPUESTA AL PLENO DE LA CORPORACIÓN PARA LA DETERMINACIÓN DE LA FORMA



DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO.

Conforme a las consideraciones y motivaciones anteriores, previos los informes preceptivos, se realiza la siguiente **PROPUESTA DE ACUERDO** que, en virtud de lo dispuesto en el artículo 123.2 de la LBRL, debe ser adoptada por mayoría simple del número legal de miembros de la Corporación:

- PRIMERO.- Aprobar, conforme establece el epígrafe d), punto 1 del artículo 97 del TRRL, el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, en los que se incluyen los aspectos jurídicos, sociales, técnicos y económicos sobre la determinación de la forma más eficiente y sostenible de gestionar el Servicio del Transporte Urbano de Torrevieja.
- SEGUNDO.- Determinar, de acuerdo con las conclusiones del proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, la gestión indirecta como forma de gestión del servicio público de transporte urbano.
- TERCERO.- Publicar el presente Acuerdo y el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas.
- CUARTO.- Notificar a los interesados.
- En la fecha indicada en la firma electrónica.

El Director General de Urbanismo, Proyectos,
Servicios e Infraestructuras y Servicios Públicos.

El Alcalde-presidente

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE

Abierto el turno de intervenciones por el Sr. Alcalde, hacen uso de la palabra los siguientes asistentes a esta Comisión,

Y no habiendo mas intervenciones, a la vista de todo ello, el Sr. Presidente de la Comisión de Servicios a la Ciudadanía, somete a votación el asunto que nos ocupa, con el siguiente resultado,

Votan a favor el Sr. Alcalde-Presidente, D. Eduardo Dolón Sánchez y los siguientes Señores Concejales: D^a. M.^a. del Rosario Martínez Chazarra, D. Ricardo Recuero Serrano, D. Federico Alarcón Martínez, D. Domingo Paredes Ibañez y D. Carlos Hurtado Vera, que tras la pertinente ponderación de votos, suponen quince votos a favor.

Votan en contra los Srs. Concejales D. Andrés Navarro Sánchez, D^a Ana Marí Perez Torregrosa, D. Israel Muñoz Guijarro, D. Pablo Samper Hernandez, D. Rodolfo Carmona Rodriguez, D. Luis Ignacio Torre-Marin Comas y D^a Fanny Serrano, que tras la pertinente ponderación de votos, suponen nueve votos en contra.



Visto el resultado de la votación, la Comisión extraordinaria de Servicios a la Ciudadanía y como paso previo a su aprobación por el Pleno, dictamina el asunto favorablemente y propone al Ayuntamiento Pleno, la adopción del siguiente acuerdo:

- PRIMERO.- Aprobar, conforme establece el epígrafe d), punto 1 del artículo 97 del TRRL, el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, en los que se incluyen los aspectos jurídicos, sociales, técnicos y económicos sobre la determinación de la forma más eficiente y sostenible de gestionar el Servicio del Transporte Urbano de Torrevieja.
- SEGUNDO.- Determinar, de acuerdo con las conclusiones del proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, la gestión indirecta como forma de gestión del servicio público de transporte urbano.
- TERCERO.- Publicar el presente Acuerdo y el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas.
- CUARTO.- Notificar a los interesados.”

Asimismo se da cuenta al Pleno del escrito presentado por el Sr. Concejal D. Israel Muñoz Guijarro con fecha 13 de enero de 2023 y registro de entrada 2023-E-RE-2863, que se transcribe a continuación:

“Israel Muñoz Guijarro con D.N.I 52139771-J, con correo electrónico a efectos de notificación israelmg@torrevieja.eu, Portavoz del Grupo Municipal Los Verdes de Torrevieja - Compromiso Municipal en el Ayuntamiento de Torrevieja, comparezco y como mejor proceda en Derecho DIGO,

EXPONE:

El empaquetado del expediente remitido a los concejales que formamos parte de la Comisión de Servicios, por el director general de urbanismo y servicios, del expediente sometido a dictamen de la Comisión de Servicios de fecha 10 de enero de 2023, incluía 162 documentos, siendo el último efectivo el 161 de fecha 25 de diciembre de 2022, consistente en el informe propuesta del propio director general, suscrito también por el alcalde, cuya propuesta para aprobar en pleno era la siguiente:

1º) Aprobar definitivamente la Memoria de Asesoramiento, que recoge los aspectos jurídicos, sociales, técnicos y económicos, sobre la determinación de la forma más eficiente y sostenible de gestionar el servicio de transporte urbano de Torrevieja, aprobada por la comisión de estudio en sesión celebrada el 23 de noviembre de 2022.

2º) Determinar, de acuerdo con las conclusiones de la Memoria de Asesoramiento, le gestión indirecta como forma de gestión del servicio de transporte urbano.

3º) Publicar el presente acuerdo y la Memoria justificativa definitiva.

4º) Notificar a los interesados.



Sin embargo, el Dictamen de 11 de enero de 2023, de la Comisión de Servicios de 10 de enero de 2023, se basa en un nuevo informe propuesta del propio director general, suscrito también por el Alcalde, de fecha 4 de enero de 2023, que no se incluía en el empaquetado del expediente sometido a la Comisión de Servicios de fecha 10 de enero de 2022, por lo que los concejales no hemos conocido dicho informe propuesta hasta el 12 de enero de 2023, fecha en la que se ha convocado el pleno extraordinario de 17 de enero de 2023, siendo la propuesta la siguiente:

1º) Aprobar conforme establece el epígrafe d) punto 1 del artículo 97 de TRRL, el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, en los que se incluyen los aspectos jurídicos, sociales, técnicos y económicos, sobre la determinación de la forma más eficiente y sostenible de gestionar el servicio de transporte urbano de Torrevieja.

2º) Determinar, de acuerdo con las conclusiones del proyecto del servicio, compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus bases Técnicas, le gestión indirecta como forma de gestión del servicio de transporte urbano.

3º) Publicar el presente acuerdo y el proyecto del servicio, compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas.

Por todo ello, SOLICITO dejar el punto del pleno sobre la Mesa, y se convoque una nueva Comisión de Servicios con el expediente completo.”

Vista la petición que realiza el Sr. Alcalde a la Sra.Secretaria General del Pleno con fecha 16 de enero de 2023, CSV A7EF37GSMSPY7AGJCCNYZK636, que se transcribe a continuación:

“Visto el escrito presentado por el Sr. Concejel D. Israel Muñoz Guijarro, de fecha 13 de enero de 2023 y registro de entrada 2023-E-RE-2863 en el que solicita dejar el punto número 4 del Pleno Extraordinario previsto para el día 17 de enero de 2023 “EXPEDIENTE 29105/2022. DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO. APROBACIÓN DEL PROYECTO DEL SERVICIO, COMPUESTO POR LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO Y SUS BASES TÉCNICAS, Y DETERMINACIÓN DE FORMA DE GESTIÓN. RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA, SI PROCEDE”, dado que, según se expone, no constaba el documento Informe-Propuesta de fecha 4 de enero de 2023.

A la vista de ello, ruego informe sobre los extremos manifestados por el Sr. Concejel.”

Visto el informe emitido por la Sra. Secretaria General del Pleno, a petición del Sr. Alcalde, número 2023-0008, de fecha 16 de enero de 2023, CSV KFDWA7Q745TP4ME99C3FNATXL, que se transcribe a continuación:

“En respuesta a la solicitud de Alcaldía de fecha 16 de enero de 2023, con CSV:



A7EF37GSMSPY7AGJCCNYZK636, y de conformidad con lo establecido en el art. 122.5.e) de la Ley 7/85, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local y 3.3.a) del Real Decreto 128/2018, de 16 de marzo, por el que se regula el régimen jurídico de los funcionarios de Administración Local con habilitación de carácter nacional, la funcionaria que suscribe cumple el deber de emitir el siguiente

I N F O R M E

La petición formulada por la Alcaldía se refiere al escrito presentado por el Sr. Concejal D. Israel Muñoz Guijarro, de fecha 13 de enero de 2023 y registro de entrada 2023-E-RE-2863, mediante el que solicita dejar el punto número 4 del Pleno Extraordinario previsto para el día 17 de enero de 2023 “EXPEDIENTE 29105/2022. DETERMINACIÓN DE LA FORMA DE GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DE TRANSPORTE URBANO. APROBACIÓN DEL PROYECTO DEL SERVICIO, COMPUESTO POR LA MEMORIA DE ASESORAMIENTO Y SUS BASES TÉCNICAS, Y DETERMINACIÓN DE FORMA DE GESTIÓN. RESOLUCIÓN DE ALEGACIONES Y APROBACIÓN DEFINITIVA, SI PROCEDE”, dado que, según se expone, no constaba el documento Informe-Propuesta de fecha 4 de enero de 2023.

La Alcaldía interesa se informe sobre los extremos manifestados por el Sr. Concejal.

Lo que argumenta el Sr. Concejal D. Israel Muñoz Guijarro ya se debatió en la sesión celebrada por la Comisión de Servicios a la Ciudadanía celebrada el día 10 de enero de 2023. En dicha sesión, ya se mencionó que el “empaquetado del expediente 29105/2021” alojado en la nube corporativa y al que tuvieron acceso los Sres. Concejales mediante la remisión del pertinente enlace, no contenía la propuesta que se sometía a dictamen, exponiéndose en ese momento que, una vez que se produce la convocatoria de sesiones de órganos colegiados, la documentación de los asuntos incluidos en el Orden del Día se pone a disposición de los Concejales, tal y como marcan las normas, habilitándoles acceso a los expedientes a través de la sede electrónica.

Además, a los Sres. Concejales se les significa que está a su disposición en la 5ª planta del Ayuntamiento, por si tuviesen alguna dificultad técnica.

Sobre el “empaquetado” se precisa, como se ha hecho anteriormente y figura en el correo electrónico que se remite con las convocatorias, que se añade (en el caso de no se supere el límite de capacidad para la carga de archivos en Gestiona) para un mejor acceso al expediente. Esto es, el “empaquetado” es única y exclusivamente una forma de facilitar la descarga del expediente por parte de los Sres. Concejales, que, por otra parte, suscitó quejas en el pasado dado que no se mantenía el orden y la estructura determinada por la unidad gestora del expediente.

Se reitera que el expediente que se somete a dictamen y/o acuerdo del órgano colegiado es el alojado en Gestiona, y al que tienen acceso los Sres. Concejales, estimándose que el “empaquetado” del expediente podría considerarse como documentación, si acaso, accesoria y que se incorpora cuando es posible sólo como deferencia hacia los Sres. Concejales al objeto de facilitarles el desempeño de sus funciones.

Por todo lo expuesto, dado que el expediente al que se tuvo acceso a través de sede electrónica estaba completo, conteniendo la propuesta sobre la que debían de pronunciarse los Sres. Miembros de la Comisión del Pleno de Servicios a la Ciudadanía, ha



de concluirse que no hubo defecto alguno en relación con la convocatoria y puesta a disposición de los Concejales de la documentación de la sesión de la Comisión del Pleno citada, que se entiende válidamente celebrada y correctamente elaborado el dictamen.”

Abierto el turno de intervenciones, hacen uso de la palabra los siguientes Sres. Concejales:

Sr. Alcalde: Y punto cuarto es el expediente 29.105/2022, que es la determinación de la forma de gestión de servicio público de transporte urbano. Aprobación del proyecto de servicio, compuesto por la memoria de asesoramiento y sus bases técnicas, y determinación de la forma de gestión, resolución de alegaciones y aprobación definitiva, si procede. Como todos ustedes ya son conocedores, el pasado 26 de septiembre, nuestro Ayuntamiento adoptó el acuerdo de tomar en consideración la memoria de asesoramiento y someterla a información pública por un plazo de 30 días. En este periodo se han recogido dos alegaciones, la formulada por el Grupo de Los Verdes Compromís, y otra por el grupo de Sueña Torrevieja. Ambas alegaciones en parte han sido estimadas, de acuerdo al informe del Ingeniero de caminos, canales y puertos municipal, y las cuestiones estimadas pasan a formar parte lógicamente de la memoria de asesoramiento en su redacción definitiva, como habrán podido comprobar, de fecha 18 de noviembre. Consta también en el expediente además el informe de sostenibilidad, fechado el día 16 de diciembre, y el informe de la Intervención General, de 23 de diciembre. Ambos analizan la viabilidad del nuevo servicio que proponemos, destacando que la forma de gestión propuesta por la Comisión de Estudio, esto es la gestión indirecta, es perfectamente viable desde el punto de vista de la estabilidad financiera de nuestro Ayuntamiento. Venimos insistiendo y también lo conocen, en cada vez que hemos tenido la oportunidad de debatir sobre este asunto, que la forma de gestionar el servicio de transporte público necesariamente nace de un diseño previo de líneas, que saben que nos hemos tomado el tiempo suficiente para estudiar con seguridad los recorridos, les decía las líneas, la frecuencia, los horarios, etcétera. En este sentido, también indicarles que creemos que hemos diseñado un modelo de transporte moderno, comprometido con las exigencias medioambientales de minoración de emisiones y de ruidos, y con la implantación de modernos sistemas de ayuda a la conducción, información en tiempo real también para los usuarios. Y lo que es más importante, y sin duda alguna, es la forma de gestionarlo, que es lo que pretendemos implantar en este punto, ¿no?. Un servicio, en definitiva, que sea útil y eficaz para todos los Torrevejenses. Por tanto, llegamos al final de este expediente con la satisfacción también de haber cumplido un compromiso adquirido con nuestros ciudadanos, uno más, y entre todos hoy tenemos la oportunidad, saben que se lo dije en la aprobación inicial, de dar respuesta a un servicio con su apoyo y sobre todo, de cambiar el actual, que es manifiestamente mejorable. Esta es la explicación del punto y ahora entraríamos, lógicamente, como siempre, en las intervenciones de todos los grupos. Si me lo manifiestan, por favor.

Sí, efectivamente, tenemos...

No lo he querido comentar, porque como nos lo ha enviado a todos y lo hemos recibido, yo entiendo que todos estamos informados. Entonces, si le parece al señor Muñoz, sometemos a votación su consideración, su escrito, para quien no... Es normal, quien no es concejal no lo sabe, el señor Muñoz presentó un documento, solicitando en este caso, dejar sobre la mesa el punto en cuestión. En este caso lo que solicitaba también ha sido



contestado por un informe de la señora Secretaria, está suficientemente claro, entonces si no hay intervenciones, pues sometemos a votar, a votación dejar sobre la mesa el punto, ¿de acuerdo?. Señor Muñoz, claro, sí, sí adelante.

Sr. Muñoz: Sí, buenos días. Buenos días a todos, compañeras y compañeros y vecinos que nos siguen desde este salón de Plenos, y televisión y redes. Vamos a ver, el problema que nos hemos encontrado, no he sido yo solo, también se habló en la Comisión al respecto, es que el expediente se hace un empaquetado y viene a través del correo un enlace, donde puedes acceder al empaquetado y luego, por lo visto, se puso en la sede electrónica, donde particularmente en mi caso no pude acceder, por lo cual, cuál fue mi sorpresa cuando, después de ver el empaquetado, veo el otro empaquetado que nos traen desde el Pleno y falta un documento, que precisamente es la propuesta en consideración de la memoria para el Pleno. Con lo cual entendemos que no se ha..., la documentación, no se ha hecho el procedimiento correspondiente. Luego sí que es cierto que nos dice la Secretaria, porque lo estuvimos hablando con ella, que en este caso pues hubiera sido mejor, incluso habernos acercado a la quinta planta a recoger a través de un pen el expediente. Lo que pasa es que claro, yo no tenía conocimiento, ni creo que ninguno de mis compañeros tuviera conocimiento, de que había un documento más en ese empaquetado, por lo cual ahora, bueno, pues es simplemente para que quede constancia, sobre todo aquí en acta, de que ha habido fallos a la hora de la distribución de la información. Entonces bueno, pues para que se tome nota, para que se trate de mejorar, porque no es la primera vez que nos pasa, sobre todo en la Comisión de Servicios y en temas relacionados con los Servicios. Para que se tome y hombre, lo ideal hubiera sido darle el tiempo, darnos un poco más de tiempo para poder seguir estudiando este tema, y bueno, pues ahora lo votaremos como sea.

Sr. Alcalde: De acuerdo, señor Muñoz, no le puedo admitir que usted diga que esto tiene fallos, porque si tuviera algún fallo no estaríamos aquí. Y además, el informe de la Secretaria se lo explica contundentemente, y se lo deja muy claro que aquí no hay ningún fallo. Entonces, y además es que me consta que usted ha hablado con todos los servicios y se lo han explicado. Entonces, por más que se empeñe, como usted dice, que conste en el acta, constará también en el acta mi intervención de que no hay ningún fallo, ¿de acuerdo?. Pues exactamente, costará el informe que lo explica en este sentido. Sí, estoy en la cuestión de orden del señor Muñoz, ¿pero la votamos primero o...?. Yo no tengo ningún problema, si es si tiene que ver con la misma, pues entonces tendremos primero que hacer una y luego la otra, ¿de acuerdo? Venga:

¿pues votos a favor de dejar sobre la mesa la propuesta del señor Muñoz? Levanten la mano bien, por favor. Sí, sí, el punto. El punto, claro. Que la propuesta del señor Muñoz es dejar sobre la mesa el punto. Si no me han entendido ustedes, lo aclaro, pero vamos. Perfecto, pues entonces, como me han entendido y lo aclaro ahora, efectivamente, es dejar sobre la mesa el punto cuarto de la sesión plenaria.

- ¿Votos a favor? Partido Socialista, Sueña Torre Vieja, Los Verdes. Y concejales no adscritos, 2.
- ¿Abstenciones? El señor Torre-Marín.
- ¿Y en contra? Partido Popular y Ciudadanos.
Entiendo como no está Carolina, es abstención, ¿no?.
-



.....habla la Sra. Secretaria sin hacer uso del micrófono y resulta inentendible.....

Sr. Alcalde: Perfecto, segunda cuestión de orden, señora Serrano.

Sra. Serrano: La segunda cuestión de orden es también para solicitar que se deje sobre la mesa este punto, y ello en base al informe emitido por la señora Secretaria General del Pleno, de 12 de enero de 2023, en el que a modo de conclusión se dice que es necesaria la incorporación de los debates de la Comisión Informativa del Pleno, ya que de lo contrario el expediente estaría incompleto y se estaría quebrando el principio de formación de la voluntad del órgano plenario, y vulnerándose el artículo 23 de la Constitución. Y como dicha acción ocurre en cada convocatoria de Pleno, la vulneración del artículo 23 es reiterada desde el 28 de agosto del 2020. Lo llevo pidiendo en todos los Plenos, que se incorporen y que se nos proporcione a los Concejales que formamos parte de esta sesión plenaria, que se nos proporcionen los dictámenes de las Comisiones Informativas completos, con los debates, y de hecho, en esta Comisión informativa se solicitó la presencia de la Interventora General y se le realizaron una serie de preguntas y hubo una serie de debate entre los Concejales y la Técnico, y evidentemente, los Concejales que no forman parte de esa Comisión Informativa de Hacienda, tienen absoluto desconocimiento de lo que allí se trató. Por lo tanto, no pueden formar adecuadamente su voluntad, por lo tanto, se está vulnerando gravemente el derecho fundamental del artículo 23 de la Constitución, y por ello solicito que se retire del orden del día y se incorporen los debates de esta Comisión al dictamen que se ha aportado como documentación plenaria.

Sr. Alcalde: Muchas gracias, señora Serrano, no le voy a repetir lo que le he contestado en todas y cada una de las sesiones que usted lo ha hecho, con lo cual, si les parece, vamos a someter a votación la solicitud:

- ¿Votos a favor? Los mismos que antes, sí, PSOE, Los Verdes, Sueña y Concejales no adscritos, solo dos.
- Abstención del señor Torre-Marín. ¿Vale?
- También, a favor, Concejales no adscritos Serrano y Carmona.
- Abstenciones, señor Torre-Marín.
- ¿Y en contra el resto? El PP y Ciudadanos.

Sí, perfecto, pues queda también rechazada. Entraríamos a las intervenciones, si quieren hacer uso turno de intervenciones. Si me lo solicitan, señor Muñoz, ¿alguien más aquí?. Señor Samper. Pues empezamos en el mismo orden habitual. Señora Serrano, adelante.

Sra. Serrano: Nos traen aquí la propuesta de que la gestión del transporte urbano se lleve a cabo por parte de una gestión indirecta, y evidentemente, como socialista que soy, pues no puedo estar de acuerdo en una gestión indirecta de un servicio tan importante como es el transporte urbano, un servicio que el municipio de Torrevieja está obligado a prestar de forma obligatoria, porque así lo dice la Ley de Bases de Régimen Local, en función de la población que tiene. Es decir, que no es una concesión graciosa, ni es porque le apetezca al Alcalde prestar ese servicio o no le apetezca. No es una cuestión que dependa de la voluntad política del Equipo de Gobierno de turno, pero lo que sí que depende de la voluntad política del Equipo de Gobierno de turno, y lamentablemente nos toca decidir la forma de



gestión con una mayoría absoluta del Partido Popular, es la forma en la que se presta. Gestión directa, gestión indirecta. Gestión directa a través de los propios medios del Ayuntamiento. Es decir, una gestión municipal, íntegramente municipal, con todos los controles... Bueno, a veces se escapan los controles por mucho que queramos, pero para eso están los Tribunales, que sería la segunda vertiente de control. Y una gestión indirecta a través de cómo no, alguna empresa. Empresas privadas que tienen sus objetivos, que tienen sus finalidades, y que básicamente lo que quieren es ganar dinero, no prestar un servicio adecuado a los ciudadanos, no es su principal objetivo. Yo leo el informe de Intervención sobre la sostenibilidad, que es lo que nos faltaba realmente, a los efectos de poder ver la propuesta en su conjunto, del por qué, ¡oh sorpresa!, el Partido Popular quiere una gestión directa de otro servicio público, estamos en una,... con un completo afán privatizador, y la verdad es que no me convence. Ya se lo expuse a la señora Interventora en el debate de la Comisión Informativa, me dio las respuestas que consideró oportunas, que yo sigo sin compartir, y lo cierto es lo que nos está diciendo aquí es que sí que es sostenible financieramente. Es decir, básicamente lo que nos está diciendo es que primero, que el Ayuntamiento tiene dinero, cosa horrible, cosa horrible, yo no sé por qué se vanaglorian de que el Ayuntamiento tenga, no sé si del orden de, porque lo pregunté y todavía no me han contestado por escrito, del orden de 100 millones de euros en los bancos. No sé quién es más amigo del banco, si el que amortiza la deuda que se había generado indebidamente, o quién va guardando dinero en el banco para no se sabe qué. Es que un Ayuntamiento no está para endeudarse, pero tampoco está para ahorrar. ¿Para qué están ustedes ahorrando?. ¿Qué están ustedes haciendo?. Debería darles vergüenza tener 100 millones de euros en el banco y que no exista una sola vivienda social. Debería darle a ustedes vergüenza tener 100 millones en el banco y que no exista un servicio de transporte público en condiciones, o un servicio de recogida de residuos sólidos urbanos, por mucho que lo acaben ustedes de adjudicar, que tenga las condiciones, que reúna las mínimas condiciones, es de absoluta vergüenza. No se den ustedes golpes en el pecho por tener 100 millones de euros de banco. Y aparte, 100 millones de euros en el banco, pues eso no es nada, no es ni la ...a ver, pues la mitad del presupuesto, en un presupuesto, o sea, qué es eso, nada. Tanto es así que no es nada, que en el informe de sostenibilidad que realiza la Interventora nos está diciendo que hay capacidad de financiar, de financiación externa para hacer frente al servicios. Porque claro, si nos ponemos a contar, cuenten ustedes: la plantilla de personal cuesta anualmente sobre el orden de los 27 millones de euros, el contrato de residuos sólidos urbanos, la basura, 25. Esto lo están proponiendo sobre unos 14 millones de euros. Suma y sigue, ¿qué queda?, ¿Qué queda?, no queda nada, no queda nada. Y ustedes lo que están diciendo aquí es, no se preocupen, como no estamos superando los límites de financiación, podemos pedir dinero a los bancos. ¿Para qué? Para sostener este contrato que queremos darle a una empresa privada. Pero antes vamos a hacer otra cosa genial también. Antes de someterlo, antes de dárselo a una empresa privada, vamos a comprarles los autobuses. Y en ello están. La semana pasada le pregunté al señor Alcalde si había firmado ya el contrato de adjudicación de los autobuses, me dijo que no, no. ¿Y eso qué implica además? Que estamos perdiendo dinero. Estamos perdiendo, se está reduciendo dinero de la tan cacareada subvención concedida a través de los fondos europeos, porque en esa subvención se dice que antes de que concluya noviembre de 2022, debe de estar al 60% certificada la adjudicación de los bienes o de los servicios que se están financiando a través de esa subvención. Y ello supone un 5% de penalización del importe del pago anticipado de la anualidad 2023. Noviembre de 2022, diciembre, enero.



Llevamos ya 2 meses de retraso, a 5% penalización, a lo que tenemos que añadir el 5% de penalización sobre esos 3,4 millones de euros por los 2 meses en los que se retrasó en el inicio de los procesos de licitación de los famosos autobuses, suma y sigue. Tenía computado ahí 300, -340.000 euros, de esos 2 meses de desfase en el inicio, y ahora tenemos que añadirle 5% más de penalización por cada uno de los meses que pasen hasta, desde noviembre del 2022, hasta que tengan ustedes a bien adjudicar la compra de esos autobuses. Unos autobuses que en el minuto 0, en el minuto 0 que el Ayuntamiento se haga con ellos, van a valer la mitad, y a pesar de eso, se los vamos a dar a una empresa privada, Dios sabe cuándo, La Purísima lo sabrá, cuando se haga toda la tramitación, todo el procedimiento de tramitación, toda la adjudicación, con sus consiguientes, pues lo típico de un procedimiento de contratación de la magnitud que pueda tener este. Sé lo que va a decir, no dice usted nada sobre la eficiencia, ¿qué eficiencia ni qué niño muerto?. ¿Qué eficiencia, cómo va a ser esto eficiente?. O sea, el negocio es redondo. Es el Ayuntamiento el que compra los autobuses, los compra con una subvención que ya vamos perdiendo dinero, porque no van ustedes siguiendo los plazos, porque no son capaces, con toda su mayoría absoluta, no son ustedes capaces de cumplir ni un solo plazo, vamos perdiendo dinero de esa subvención, que la cacarean y tenemos un... Chico, tienes la subvención, pues hazlo, hazlo y cumple los plazos, y tendrás la subvención completa. Y luego aparte, he pedido una consulta al Ministerio, y lo que me ha contestado a mí me ha preocupado, en cuanto a la posibilidad, efectivamente, de aplicar esa subvención a la compra por parte del Ayuntamiento de unos bienes que después se van a aplicar a una empresa privada, a la gestión del servicio por parte de una empresa privada. Complicado, complicado y dificultoso, y desde luego en mi conciencia no quedará el no transmitir a los Organismos Europeos el actuar del Ayuntamiento de Torre Vieja. Eso es algo que me veo obligada a hacer. Y como le digo, ¿qué nos dice el informe de Intervención de sostenibilidad?. No se preocupen, tenemos capacidad de financiación, podemos pedirle a los bancos dinero para sostener este servicio. Pues bienvenido sea. O sea, tenemos 100 millones de euros en el banco, no hacemos o no ejecutamos inversiones, no ejecutamos el presupuesto. Pablo luego supongo que tendrá el dato, que a mí se me va de la cabeza. En la fase de ejecución, el porcentaje de ejecución del presupuesto prorrogado de 2021 durante el año 2022, cuál ha sido, creo que es absolutamente ridículo. Son ustedes incapaces de hacer nada que no tenga nada que ver con algo que les beneficie personalmente, porque es lo único que yo puedo apreciar, que solo salen las cosas que les benefician, o ustedes piensan que les benefician electoralmente, léase fiestas, charangas y panderetas, o léase, compra de inmuebles absolutamente innecesarios, pero que alguien debe de estar beneficiándose de esas cuestiones, porque si no, no le encuentro otra explicación. Si alguien aquí me diera otra explicación, la podría entender, pero como no dan la explicación y lo que hacen es como los flamencos, meter la cabecita bajo el agua, pues la verdad es que no se entiende.

Sr. Alcalde: Vaya concluyendo Sra. Serrano. Concluya por favor.

Sra. Serrano: No, no a la gestión indirecta, no a la gestión indirecta con esta chapuza, no a la gestión indirecta perdiendo parte de la subvención concedida, no a una gestión indirecta que suponga el endeudar al Ayuntamiento cuando no es para nada necesario, no a una gestión indirecta que deja en manos de una empresa privada la gestión de un servicio tan importante para Torre Vieja como es el transporte urbano. Gracias.



Sr. Alcalde: ¿Señor Samper? Adelante.

Sr. Samper: Sí, muy buenos días, buenos y tempranos días a todos y a todas, porque la verdad, para catalogarlo, como lo hacen ustedes, de ser un Pleno de tanta importancia, pues la verdad que a las 8 de la mañana creo que no es la mejor hora para que los ciudadanos y ciudadanas de Torrevieja estén atentos a lo que hoy vamos a debatir y hoy vamos a aprobar. También hay que reseñar que, algo algo importante, y es que ustedes pues siempre nos acusan a los partidos de la oposición, especialmente a Sueña Torrevieja, de no proponer, solamente ustedes nos dicen que criticamos, que no proponemos, y ustedes mismos han reconocido hoy aquí que han estimado algunas de nuestras alegaciones, que hemos realizado de manera constructiva, por lo tanto, no seremos, no seremos tan malos, y quizá es que tenemos muchas veces razones, y es lo que se ha demostrado con esas estimaciones. Pues bien, es interesante también hacer una cronología de los hechos, y recordarán ustedes, porque lo hemos venido recordando a lo largo de estos últimos meses en sesiones plenarias, que el 13 de marzo del año 2020, hace casi 3 años, el Alcalde de Torrevieja anunció en el conocido programa de Televisión Torrevieja, "A base de bien", que iba a poner en marcha un nuevo servicio de transporte urbano, teniendo tan avanzado el expediente, que probablemente en las próximas semanas o como muchísimo un mes, llevaría al Pleno del Ayuntamiento la aprobación del modelo de gestión del transporte urbano de Torrevieja. Pues bien, Al alcalde ha estado mareando, el Alcalde ha estado metiendo y sacando el pollo del horno durante más de 3 años, y hoy nos lo sirve aquí un poco socarrado. Y en primer lugar, recordarán ustedes que se defendía la gestión indirecta con una empresa privada que compraría los autobuses. Después con la empresa mixta, aquella famosa empresa mixta que se inventaron, que según el Director General de Urbanismo, era la más barata y eficiente. Más tarde, con una empresa pública, también esa fórmula mágica, y que según el Concejal portavoz de la Junta de Gobierno, era la más barata de todas, para otra vez volver finalmente a la gestión indirecta a través de una empresa privada, esa gestión que tanto les gusta a ustedes, y que dicen ahora que es la más barata y eficiente, eso sí, financiada por el Ayuntamiento, es decir, por todos los vecinos y todas las vecinas de Torrevieja, que somos quienes compraremos los autobuses y quienes financiaremos el resto de las inversiones. Pues bien, hoy casi 34 meses después del como muchísimo un mes, y 44 meses desde que están gobernando la ciudad, que afortunadamente solamente les quedan 4 meses, someten al Pleno la aprobación de la forma de gestión del transporte urbano, y lo hacen como siempre, lo hacen con precipitación, sin tener en cuenta la situación económica actual, y de una manera, como decimos precipitada. Y es que han ocultado los malos datos del avance de la liquidación del presupuesto de 2022 y los que se avecinan para los años 2023 y siguientes. Yo creo que este debate, o lo que los ciudadanos deben extraer de conclusión hoy, no es el típico debate de si un modelo de gestión u otro, a la postre debate sobre un modelo ideológico u otro, que también, pero para mí es más interesante las repercusiones económicas que pueda tener en nuestras arcas municipales, es decir, en nuestro bolsillo. En definitiva, en las cosas de comer. Y es que con las cosas de comer no se juega. Insistimos, insisto, están cometiendo una nueva imprudencia al aprobar la gestión de este servicio, al igual que lo hicieron con el del aseo urbano, un servicio totalmente desorbitado y al que no vemos resultados visibles en la calle, después de 7 meses. Y lo hacen y lo hicieron sin tener en cuenta que la situación económica presente y futura del Ayuntamiento de Torrevieja no podrá sostenerlos financieramente, con unos gastos demasiado elevados y con unos ingresos demasiado



bajos, que producirán un elevado déficit en el Ayuntamiento de Torrevieja, que no podremos afrontar ni a medio ni a largo plazo, a no ser, a no ser, que me consta y es algo que ya se está barajando, y que evidentemente no lo van a anunciar a 4 meses de las elecciones porque es impopular, deberán de realizar una subida generalizada de tasas y tributos municipales, para afrontar el aumento de gastos y la merma de ingresos, que como decimos, están barajando, pero que al mismo tiempo están ocultando para poder afrontar esta situación. Y es que el déficit de financiación anual del servicio de transporte urbano será de unos 7,5 millones desde el primer año de funcionamiento, a lo que hay que añadir el déficit del servicio de aseo urbano de 7,3 millones de euros desde este año. Y como tendremos ocasión de demostrar a continuación, un total de 14,8 millones de déficit, como decimos, solamente de estos dos servicios, en relación con el año 2021, y todo ello sin contar con el déficit del impuesto de plusvalía de 16 millones más. Perdón. El documento 157, de fecha 16 de diciembre, es el informe del Órgano de Contabilidad, sobre la sostenibilidad de la forma de gestión del servicio de transporte urbano, solamente en la gestión indirecta, y que no tiene en cuenta las inversiones a realizar por el Ayuntamiento en autobuses, en paradas, en estaciones de carga, que evidentemente, eso también afecta a la sostenibilidad y estabilidad financiera. Y dice así, que el ejercicio 2021 se liquidó con una capacidad de financiación de 3,8 millones de euros y que de reproducirse los datos económicos de la liquidación de 2021, con el incremento del coste previsto perdón, se seguirá manteniendo una situación de estabilidad, con lo que la implantación de dicho servicio no compromete la estabilidad y la sostenibilidad financiera. Pues a nuestro juicio, la realidad es bien distinta, ya que es más sabido que los datos económicos de la liquidación del 2021 no se han reproducido en el 2022 ni se reproducirán en 2023 ni en los próximos 15 años, ya que van a producir se significativos empeoramientos. Por ejemplo, los costes de la gestión indirecta, y esto es importante, los costes de la gestión indirecta para el año 2024 serán de 7,5 millones de euros. En segundo lugar, no han tenido en cuenta el coste medio de la amortización y financiación de las inversiones a realizar por el Ayuntamiento, por tanto, los costes netos para el Ayuntamiento, mediante la gestión indirecta que es la gestión que pretenden ustedes aprobar, en el primer año de servicio será de 7,5 millones de euros, es decir, dato importante, 3.100.000 euros más que en el coste establecido en la memoria. Y en cuarto lugar, la ejecución del presupuesto de 2022 a 30 de septiembre arroja unos datos muy distintos y muy desfavorables. Por ejemplo, el total de ingresos no financieros se ha reducido en casi 11 millones de euros, el total de gastos no financieros se ha incrementado en 6,5 millones de euros, y teniendo en cuenta que el presupuesto de 2021 se liquidó con una capacidad de financiación de tan solo 3,8 millones de euros, a nuestro juicio, según los cálculos que hemos estimado, tendríamos un déficit de financiación, atención, de 21 millones de euros a 30 de septiembre de 2022, por lo tanto, estaríamos incumpliendo la estabilidad presupuestaria en más de 21 millones de euros. En definitiva, estos son los datos que ustedes pretenden ocultar. Estos son los datos que a los ciudadanos y ciudadanas de Torrevieja nos deberían de importar, nos deberían de preocupar, porque al final todo va a salir de las arcas municipales, todo va a salir de nuestros bolsillos, y como decía antes,...

Sr. Alcalde: Vaya concluyendo Sr. Samper.

Sr. Samper: ... con las cosas de comer no se juega, muchas gracias.



Sr. Alcalde: Gracias, ¿señor Muñoz?

Sr. Muñoz: Sí bueno, en la misma línea, porque hay que decir que nada pasa por casualidad. Bueno, pues no vamos a insistir en el contenido de esta memoria que ustedes nos traen, que es la memoria modificada el 16 de noviembre de 2022, que como ya anunciamos, firmada por una Comisión de Asesoramiento, con una mayoría abrumadora de políticos, de 3 Concejales, por cierto, una de ellas remitida por doble acusación de la Fiscalía, lo que ya de pronto nos crea una duda más que razonable, y cómo no, con sus Directores Generales del club de los 100.000, que como todos sabemos, son nombrados por el señor Alcalde, lo que también crea una duda también más que razonable. Dicho esto, vamos a explicar cómo pretenden privatizar este servicio, con unos informes y con una memoria totalmente politizada, sesgada, y como estábamos diciendo, más que dudoso. Porque nadie, nadie en su sano juicio que entienda un poco de matemáticas, se cree que el mismo servicio prestado mediante gestión indirecta, a través de una empresa privada, sea más económico, ya contando que el Ayuntamiento tendrá que pagar unos gastos generales de más de 863.000 euros, y un beneficio industrial de casi 400.000 euros. Y empezamos poniendo ejemplos que acreditan el despropósito que estamos evidenciando. Ponemos en el informe de la Interventora General, por cierto, también nombrada también a dedo por el señor Alcalde, de fecha 23 de diciembre de 2022, sobre la determinación de la forma de gestión del servicio público de transporte urbano, que como decimos, está lleno de errores y de imprecisiones, como ya han avanzado mis compañeros en algunos lados. Tenemos que decir, por ejemplo, en la página 11, los costes de los diferentes modos de prestación de servicio, excepto los costes de combustibles, que están copiados de la memoria del 19 de noviembre de 2022, que a su vez están copiados de la memoria del 31 de agosto de 2022, que a su vez están, siguen copiados de la memoria de 4 de enero de 2022, con costes estimados, evidentemente, para el año 2022, en lugar de estimar los costes para el año 2024 y siguientes, que es cuando se haría este servicio. ¿Y por qué hago este señalamiento?. Porque como digo, el servicio comenzará como pronto, en el año 2024, porque la totalidad de los autobuses, según la oferta de la única mercantil presentada al procedimiento, tiene un plazo de entrega total de 12 meses, a partir de la formalización del contrato. Esa es la primera. En la página 17, ingresos procedentes de fondos europeos, se considera como cierta la subvención en el informe de la Interventora, la subvención solicitada de 3.421.700 euros para las cuatro actuaciones, es decir para los cuatro vehículos del transporte urbano, cuyo coste total, según el proyecto de servicio aprobado el 17 de septiembre de 2021, asciende a más de 4.903.000 euros. Llama la atención que estos costes no se han actualizado en este último informe, y ya han pasado 16 meses desde la valoración inicial, con lo que los costes para el Ayuntamiento evidentemente van a ser muy superiores. La Interventora General además, tampoco ha tenido en cuenta en su informe que la orden TMA 2012 del 2022 de 20 de octubre, relativas al Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, establece en su artículo 39 que dice, "a fin de cumplir los objetivos del Plan, cada beneficiario deberá certificar el inicio de los procesos de licitación de las actuaciones objeto de subvención antes del 15 de junio de 2022". Ya tenemos canas ya. "Considerándose iniciados los procesos de licitación de todas las actuaciones que componen la subvención, si dicho inicio se acredita en un subconjunto de actuación que acumulativamente suponga un coste subvencionable de al menos el 80% de la subvención concedida, de acuerdo con las cuantías otorgadas para cada actuación que se reflejan en la



resolución de concesión definitiva. En caso de que finalizado dicho plazo, el beneficiario no se haya, no haya iniciado los procesos de licitación de todas las actuaciones, se penalizará aplicando una reducción del 5% en el importe del pago anticipado correspondiente a la anualidad de 2022. Por cada mes de retraso o fracción respecto a dicha fecha, de 15 de junio de 2022, hasta que se acredite dicho inicio". Y ustedes llevan ya un retraso de más de 8 meses y no consta en el informe. Es decir, ya tienen ustedes un 40% de la penalización de esta subvención. Otro error que descuadra los números, y no está correspondientemente informado. En la página 21, en el cuadro de amortización previsto para el análisis de la operación, realizado el 19 de diciembre de 2022, estima un tipo de interés para el pago de intereses del posible préstamo que quieren ustedes formalizar, a 30 de diciembre de 2022, y referencian, este es un detalle además muy curioso, referencian el Euríbor a 12 meses, a fecha de 19 de diciembre del 0,27. Yo no sé ustedes en qué mundo viven, pero ese euríbor, eso creo que fue en el 2000, en 1914 cuando había esa euríbor. Pero señoras y señores, ustedes los amigos de los bancos, que nos han llevado a ser el municipio más moroso de la comunidad, deberían saber que el Euríbor a 12 meses, publicado por el Banco de España, a 19 de diciembre de 2022, asciende al 3,5, mientras que a 30 de diciembre asciende al 3,29, y el 9 de enero de 2020 ya pagamos un 3,32 de euríbor, y ya les puedo hacer un futuro, y el Euríbor va a seguir subiendo, otro error que no cuentan ustedes en su informe. En la página 22 considera que, además de la financiación de los autobuses por importe de 17.722.000 euros, el Ayuntamiento va a financiar la transformación de las paradas existentes e intercambiador central por importe de 954.000 euros; la estación de carga para 12 vehículos eléctricos por importe de 514.000 euros, y la transformación digital y sostenibilidad del servicio urbano del transporte, por importe de 1.445.000 euros, con un total de 2.913.000 euros. Sin embargo, sin embargo un total de un 1.270.500 euros, correspondientes a los elementos de digitalización, antes nombrados por el Alcalde, de los servicios embarcados en los autobuses, citados además en la página 10 de su informe, ya se han incluido en la inversión de los autobuses por importe de más de 17 millones de euros. Otro error que está condicionando su informe. En la página 23, en el total de gastos, de más de 27 millones de euros, han incluido dos veces la cantidad también de 1.270.500 euros, una en el coste de adquisición de los elementos móviles, y otra en la transformación digital del servicio, por lo que el servicio sigue descuadrado, en una cantidad también, como estamos diciendo, de 1.270.000 euros. Y su informe sigue dando error, y por supuesto, aplicando un sesgo político e irreal muy definitorio. En las páginas 26 y 27 nos traen un análisis sobre la posibilidad de generar inestabilidad, según Contabilidad Nacional. Se toma como referencia la liquidación de 2021, incluyendo el informe del órgano de contabilidad de 28 de marzo de 2022, que arroja una capacidad de financiación de más de 3.800.000 euros, con un coste facturado por el servicio sin contrato a Costa Azul de 3.165.000 euros. Es decir, el nuevo contrato de gestión indirecta, cuyo coste para el Ayuntamiento es de más de 4 millones de euros, lo que supondrá un incremento del coste de 1.215.000 euros, por lo que, de reproducirse los datos económicos de la liquidación de 2021, efectivamente, se seguirá manteniendo la situación de estabilidad, pero es que esto es el colmo, ustedes afirman que con un coste adicional de 1.215.000 euros del servicio de gestión indirecta del transporte urbano sobre 2021, se seguirá manteniendo la situación de estabilidad financiera, cuando con anterioridad ya se ha producido una situación de inestabilidad importantísima durante el año 2021 y 2022, como consecuencia de un montón de millones en obligaciones y un déficit muy importante del impuesto de plusvalía, con otro, con otro déficit, con otro montón de millones de euros, que solo a fecha 31 de octubre 2022 ya tenemos los datos y



vamos a explicar y desarrollar un poco más adelante. Además, la Interventora General concluye en su informe que en relación al presupuesto liquidado de 2021, suponiendo que la capacidad de financiación calculada no se destine a otros gastos no voluntarios, el servicio de transporte urbano no generará inestabilidad. Y el ejercicio que se produzca la adquisición de vehículos, que será, como hemos dicho, para el 24, se generará previsiblemente inestabilidad presupuestaria, que llevaría aparejada la necesidad de elaboración de un plan económico financiero. Estamos leyendo textualmente lo que dicen los informes para que no haya dudas. Y es aquí donde empieza la señora Interventora, admitiendo que hay que apretarse el cinturón para el 2024, porque no hay dinero, hay déficit, lo que arroja una sombra de sospecha sobre un futuro incierto para las arcas municipales y la sostenibilidad de los servicios de esta casa, por lo que se augura una subida de impuestos en un futuro muy, muy próximo, algo que hay que tener en cuenta y que evidentemente, si no apostamos por servicios sostenibles, pues nos llevan a la bancarrota, gracias.

Sr. Alcalde: Gracias, señor Muñoz. Por el Partido Socialista, adelante, señor Navarro.

Sr. Navarro: Buenos días a todos los miembros de la Corporación, los medios de comunicación y al público, que a estas horas es escaso, pero han tenido el valor de venir. En el punto que tratamos ahora el Ayuntamiento quiere justificar la selección del sistema de gestión del transporte público para Torrevieja. En realidad, creemos que este trámite no haría falta, dado que tienen mayoría absoluta, y tal como han dicho en otros servicios, basuras, cultura, podrían haber lo privatizado directamente, sacándolo a concurso y sin más, pero bueno, parece ser que quieren contar con nuestra participación en el sistema de elección, y para ello han optado por encargar un estudio, un estudio engañoso para nosotros, para hacernos partícipes de la elección de la gestión privada, que es la que a ustedes les gusta, y queriéndonos demostrar que la gestión privada es el más económico para el Ayuntamiento. A estas alturas, todos sabemos que al equipo de Gobierno actual del Partido Popular le gusta privatizar todo, si pudieran también a los funcionarios, aunque es cierto que también han empezado a hacerlo en cierta forma, contratando a empresas que ponen trabajadores en determinados servicios. Pues el transporte público consideramos que es un servicio bastante importante para Torrevieja, para una ciudad que tiene ya más, o está alcanzando ya los 100.000 habitantes, y lo por tanto, no es entendible que todo el estudio que se está haciendo, se esté haciendo por, de una forma por así decirlo, casi a escondidas. Se nos trae a hechos consumados, se hace el proyecto en petit comité, se aprueba en la Junta de Gobierno y se trae ya todo mascado, para aprobarlo, dándonos apenas unos días para poderlo estudiar, y sin dar una auténtica participación a la oposición. Esto ha pasado con el proyecto del transporte público y se está haciendo también tres cuartas partes de los mismo está pasando con la elección del sistema de gestión. Se está haciendo de una forma, pues sin contar prácticamente con la oposición, lo único que se nos da es el derecho al pataleo aquí en los Plenos. Consideramos que es un tema muy importante, el transporte urbano, para el desarrollo de la ciudad, y echamos de menos que no haya habido una auténtica exposición al público y una participación ciudadana. Debería haberse dado en audiencia a los ciudadanos y por supuesto a la oposición, para participar en este proyecto, pero bueno, igual que otros temas urbanísticos que ustedes están aprobando en solitario, sin dar audiencia y con una participación ciudadana casi nula, pues han optado que en el transporte público de la misma forma, en hacerlo ustedes directamente y traerlo aquí, pues



tratando de convencernos de que es la mejor solución. Hay que tener en cuenta que el transporte público sí que influye mucho en el desarrollo de la ciudad, en cómo se va a vivir en Torrevieja, y bueno, un buen transporte público va a influir en que los ciudadanos utilicen menos el tráfico privado, y ello va a conllevar pues unas mejoras en las condiciones ambientales de la ciudad, por lo cual consideramos que es un tema muy importante y que se debiera haber estudiado con más... con más solemnidad. El tema comenzó con un contrato menor que se hizo para el proyecto del transporte público. Ahí se invitó a tres Técnicos, ya empieza restringiéndose, en vez de hacer un contrato abierto que podía haberse presentado más, invitan a tres Técnicos, que bueno, hay que decir de paso, que yo he estado buscando el perfil de estos Técnicos en Internet y no me ha parecido que fuera ninguno muy especialista en el tema. Bueno, pues se presentan, se invita a tres Técnicos, se elige el más barato, y bueno, ya en el expediente, no he encontrado el currículum de ninguno de ellos, no sé exactamente si están especializados en el tema, pero bueno tampoco conocían Torrevieja, porque no son de aquí, pero en un tiempo récord hacen el proyecto de transporte de Torrevieja. Pues esperamos que se hayan sentido iluminados y hayan acertado, porque si no lo vamos a sufrir luego. Después empieza por nombrarse un Comité, en el cual pues forman parte tres Concejales de esta Corporación, del Partido Popular, que bueno, con todo el respeto que me merecen, pues creo que no son conocedores, no son expertos en el tema este, un Economista y un Ingeniero municipal. El único Técnico que veo aquí del tema podría ser el Ingeniero, pero bueno, que lleva aparte del tema del transporte, lleva otros muchos temas, y considero que con todos los temas que lleva el Ingeniero este, difícilmente le haya podido dedicar el tiempo que se necesita un proyecto de este tipo. Y aun así en un tiempo récord, pues también traen el estudio hecho, con la elección del mejor sistema de gestión, que lógicamente va a ser el indirecto, porque eso se sabe desde el principio. Bueno, pues es un tema, como he repetido, muy importante para la ciudad, para tomárselo con tanta frivolidad. Ahora falta el último paso, será sacar el pliego de condiciones y sacar el concurso, a concurso para la adjudicación a una empresa, y optarán ustedes por coger el procedimiento del convenio marco que se ha aprobado aquí, con lo cual será una restricción más al número de empresas que se puedan presentar, y bueno pues así vamos restringiendo las posibilidades de que se presente cualquier empresa y vamos centrando el tema. Esperemos que no pase igual que con las basuras, que nada más empezar, empezaron a poner pegas de que si los camiones eran muy caros, que si se podían poner otros más baratos, a pedir incrementos de dinero porque se habían pillado las manos y necesitaban más dinero. Pero bueno, eso parece que también lo van a paliar ustedes, porque les van a ser más fácil el inicio de la actividad a la empresa que se adjudique el tema, van a hacer que la inversión que tenga ser inicialmente sea más light, y para eso pues han decidido comprarle los autobuses, para que no tengan que hacer esa inversión inicial; y cómo no, pues también para allanarles más el camino, pues vamos a hacerle una estación de autobuses. Ya lo único que tienen que poner la empresa que entre, pues va a ser los conductores, qué menos pedirle a esta empresa, salvo que se decida ayudarle poniendo funcionarios también. Y ya por último, quería centrarme en los cuadros que hay en el estudio, que han presentado ellos, los cuadros resumen, en especial los que hacen referencia al de gestión directa por el Ayuntamiento y el que hace referencia a gestión indirecta por una empresa privada. Entre ambos, la diferencia del coste de un sistema u otro, no alcanza los 100.000 euros, una cantidad que considero que no es muy significativa para lo que es el presupuesto de este servicio, que sube de los 7 millones de euros, pero aún así, pese a hacer 100.000 euros más caro según el estudio este de la gestión pública,



pues observamos que por ejemplo, en el capítulo de conductores, pone que cuestan 400.000 euros más caros los conductores si son funcionarios que si son trabajadores de una empresa privada, y lo justifican porque bueno, pues si son funcionarios y algún día hay que echar una hora más, pues quieren cobrar horas extras, mientras que si no son funcionarios, pues parece ser que no cobran. Bueno, pues aquí se está jugando con el derecho de los trabajadores también. Evidentemente, si echan horas extras, las tienen que cobrar de una forma o de otra, no es justificación esa. También viene que es más caro, bastante más caro, pues el uso del, el uso de los neumáticos de los autobuses, si el servicio es público que si es privado. Parece ser, pues no sé, que los conductores si son funcionarios, van a dar más frenazos o no sé por qué. Lo justifican también diciendo que es que ellos los compran más baratos, porque le hacen más descuento. Bueno, eso es un tema que bueno, si el Ayuntamiento tiene que sacar el contrato de mantenimiento de neumáticos o reparación y mantenimiento de vehículos, pues también lo sacará, y sobre los precios de mercado, todas las empresas que se presenten, harán sus descuentos respectivos, con lo cual, ninguna de estas, de estos argumentos me vale para justificar esa diferencia de 100.000 euros de la gestión pública a la privada...

Sr. Alcalde: Vaya concluyendo por favor.

Sr. Navarro: ...Para nosotros, el mismo estudio sirve para justificar que la gestión pública es más barata que la privada, indudablemente, nada más.

Sr. Alcalde: Muchas gracias, señor Navarro. Voy a intentar en esta primera intervención pues contestar a algunas de las apreciaciones que se han hecho, no por ello pretendiendo cansar a quien nos sigue, pero al final ustedes han reproducido el debate que ya realizamos, en algunos extremos, en la aprobación inicial, y empiezo por el final. Es decir, señor Navarro, se lo dije en la aprobación inicial, yo creo que ha tenido usted tiempo más que suficiente para poder comprobar que realmente no es así. No sé, yo le considero a usted un buen profesional, y hacer una afirmación de que los conductores van a dar más frenazos, los funcionarios que los de la empresa privada, yo creo que todo el mundo que nos sigue sabe que no. Lo que todo el mundo sabe es que si aquí se van a comprar 30 autobuses y vamos a mantener, como usted dice, o vamos a tener que comprar ruedas para 30 autobuses, no es lo mismo que una empresa multinacional que tiene 3.000 autobuses y compra neumáticos para 3.000 autobuses, por decir una cantidad. Ahí es donde está la economía de escala se llama, señor Navarro, y ahí es donde los Técnicos, en la valoración y previsión y estimación de los costes, por ejemplo de neumáticos, hay una diferencia. Pues se lo pone claramente el estudio, señor Navarro, y yo creo que esto lo entiende hasta el niño más joven que está en EGB antigua. Pero es que igual ocurre, señor Navarro, igual ocurre con los costes de los salarios. Se ha dicho muchísimas veces, es decir, las subgrupos salariales que usted conoce, en las administraciones públicas, son muy diferentes a los de las empresas privadas, y específicos de los sectores en concreto en este tipo. Están valorados, las tablas, se lo dicen por convenio, cuánto es y cuánto sería si fuese funcionario. Ahí es donde está la diferencia salarial. Es que parece ser que usted cuando hace las intervenciones que hace y suelta esas cositas ahí al aire, pues parece que aquí ha llegado el Ingeniero, por ejemplo, y ha hecho un cálculo, pues esta mañana ha pensado que los neumáticos valen tanto. No, señor Navarro, por favor. No sé, creo que aquí se ha hecho un trabajo exhaustivo, está en la documentación, y yo creo que con una intervención así, pues



como siempre, deja usted por tierra el trabajo de los Técnicos. De los Técnicos, porque yo creo que todo el mundo sabe que ningún político aquí hemos hecho ningún cálculo en este sentido. Mire, más cosas que ha llegado a decir usted. Podríamos haberlo privatizado, ¿vale?. Parece que queremos contar con su participación. No lo sé, si al final quiere o no quiere. El estudio ha sido engañoso. Pero al final esto es mejor privatizar, todo esto lo ha dicho usted, ¿eh? El que esté siguiendo su intervención dirá, es que no le entiendo, no sé dónde me quiere llevar, dónde me quiere traer, qué es lo que me quiere decir. Ha dicho usted que no se ha realizado una auténtica participación pública. Menos mal que ha intervenido un compañero y dice que llevamos tres años con el procedimiento. Menos mal que acabamos de terminar un proceso de participación pública de 30 días naturales, donde todo el mundo que ha querido, ha hecho alegaciones, señor Navarro. Usted y su formación política, ninguna. No sé, alguna aportación para mejorar este servicio. Si se acuerda usted, en la aportación inicial, la aprobación inicial, yo les invite y les pedí a todos ustedes que creía que se podía mejorar, y el señor Samper se ha dado por aludido, y ha dicho pues mire, pues bien, así fue mi invitación, y agradezco a todos aquellos grupos que han hecho aportaciones y han servido para mejorar el servicio. Ese es el trabajo y la encomienda que nos dimos ahora hace un mes, lo que no se puede afirmar es que no ha habido participación. Pero cómo que no, si la acabamos de terminar, si llevamos con el procedimiento 6 meses. Otra cosa sería, no me ha dejado usted participar. Señor Navarro, tiene usted 30 días para haber hecho cualquier propuesta que realmente, vuelvo al principio de su intervención, no sé cual, no sé qué tipo de servicio quiere poner usted en conocimiento o hubiese puesto en la ciudad de Torre Vieja. Estudiar con más solemnidad... Sinceramente, creo que es una pena, una pena, estamos hablando del..., yo lo entiendo así, el grupo de la oposición más importante, que puede hacer una aportación a la ciudad de Torre Vieja.

Luego hay intervenciones que sinceramente no voy a perder más el tiempo, es decir, quien todavía continúe en esa pelea, en esa lucha, de la interpretación de los informes técnicos, y que mi interpretación es más importante y es real, y es lógicamente, la que queda de los Técnicos municipales, pues quien esté en la guerra de los Técnicos, pues que siga en la guerra de los Técnicos, lo que es evidente es que los Técnicos dicen que aquí está todo en perfecto estado. Voy a dar datos, es decir, no se puede hacer una afirmación de que vamos a generar con este servicio y con otro un déficit de 14,8 millones. Para empezar, es imposible que el servicio en cuestión que estamos hoy aquí aprobando, tenga un déficit o que genere un coste de 7,3, más o menos ha dicho 7 millones. Claro, yo estaba mirando, digo de dónde ha sacado los 7 millones, me refiero a la intervención del señor Samper. Sí, si suma usted los ingresos estimados, que son 2,7, más la aportación municipal 4,3, son 7 millones. ¿También es coste, también es coste los ingresos estimados?. Será al contrario, los ingresos que prevé el Ayuntamiento que va a ingresar, serán menos costes. Por lo tanto, ya ese déficit que hablaba de 7 millones ya no es tal, es decir, ya le sobran a usted 3 millones. Al final, lo que vengo a poner en este ejemplo es que el informe de la Interventora deja suficientemente claro, suficientemente claro, que el señor Samper se equivoca. Pero es que aparte de eso, nunca hasta este momento ha acertado en ninguna previsión económica, ¿verdad, señor Paredes?. Sesiones plenarias tras sesiones plenarias tiene usted que contestarle. No ha acertado ni una. Tampoco acertó cuando dijo, se acordarán todos ustedes, que las escuelas deportivas se iban a mantener. Se perdieron, hoy están donde están, o cuando se cerró el teatro. No me voy a detener en estos aspectos, pero lo que no se puede hacer es una afirmación de que no tenemos capacidad suficiente, y



que el déficit que vamos a generar, cuando el informe de la Interventora y de sostenibilidad financiera no solo lo deja suficientemente claro, sino que el cálculo a la finalización de la operación, en el peor de los casos, estaríamos en un 30%, en este caso en el Ayuntamiento, muy por debajo de la capacidad máxima, que es un 75%, etcétera, etcétera. Todo eso lo dicen los informes, pero no, hoy tenemos que dejar aquí una afirmación de que parece ser que vayamos... Miren, la realidad es otra muy diferente. Y lo que estamos haciendo con la inversión, por aquellos que hablan de los bancos, yo de los bancos ya dije lo que dije, y dije que tenían que utilizar el dinero para hacerlo como lo estamos haciendo. Me parece bien que ustedes critiquen, nosotros lo que hacemos es que el dinero que estaba en el banco, lo hemos utilizado vía remanentes para invertir en los autobuses, y así no generamos coste fijo al municipio en los próximos años para este servicio. Es una operación que en economía de procedimiento normal y en gestión de empresas, aprendemos en la universidad, a mí me ha funcionado, y es el que aplicamos en la ciudad de Torre Vieja. Hasta el momento no hay nadie que haya dicho que no sea la mejor opción. Desgraciadamente, durante 4 años eso no fue así, ¿no?. Pero tampoco he entendido alguna intervención, en el sentido de esa demagogia, ¿no?. Es decir, yo creo que hoy aquí lógicamente, pues algunos portavoces de los que han intervenido, se van a ir mal. Se van a ir mal porque efectivamente, cumplimos con otro compromiso que habíamos adquirido, ¿no?. Que si en televisión yo dije, que si no sé qué, no sé cuánto, hay una diferencia, señor Samper, usted se tiró 4 años, 4 años en un lugar y en otro, donde le vendieron a la ciudad de Torre Vieja de que esto iba a ser pues la maravilla del mundo mundial, y ustedes, se acordarán ustedes, se encontraron el expediente en tramitación, este, y en 4 años no hicieron absolutamente nada, con lo cual usted puede ir a televisión y decir, durante mis 4 años de gestión, en un lado o en otro, en el Gobierno y en la oposición, permitiendo que siguiera ese Gobierno, pues no hicimos nada, no hicimos nada. Eduardo Dolón, el Alcalde actual, pues ha utilizado 3 años y unos pocos meses para llevar el procedimiento, para hacer un cálculo de las frecuencias, para hacer un estudio, para poner a trabajar a todo el mundo, para definir un servicio, para establecer un sistema de pago, para aprobar la gestión, y en este caso, a continuación de hoy, licitaremos y redactaremos ese pliego, y dentro de unos meses este servicio será una realidad. Esa es la diferencia entre la gestión de unos y de otros. Este es el debate que ustedes hoy han querido traernos hoy aquí, es una pena. Es una pena, porque a mí me hubiese gustado que ustedes hiciesen aportaciones en el sentido de decir, pues mire, la frecuencia tal, la línea cual, el precio este, el otro, el descuento, falta aquí, falta allá. No, eso no ha sido ninguna de las aportaciones que hemos traído esta mañana aquí. Sinceramente, creo que es una pena. Pero yo quiero terminar esta primera intervención explicándole a quienes están siguiendo qué es lo que vamos a aprobar. Porque a veces la gente realmente, ustedes intentan llevar el debate al lugar que en ningún caso debe ser, pero estamos hablando de que vamos a aprobar un servicio que tiene 9 líneas, que tiene 2 líneas más que el existente en la ciudad de Torre Vieja, 2 líneas más que son muy demandadas, que van a ampliar muchísimo más el acercamiento del transporte público. Además, generamos una línea nueva, que es circular, que es la que va a permitir que se cumplan los tiempos de frecuencia, que estarán en 15 minutos. Esto que probablemente ahora mismo estamos hablando, es el sueño del usuario actual del transporte urbano, para que efectivamente sea totalmente eficiente, ¿no?. Hay aspectos que yo creo que en ningún caso se han destacado. Despectivamente estamos haciendo mal, que si vamos a perder subvenciones, que si tal y cual, les quiero tranquilizar a todos ustedes, porque el procedimiento de compra de autobuses ya se ha adjudicado provisionalmente, estamos en la fase de que están entregando la documentación por parte



de la mercantil. Si eso se hace en los próximos días, pues tendremos una adjudicación definitiva de la misma, y por lo tanto, estamos cumpliendo rigurosamente también los plazos de esa subvención, no se va a perder absolutamente nada, y en ese sentido también manifestarles que serán 5 los autobuses eléctricos que vamos a tener al servicio, y no 4, que era la previsión inicial, y eso también pues lógicamente, de esos 32 vehículos, 29 de servicio, 5 serán totalmente eléctricos. También a mí me gustaría que se hubiese destacado, que efectivamente, seguimos haciendo una política de ayuda a nuestros mayores, con ese incentivo al 100% para que puedan estar utilizando el transporte, como también hay importantes esfuerzos económicos por parte de esa valoración de 4,1 millones para ayudar a nuestros jóvenes, o también el distinto tipo de billete, que no me voy a detener, pero saben ustedes que hay hasta 8 modalidades distintas de pago, para que cada uno pueda adaptarse a cada uno de los servicios. Y termino, y termino con algo que considero suficientemente importante. Aquí estamos comparando todos y cada uno de los tipos posibles para elegir, y en la valoración técnica nos indica el Técnico que la gestión indirecta es un 5% más beneficiosa. Además, el Técnico nos remite a informes, donde a través en este caso del Observatorio de la Movilidad, hay un cálculo de la gestión indirecta sobre la directa, conforme se va desarrollando el ejercicio de cada uno de los contratos, de que esa diferencia de 5% se llega a elevar hasta un 29%. Estamos hablando de que el 5% es un ahorro aproximadamente de unos 300.000 euros en el servicio. Al llegar hasta el 29%, estamos hablando de un ahorro cifrado entre millón y algo hasta tres millones. Es decir, a veces, cuando se hace una apreciación de es que nos estamos quedando con la gestión indirecta pues porque es la que el Partido Popular quieren o no, nos quedamos esta gestión, porque vamos a generar un ahorro estimado máximo de más de 3 millones de euros y mínimo de 300.000 euros. Creo que son suficientes las cantidades, con independencia de que luego hay criterios, por ejemplo, el informe de la Intervención General, que no solo dice que son económicos, sino que hay informes técnicos que avalan que también habrán temas técnicos que serán mucho más provechosos para la ciudad de Torrevieja en la gestión indirecta. Con lo cual, en esta mi primera intervención, espero haber podido aclarar a todos ustedes, creo que es suficientemente motivado de que efectivamente, la opción de la gestión indirecta es la más provechosa, la mejor, y sin duda la que todos y cada uno de los torrevejenses deberíamos de tener implantada, y espero que en las siguientes intervenciones, pues si tienen ustedes a bien alguna otra duda, pues podré aclarar. Pues pasamos a la segunda intervención, si quieren hacer el uso del mismo orden. Pues vamos allá, señora Serrano.

Sra. Serrano: Bueno, como siempre, confundiendo. Como siempre, faltando a la verdad, como siempre, quejándose de algo que no tiene sentido. Que si el debate inicial, estamos repitiendo lo del debate inicial, pero si es que no ha habido ningún cambio. Si ustedes no hacen ningún cambio, salvo aceptar alguna de las alegaciones que han presentado, pues qué quiere que haga, qué quiere que hagamos nosotros, ¿qué vamos a cambiar en cuanto a nuestras posiciones?. Nuestras posiciones son nuestras posiciones y las suyas, desgraciadamente son las suyas. Otra vez, vuelta a lo mismo, propongan ustedes las líneas, que no hombre que no, que aquí no estamos acordando ni la forma de las líneas, ni cuántas líneas, ni si hay una circular, si no hay una circular, que eso fue el Plan de movilidad urbana, que eso está acordado ya hace tiempo, que no es el momento de decir si unas líneas nos parece bien o nos parece mal, que aquí solo, solo se está, solo entre comillas eh, solo se está tomando en consideración por el Pleno, se está decidiendo por el



Pleno, si la gestión va a ser o por el Ayuntamiento o por una empresa privada. Ya está, no nos venga usted a decir, háblenme ustedes de las líneas, pero qué, ¿dónde está lo de las líneas?. Si las líneas no vienen aquí ahora, si la propuesta es gestión directa o indirecta, y en base a una documentación que le sigo diciendo que no me la creo, no es creíble. Que se la adaptan y se la hacen a su gusto, a su gusto y disgusto, y al gusto peperero y les vale, pues bien, pero a nosotros nos haga comulgar con ella. No, no es cierta, le puedo hacer 20 informes, como usted me diga. Usted me dice, como Técnico, háganme un informe que diga que a más a son b, y c, d, y que esto es más beneficioso en un 5%, en un 10, en un 15, en un 20, y el Técnico se lo hace. Si los números son muy sufridos, son muy sufridos. Y este informe es, este informe quiero decir, este expediente es tan "ad hoc" al gusto peperero, que creo que es imposible ver por dónde cogerlo. Mire, no hablemos de interpretaciones, hablamos de datos, datos que están recogidos en los informes y que sí que son datos reales, no datos inventados al gusto peperero. Realidad uno, no diga usted que no se preocupen por la subvención europea, la subvención europea ya se ha perdido parte de ella, porque no se han cumplido con los momentos cronológicos establecidos en la subvención. No diga que no se ha perdido, no me diga que todavía no se adjudicado, que han presentado la documentación, y no me diga usted que estamos en noviembre del 2022, porque estamos en enero del 2023. No me diga usted que se inició la licitación antes de la fecha que establecía la subvención. No es cierto, simple y llanamente, no es cierto. Y como no es cierto, lo que sí que es cierto es que se está produciendo la penalización del 5% por cada mes de retraso en el inicio de la adjudicación y en la adjudicación en sí misma. Cálculo, 790.000 euros, eso es lo que llevamos perdidos hasta ahora. O sea que cuando se habla en los informes de utilizar una subvención como fondo de financiación de la gestión indirecta del servicio de transporte urbano, estamos hablando de que en vez de 3,4 son 2,6 de momento, y lo que te rondará Morena, porque de ustedes no me fío absolutamente nada. De su, "lo voy a firmar ya", pueden pasar meses y meses y aquí no se firma nada

Aportación municipal por el déficit. Lo que tiene que entender la gente, la ciudadanía, es que el transporte urbano es deficitario, sí o sí. Es decir, con lo que cobre la empresa o con lo que cobrara el Ayuntamiento a los ciudadanos, jamás va a ser equilibrado. ¿Saben lo que facturó la empresa en 2021?. Que ese cálculo, esa cifra se achaca en el informe de Intervención, se achaca a que sea así de baja a la COVID. No sé, en el 2021, en 2020 sí, pero 2021 ya estamos recuperándonos, la movilidad, no veo muy bien porque de hecho seguimos llevando mascarillas en el transporte público, o sea que no veo yo qué eficacia pueda tener la pandemia de la COVID en el 2021. La empresa que está prestando de no sé qué forma y no quiero saberlo, a veces tengo pesadillas con ello, no se sabe de qué forma están prestando el servicio de transporte urbano en Torrevieja, facturó en 2021 por los ingresos, es decir, por los billetes que compran los pasajeros 597.000 euros. En el 2019, prepandemia, 1.110.000 euros. Eso son datos reales, no datos inventados, no datos peperos, datos reales. Ingresos anuales previstos.

Sr. Alcalde: Vaya concluyendo Sra. Serrano.

Sra. Serrano: En el informe, 2.700.000 euros. ¿Me están ustedes diciendo de verdad, que va a haber 1.600.000 euros más de ingresos en la explotación, en lo que pagan los ciudadanos en los billetes, a pesar de las reducciones que ustedes están vendiendo a bombo y platillo?. Eso no se lo cree nadie, es mentira. Lo que quiere decir que la aportación municipal no va a ser ni mucho menos de 4 millones, sino que más nos vamos a ir a los 7 u



8 millones de euros anuales...

Sr. Alcalde: Gracias Sra. Serrano, concluya por favor.

Sra. Serrano: ... para subvencionar el déficit de la explotación. Esa es la realidad que no le gusta escuchar al señor Alcalde.

Sr. Alcalde: Adelante, señor Samper.

Sr. Samper: Sí, muchas gracias. Bueno, el señor Dolón decía que le ha faltado por escuchar varios asuntos. Hemos tenido únicamente un turno de palabra en un total de tres, que si todo va bien tendremos, pero yo le quería también plantear una cuestión que usted no ha aclarado, o si lo hizo, lo hizo de manera ambigua, como siempre lo suele hacer. No me contestó tampoco en el anterior Pleno. ¿Van a pasar 357 autobuses al día por pleno centro de Torrevieja en temporada alta, es decir, más de 21 autobuses, prácticamente unos 21 autobuses a la hora, por el centro de Torrevieja?. ¿Va a haber intercambiador en el centro de Torrevieja, concretamente en la zona del paseo de Vistalegre, Paseo de la Libertad, de forma contraria a lo que usted ha afirmado públicamente de que no, y lo hizo directamente a los vecinos de la zona, que no en ningún caso habría intercambiador en esa zona?. ¿Va a haber un intercambiador en la zona del Paseo de la Libertad y el Paseo Vistalegre?. Me gustaría también que usted aclarara esos técnicos, esos términos perdón. Y bueno, quería insistir y profundizar en la delicada situación económica en la que todas estas actuaciones del equipo de Gobierno, con la aprobación, presunta aprobación, después habrá que votar, de esta gestión indirecta. Quería insistir en esa delicada situación económica en la que van a dejar a Torrevieja en el corto o medio plazo, y que quizá los ciudadanos no son conscientes todavía, pero que puede tener unas consecuencias terribles, importantes. Lo hablaba anteriormente, tienen que ustedes cubrir de alguna manera esa, ese gasto descontrolado con esa merma de ingresos, y se avecina, y yo creo que ustedes pues deberían de dejar de ocultarlo, esa subida que se puede plantear, esa subida de impuestos, de tasas, de tributos municipales, así como la posible realización de un plan de ajuste económico, si se suspenden, o sea, se levanta esa suspensión de las reglas fiscales del Estado. Es una cuestión que nos preocupa, y al final lo hablábamos, lo hablábamos, insistimos, nos preocupan las cosas de comer de los ciudadanos de Torrevieja. Y es que durante el año 2022, ustedes han ido adjudicando servicios, reparaciones, el contrato de reparación y mantenimiento de instalaciones deportivas, por ejemplo, el servicio de aseo urbano, gestión cultural y de áreas infantiles. Todo eso que asciende a unos 28 millones de euros, más los préstamos y los intereses que hay que ir pagando a los bancos, pero que en el año 2023, en este año ya, aún va a aumentar de esos 28 millones, porque se va a pagar totalmente esos contratos y andaríamos por casi los 35 millones de euros. Pero es que ya le sumamos en el año 2024 y siguientes, con nuevos contratos que se adjudicarán, inversiones, intereses de préstamos, y nos encontramos en una situación bastante, bastante delicada. Hablábamos, y tenemos los datos y figuran y los hemos calculado de ese déficit de financiación del servicio de más de 7,5 millones de euros del servicio de transporte urbano a través de la gestión indirecta, e insistimos y nos preocupa, y no quiero que esto quede hoy aquí solamente y se acabe, nos preocupa, insisto, la situación económica del Ayuntamiento a corto o medio plazo, debido a la gestión de las arcas municipales, de las cuentas municipales, del dinero de todos los ciudadanos y ciudadanas que ustedes están realizando,



y el servicio de transporte urbano y la gestión indirecta que ustedes pretenden aprobar es buena prueba de ello. Nada más, muchas gracias.

Sr. Alcalde: Gracias, señor Samper por ceñirse al tiempo. Señor Muñoz, adelante.

Sr. Muñoz: Sí, muchas gracias, bueno en respuesta señor Alcalde, a su mitin, donde yo creo que debería de leer un poquito más los informes de la propia Interventora, porque no ha dicho nada de lo que estamos, lo que hemos venido a traer aquí, ni mucho menos los números que ella misma da en su propio informe. Pues por eso, en el mismo sentido que estamos comentando, vamos a poner, ponemos, seguimos insistiendo en poner de manifiesto esta memoria politizada y sesgada, con los apoyos que ya hemos comentado antes. Y estamos dando, en esta intervención que hemos hecho, y vamos a seguir haciéndolo, el por qué y el cómo. Van a, de una manera, con unos informes sesgados, van a aprobar un proyecto que no es nada sostenible. Y seguimos además pues con el principal informe, que es el informe de la Interventora, por eso lo tenemos que hablar, porque es el que, luego lo comentamos, porque es el informe con el cual ustedes, parte de las alegaciones con las cuales nosotros hemos intentado pues plantear problemas que hemos visto para que se puedan solucionar, base a ese informe, ustedes, la mayoría de nuestras alegaciones, se las desestiman. Entonces, tenemos que hablar por ejemplo, ¿qué falta en el informe?. Bueno, pues la Interventora general debería de contemplar, que además esto lo comentamos un poquito también en la Comisión, que sí, sí han destinado en 2022 cantidades ingentes de millones de euros a otros gastos no voluntarios, que también vamos a citar ahora después. También tenemos que decir que la Interventora general en su informe no ha tenido en cuenta, el informe este de 23 diciembre, una serie de informes y acuerdos, que además ella es conocedora perfectamente, porque ella misma los ha informado, y ella misma ha asistido a los órganos en los que se han propuesto y aprobado, tanto en la Junta de contratación como en el Gobierno local, incluso aquí en el Pleno, de fechas anteriores a la realización del informe este del 23 de diciembre, y que afecta negativamente a la estabilidad presupuestaria en muchos millones de euros. Como al final hemos comentado antes que en su informe tiene que reconocer que habrá problemas de financiación para el 2024, cuando se compren los autobuses. Entre la liquidación del presupuesto de 2021 y la fecha del informe de la Interventora general de fecha 23 de diciembre, el Ayuntamiento ha formalizado además una serie de contratos y servicios obligatorios que suponen un déficit de financiación, pues bastante importante, a corto y medio plazo, y que por supuesto, no los tiene en cuenta. Y tenemos que nombrar, por ejemplo, el aseo urbano, con un déficit de más de 7 millones de euros; el parque de La Siesta, con un déficit de más de 4 millones de euros; gestión cultural, con más de dos millones y medio de euros; seguridad de paso de peatones con un millón y medio de euros; las áreas infantiles adaptadas por más de un 1.200.000 euros; y el mantenimiento de vías públicas por más de 500.000 euros; reparación de mantenimiento y conservación de instalaciones deportivas por casi 600.000 euros; la prestación del servicio de monitores deportivos por 600.000 euros. Es decir, cada vez vamos a tener más problemas de financiación en gastos generales, que no se van a poder soportar solamente con los remanentes. ¿Y por qué digo esto?. Porque bueno, vamos a hablar del problema que tenemos ahora de financiación, debido al impuesto de plusvalía, ya que tampoco la Interventora general en este informe ha tenido en cuenta la evolución regresiva de la recaudación de este impuesto, a partir de la sentencia del Tribunal Constitucional de 26 de octubre de 2021. Teniendo además, porque tenemos ya conocimiento de la evolución



de la recaudación en los meses siguientes a partir de noviembre de 2021, que es lo que se hace efectiva. Es decir, antes de la sentencia del Tribunal Constitucional, sí del Tribunal Constitucional, los derechos reconocidos netos a 31 de 2021 ascendieron a más de 14 millones de euros, mientras que los derechos reconocidos netos a 31 de 2022, es decir un año después, han ascendido a tan solo 2.555.000 euros, lo que ha supuesto un déficit de más de 11 millones de euros sobre el mismo periodo del año anterior. A 30 de noviembre de 2022, se ha producido un déficit de ingresos de plusvalía sobre las previsiones de presupuesto 2021, aprobado el 2022 y 23 de más de 15 millones y medio de euros, lo que avanza un déficit anual de más de 17.200.000 euros. En resumen, debido al incremento de los gastos obligatorios para los próximos 15 años, de estos servicios desde 2022, y otros muchos de menor cuantía, junto con la reducción de los ingresos ordinarios por la caída del impuesto de plusvalía, como estamos comentando, pues ustedes nos conducen directamente cuesta abajo y sin frenos.

Sr. Alcalde: Vaya concluyendo, señor Muñoz.

Sr. Muñoz: Enseguida termino, a la bancarrota al Ayuntamiento de Torrevieja, y todo esto bueno, pues debido a esta nefasta gestión que nos están trayendo, que al igual como ocurrió en su etapa anterior, en 2012, nos reproduce que siguen haciendo las mismas políticas de venta de humo, que realmente no son las soluciones adecuadas para esta casa, muchas gracias.

Sr. Alcalde: Señor Navarro, ¿no?. Pues entraríamos... Un momento que pare el tiempo, ahora sí. Entraríamos si quieren, porque creo que lo que se me ha preguntado, pues lo puedo hacer en el posicionamiento, para aclararlo y así no hacemos intervención. ¿Vamos a posicionamiento de voto?. ¿Aquí ninguno?. Pues vamos por aquí, señora Serrano, ¿quiere hacer uso del posicionamiento? Adelante.

Sra. Serrano: No sé si se habrán dado cuenta, pero hay algo que ha dicho el señor Alcalde en su intervención que explica todo. Y es que ha dicho que en la facultad le enseñaron a obtener rendimientos y beneficios. La facultad que creo que es la católica esta de Murcia, ¿no?. Claro, trasladando ese pensamiento absolutamente empresarial, se entienden muchas de las cosas que pasan en este municipio. Se entienden por qué quiere obtener rendimientos y beneficios, pero no dice que sea rendimientos y beneficios para lo público. Como no lo aclara, puede ser también para lo privado. Puede ser que entienda que los rendimientos y beneficios son comprar, como he dicho, una serie de inmuebles que no se le ven demasiado sentido, salvo que encontremos el mismo nexo de unión y que sea siempre el mismo comisionista el que intervenga. Cuestiones que se quedarán en el aire, pero que a mí esa reflexión que ha hecho el señor Alcalde, pues me da a entender que está dirigiendo el Ayuntamiento, no como lo que es, una institución pública, una administración pública al servicio de los ciudadanos, sino al servicio de los intereses empresariales. Ahora queda todo aclarado. Solo le falta ya decir que va adjudicarle el contrato del servicio de transporte urbano a... Déjeme que haga de adivina, ¿Avanza?. Puede ser, puede ser, igual acierto, apunte señora Secretaria, en el acta, que he vaticinado que Avanza podría ser la concesionaria del servicio de transporte urbano. Gestión indirecta o directa, es lo que estamos tratando aquí, si va a ser el Ayuntamiento el que, con sus propios medios, va a prestar este servicio a todos los ciudadanos, o va a ser una empresa privada con una, como



digo, un objetivo empresarial, lícito dentro de un sistema capitalista, pero evidentemente inaceptable desde el punto de vista del ciudadano. Y eso es lo que estamos votando, y eso es lo que va a votar, y eso es lo que va a votar la mayoría absoluta del Partido Popular. Van a votar a favor de que sea una empresa privada la que esté gestionando el servicio de transporte urbano. Y frente a eso, van a tener mi voto en contra. Van a tener mi voto en contra porque no me ha convencido nada de lo que hay en el expediente. Porque no es verdad que ninguno de los números que aparecen, ninguno de esos números que aparecen, hay muchos que son irreales y la mayor parte de ellos son absolutamente inventados para darle pábulo a la opción del Partido Popular. Así que, que ustedes lo voten bien, peperitos levanten la mano, voten y gestión indirecta para el transporte urbano, qué lástima.

Sr. Alcalde: Lástima quien efectivamente ejerce la... Hago lo que considero oportuno, porque soy quien dirijo este Pleno, ¿de acuerdo?. Así que tanta paz lleve como deje, señora Serrano. Señor Samper, vamos a ver si, con usted seguro... Adelante, tiene la palabra. Sí, eso le quería decir, efectivamente. Si no que me guste, por lo menos, efectivamente, podremos sacar algo positivo, porque efectivamente, del pasado poco se puede. Adelante, señor Samper.

Sr. Samper: Bien, para terminar estas intervenciones, en cuanto al posicionamiento de voto, queríamos hacer mención a, o un cierto análisis al informe de Intervención general, en el que se afirma que el servicio cumple con los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera, pero a mi juicio no analiza el principio de sostenibilidad financiera, que implica si tenemos capacidad para comprometernos con gastos, tanto presentes como futuros. Y analizando el expediente, recordé anteriores informes de sostenibilidad financiera, que se efectuaron por parte de Intervención General en la anterior legislatura, una Intervención General diferente, en cuanto a servicios de aseo urbano y de transporte urbano también. Que lo que hizo, lo que se indicaba en esos informes, que aparte de aprobar, de esperar a la aprobación de la liquidación del 2015, para tener datos actualizados, cosa que ahora no hemos dispuesto, o no se especificaba en el informe, mejor dicho, analizaba año a año durante 10 años las previsiones de ingresos y gastos de cada uno de los servicios, mientras que pues en este informe de Intervención General, pues se deja en el tintero la realidad del año 2022, tampoco existe estimación alguna de los años 2023 y los primeros 10 años de funcionamiento, entre el año 2024 y 2033. Con esto, que quede claro, no pretendemos ni mucho menos criticar ni deslegitimar nada, solo lo que hago en estos momentos es comparar criterios técnicos diferentes ante cuestiones similares o servicios similares, como es en este caso el transporte urbano. Y cuanto menos, pues me llama bastante la atención y quería ponerlo de manifiesto, y estoy en mi perfecto derecho a hacerlo, porque me sorprende pues esa disparidad de criterios técnicos, a la hora de analizar servicios como este caso, el de transporte urbano, si son viables o no son viables. Y nuestra conclusión, la conclusión que sacamos, es que en el año 2023 se va a incumplir tanto el principio de sostenibilidad financiera como el de estabilidad presupuestaria. Lo mismo sucederá en el año 2024 y siguientes. Por todo ello, por muchos motivos más que hemos dado en esta intervenciones que hemos tenido, vamos a votar en contra, pero no quería finalizar con, sin hacer mención a lo que también he puesto de manifiesto durante las dos intervenciones anteriores y es muy importante. Más allá de todos estos datos, de estos números, de estos criterios técnicos, que son quizás difíciles de comprender por la mayoría de los ciudadanos, lo que nos preocupa es Torre Vieja. Lo que nos preocupa es nuestra



ciudad, y nos preocupa cada uno de los céntimos, hasta el último céntimo de euro que este equipo de Gobierno y este Alcalde gestiona e invierte. Y evidentemente, nos preocupa la deriva kamikaze de gastos sin control del equipo de Gobierno, que como decimos, y lamentablemente, y aunque se esté ocultando, va a terminar conduciendo a una subida generalizada de impuestos, de tasas y de tributos municipales, si el Partido Popular vuelve a ganar las elecciones de mayo de 2023. Y es que con las cosas de comer insisto, repito, no me cansaré de decirlo, con las cosas de comer no se juega. Estamos a cuatro meses de poder remediar esta deriva, esta forma de gestionar nuestro municipio, y espero que los ciudadanos y ciudadanas de Torre Vieja tomen nota de ello. Por todo ello, como decimos, vamos a votar en contra de este expediente. Muchas gracias.

Sr. Alcalde: Gracias, señor Samper, ¿señor Muñoz?

Sr. Muñoz: Sí, muchas gracias. Bueno, desde Los Verdes, como no puede ser de otra manera, apostamos por impulsar que la mayoría de los ciudadanos bueno pues puedan utilizar el transporte público, y para ello no solo es necesario fomentar su uso, también es importante bueno pues mejorar el servicio, implementando más horarios, con la regularidad y frecuencia de paradas y la ampliación de líneas, bueno pues en base a las necesidades reales que tiene la población. Es decir, necesitamos un transporte público que sea realmente sostenible, cosa que este no es, y útil tanto para nuestros vecinos que puedan trasladarse a su trabajo o en su gesto diario o salir de compras o hacer sus gestiones que hay que hacer todos los días, así como para que nuestros turistas bueno, pues puedan disfrutar también de nuestra Torre Vieja. Esta cuestión claramente ustedes no la han conseguido con esta propuesta, ya que a partir de unos informes totalmente politizados, a medida, y sesgados, nos tratan de vender por la puerta de atrás que la forma de gestión indirecta, o lo que es lo mismo, privatizar este servicio, viene a ser lo ideal para Torre Vieja. Y es que básicamente nos traen una, como hemos dicho, una memoria justificativa de asesoramiento, realizada por cinco cargos públicos, que son sus Concejales y la Directora, y los Directores Generales. Que además este tipo de informe y memoria, la tratan de hacer bueno, con un informe de la Interventora General, que tal y como ha quedado acreditado, vino a dar el beneplácito a una memoria como digo, totalmente sesgada, politizada y que nos crea además, serias dudas en cuanto al sostenimiento del servicio. Además de que tenemos que,... ponemos otras veces,... es algo que la ciudadanía debe de conocer, la señora Interventora, hemos tenido conocimiento por la prensa de que está sentada en el banquillo por varios supuestos, y que el Alcalde, pues la contrata de nuevo a dedo, eludiendo convocar su plaza a concurso público, que es como se debería hacer. Por todo esto bueno, pues nos vienen muchas, muchas dudas sobre este, sobre este tema. Dicho esto, una vez analizado este expediente y pudiendo comprobar que los números que nos presentan son insostenibles, inventados y totalmente irreales, y que nos llevan a la más absoluta bancarrota, pues les plantearemos, nosotros sí que les planteamos alternativas que sí que son sostenibles, porque esta de hecho no se sostiene por ningún lado, y lo triste de todo esto es que al final el tiempo nos va a dar la razón. Y por supuesto no es sostenible y es contrario a los intereses de nuestro municipio. Y además, bueno, pues vamos a seguir aportando. Los Verdes apostamos por la municipalización del servicio, porque debido a la coyuntura actual en la que nos encontramos, la coyuntura actual económica por la que estamos atravesando, sin duda es más sostenible por lo que hemos comentado: tiene menos gastos en cuanto a servicios y en cuanto a empresariales. Y no les haría falta, para



poder justificar ni informes politizados ni informes a medida para aprobar un expediente, como estamos diciendo. Es decir, por ello, y por todo lo que hemos estado comentando, que entiendo que es un poco largo y pesado, como dice alguno por aquí, es por ello que Los Verdes pues no vamos a ser cómplices de este, de este expediente que al final solamente es una venta de humo, que no van a poder llevar a cabo porque realmente no es sostenible desde el punto de vista económico, y vamos a votar en contra, nada más.

Sr. Alcalde: Gracias, señor Muñoz, ¿señor Navarro?

Sr. Navarro: Bueno, está claro el gusto de tiene el equipo de Gobierno actual del Partido Popular de privatizar todos los servicios, y este es uno más. Repito que con el estudio que se ha aportado aquí, solo hay que jugar con los números para que salga favorable, salga más rentable la gestión pública o la privada. Con el mismo sirve para justificar una cosa que la otra. Y aquí se ha decantado por inclinarla para justificar el que la gestión privada es más rentable, pero ya digo, con el mismo, jugando con los mismos números prácticamente, se puede justificar que es más económico la gestión pública. Por eso vamos a votar en contra.

Sr. Alcalde: Gracias, señor Navarro. Bien, pues voy a retrotraerme a la intervención anterior que no ha hecho, para contestar las preguntas que me ha hecho el señor Samper, pero si les parece, voy a empezar como siempre, desde el final de las intervenciones. No ha aportado usted, señor Navarro, absolutamente nada nuevo, por lo tanto, no le voy a incorporar nada nuevo de lo que he dicho con anterioridad, pero sí que quiero agradecerle al señor Muñoz que en este Pleno, que llevamos aquí varias horas, en esta última intervención ha hablado de horarios y de frecuencias, es la primera vez que le he escuchado a usted hablar del servicio. Y ha dicho usted, no es sostenible, no es útil, y no es posible, efectivamente. Pues yo me pregunto, ¿y cuál es la alternativa?. Le pregunto cuál es la alternativa y usted me dice ahora, para eso lo he dicho, no, no, no vale con decirlo, hay que hacer una alegación, 10, 50 como usted la que ha hecho, que no ha hecho ninguna alegación de alternativa alguna, donde usted diga que este modelo es más viable, tiene más frecuencias. Es decir, yo no le he visto a usted hasta el momento, es decir, la línea 3 que pasa por la zona de la urbanización equis, tiene que ser mejorada, porque en la calle 7 de esta urbanización hay... Claro, señor Muñoz, esto es hablar del servicio. Hacer su intervención genérica, pues es la que usted ha hecho, efectivamente. Y me quedo con las formas de la izquierda de proceder, es decir, aquí lo que queda de lo que nunca fue, al final se tiene que hablar de todo, menos de lo que es importante, hasta llegar a decir que si yo me he formado en no sé dónde o no sé cuántos. Pues oiga, pues donde mis padres me pagaron, efectivamente. ¿Y sabe dónde me lo pagaron?. En la universidad, en la Universidad de Alicante, en la Universidad de Alicante, señora Serrano, allí me formé, en la Escuela Universitaria Germán Bernácer, una de las más importantes que hay en nuestro país, y allí es donde obtuve mis estudios económicos. Sí, lo pagaron mis padres. Y la formación posterior me la he pagado yo. Entonces, me entienden ustedes, los que están siguiendo al final, que es interesante hoy aquí hablar de esto, no del servicio, que es lo que los ciudadanos están demandándonos en la calle. Pero dice el señor Muñoz que si él estuviese aquí, me pongo la mano en la cabeza, lo haría directo al Ayuntamiento. En los informes que traen hoy aquí, hay un cuadro, con todos mis respetos para personas que no entendamos, que de la lectura del cuadro, donde hay cuatro columnas, están los cuatro



tipos de gestión que se puede realizar, los cuatro analizados. Y si comparamos la gestión indirecta, que es la que dicen los Técnicos que es la más económica, la más viable y la más realizable, genera sobre el modelo del señor Muñoz, un ahorro de 380.000 euros al año. Es decir, que si la izquierda estuviese hoy aquí y tuviese mayoría suficiente, estaría decidiendo un modelo de gestión que nos generaría al año al menos 400.000 euros más de coste, y se queda tan pancho. Pero es que para generar ese coste de 400.000 euros más al año, habría que hacer funcionarios a todos los chóferes, y sabe perfectamente que las limitaciones que tenemos, no podríamos hacer chóferes 100 de golpe, como funcionarios. Es más, es que no podríamos ni conservar los que actualmente están trabajando en la empresa que presta el servicio. Podrían perder sus puestos de trabajo, porque tendrían que presentarse a una oposición. No les voy a reproducir esto, este es el debate que ocurrió hace ahora aproximadamente 3 años aquí, con la gestión directa que querían hacer del servicio de limpieza de las basuras. Que aquí se levantaron algunos y algunas y se dieron abrazos con esos trabajadores que hoy dicen que les engañaron, y que esos trabajadores hoy están contentos del servicio que hemos implantado, y están contentos de la forma de trabajar de este equipo de Gobierno. Esa es la diferencia entre la izquierda, efectivamente, y lo que representamos el centro derecha. Mire, si no le gusta lo que le contesto, pues lo que tienen que hacer ustedes, si no quieren, es marcharse, pero yo estoy escuchándoles atentamente cuando ustedes intervienen, con una educación que creo que es la que todos ustedes, pues al menos a mí me merecen, espero que ustedes hagan lo mismo conmigo. Continúo, decía que... El otro día, en la Comisión informativa, una portavoz del partido individualista, hizo un comentario al respecto sobre el informe de Intervención, y hoy lo ha reproducido el señor Samper, poniendo en duda los cálculos en cuanto al informe de Intervención. Yo la verdad es que me quedé un poco, porque intenté hacer memoria y pensé, digo oye, ¿qué ocurrió cuando el pentapartido estuvo en el Gobierno con todos los expedientes de la tramitación del transporte urbano que dejamos iniciado en época de Antonio Boix?. ¿Qué hicieron ellos?. No hicieron nada, efectivamente, pero sí que hubo un encargo. Esto es muy importante, un encargo a la Intervención para que calculara e informara, e informara en este sentido y a este respecto. Esta mañana he conseguido hacerme este informe, escuche bien, señor Samper, porque es que este informe es demoledor. Y no es solo demoledor, sino fue emitido el 20 de diciembre de 2018, por si alguien tiene alguna duda, por la Interventora de entonces del Ayuntamiento de Torrevieja. No es la Interventora actual, era otra Interventora, como todos ustedes conocen, Carmen Corral, y la verdad es que he estudiado esta mañana y se lo digo de corazón, a las seis de la mañana no estaba haciendo otra cosa que leyéndome este informe. Digo, voy a ver si el sistema de cálculo de la Interventora anterior era como la oposición dice que tiene que ser, porque como efectivamente, son habilitados nacionales y ellos se han formado en las mejores universidades, tienen una experiencia acreditada, han estado gestionando Ayuntamientos, y resulta ser que el modelo de cálculo, la valoración a los siguientes años y el informe de sostenibilidad es exactamente el mismo. El mismo. Calcula los dos primeros periodos, efectivamente, hace la previsión a futuro con la estimación de la misma Interventora actual. Y entonces yo, ante este momento, señor Samper, me pregunto. ¿De dónde ha sacado usted la información de que efectivamente nuestra habilitada nacional, Interventora general, tiene que hacer el informe que usted dice, cuando resulta que la actual y la anterior, cuando ustedes gobernaban y no dijeron nada, ustedes no mencionaron el informe de la Interventora anterior?. Porque si efectivamente estaba tan mal y estaba tan mal hecho, los que han intervenido hoy aquí deberían de haber dicho, no, no, es que yo ya dije cuando estuve en el Gobierno de que esto estaba mal



hecho. Pues no lo dijeron, con lo cual vuelvo a acreditar documentalmente, este es el informe, está aquí para su estudio y lectura, la valoración absolutamente, está hecho exactamente igual, igual. Pues no, hay que hablar de imputados, de no sé qué, de no sé cuánto, poner en tela de juicio. Siga alimentando eso, señor Muñoz, siga alimentándolo, al final lo pagará. De momento, ya lleva usted dos procedimientos pagando, y los que le quedan. Muchas veces le digo que no vaya usted por este derrotero, métase con todos los políticos que quiera, conmigo, pero creo que deje usted a los Técnicos municipales en otro ámbito. Más importantes. Vamos a pasar, esta es una aportación que el señor Samper se acordará, lo hizo en la anterior sesión plenaria, y yo ya le contesté, y usted me ha vuelto a formular la misma cuestión, y yo se la voy a volver a contestar también, porque parece que es que no quise contestársela. Es decir, la apreciación de 357 autobuses al día es el disparate del día de Santos Inocentes del 2022. Usted lo vuelve a reproducir hoy aquí. Y claro, si cogemos todos los autobuses de todas las líneas, con todas las frecuencias, efectivamente, si todos esos en un punto pasaran, serían esos que usted dice, pero yo creo que todo el mundo sabe que no todos los autobuses ni todas las frecuencias pasan por el mismo punto. Por lo tanto, aclarado ese extremo, despejada esa duda, señor Samper, porque también es importante que en algunos puntos donde haya concentración de autobuses, será mucho más beneficioso que esos puntos de concentración, además están centrados en líneas eléctricas, con autobuses no contaminantes, sin ruido, que meter 10.000 coches. Se acuerda usted que le puse este ejemplo, ¿no? Claro, si usted piensa que es mejor 10.000 coches, pues le tengo que decir que está usted un poco desfasado, es decir, la apuesta aquí, además por el estudio de tráfico y por otros informes que también están en este expediente, efectivamente, lo que dice es que hay que adoptar este tipo de transporte, con estas frecuencias. Voy terminando a sus intervenciones. Luego hay otro aspecto que me ha parecido bastante, bastante importante, que han comentado, y que yo no quiero dejar pasar el mismo, ¿no?. Me ha hablado del intercambiador, ¿verdad?. Ya le dije que esto es un proyecto tan vivo como que vamos pasando etapas y vamos haciendo estudios y vamos mejorando, vamos obteniendo información y participación, esa que decía el señor Navarro que no se ha realizado, y lo que sí que habíamos descartado ya, en el ámbito inicial, era el intercambiador central que se iba a colocar en el puerto. Ya no existe esa opción, además lo habrán visto ustedes, pero es que tampoco existe entrada en principio de autobuses a la zona portuaria. Es el último trabajo en el que ahora mismo, los últimos estudios que nos han arrojado. Habrá que determinarlo en este caso definitivamente, en la redacción del proyecto que estamos en concreto en el puerto, pero lo que sí que ya sabemos es que habrá una parada, en este caso en el centro de la ciudad, y probablemente sea en la confluencia de Ramón Gallud, que es lo que ahora mismo es lo que nos dan información. El señor Samper ha hecho una alegación en positivo en este sentido, donde dice que hubiese como un intercambiador, o una parada en las Eras de La Sal, ¿verdad? Ha sido una de las alegaciones que los Técnicos se la han rechazado, ¿no?. El motivo del rechazo no es otro, porque efectivamente estaba descartado inicialmente, y en segunda instancia tengo que informarle que no es posible porque las Eras de La Sal, ahora mismo donde se encontraba el intercambiador anterior, es una zona donde se han hecho unas excavaciones arqueológicas y allí han aparecido unos restos, que desde el ámbito cultural, en este caso la Dirección Territorial, sabe que nos ha solicitado que incorporemos en el proyecto, y es lo que estamos haciendo. Por lo tanto, eso también queda descartado, y es otra de las preocupaciones que tenían algunos de los vecinos en ese sentido. En definitiva, yo creo que aclarados todos los extremos, todas las dudas, todas las intervenciones, y especialmente



teniendo claro de que la opción que los Técnicos nos proponen nos genera un ahorro de más de 300.000 euros, como mínimo, pues lógicamente somos sensatos, somos realistas y tomamos la mejor decisión para todos los torrevejenses. Sin duda alguna, anunciarles que a partir de este momento, con esta toma de decisión, pues vamos a redactar el pliego lo antes posible y licitaremos lo mismo, efectivamente, para tener una mercantil que nos pueda prestar este servicio a la mayor brevedad. Un servicio que sin duda alguna, pues se primará en elementos que ya he comentado con anterioridad y que no me voy a pasar a reproducir más. Pues si les parece a todos ustedes, vamos a someter el punto a votación:

- ¿Votos a favor?. Partido Popular, Ciudadanos y Concejal no adscrita señora Vigará.
- ¿En contra?, ¿el resto?. Perfecto.

.....El Sr. Samper habla sin hacer uso del micrófono y resulta inentendible.....

Sr. Alcalde: ¿Qué pasa? Del Partido Popular, los que están presentes, ¿no? Pues eso, claro. De acuerdo, gracias a todos...

Llegados a este punto el Sr. Alcalde somete en primer lugar a votación, la propuesta realizada por el Sr. Concejal D. Israel Muñoz de dejar el asunto sobre la mesa, con el siguiente resultado:

El Ayuntamiento Pleno, con el voto a favor de ocho de los miembros presentes, el voto el contra de los Sres. Concejales D^a. M^a del Rosario Martínez Chazarra, D. Ricardo Recuero Serrano, D^a. Diana Box Alonso, D^a. Concepción Sala Maciá, D. José Antonio Quesada Hurtado, D^a. Inmaculada Montesinos Pérez, D. Antonio Francisco Vidal Arévalo, D. Tomás Ballester Herrera, D^a. M^a Sandra Sánchez Andreu, D. Federico Alarcón Martínez, D^a. Gitte Lund Thomsen, D. Domingo Paredes Ibáñez, D. Carlos Hurtado Vera y del Sr. Alcalde D. Eduardo Dolón Sánchez, y la abstención del Sr. Concejal D. Luis Ignacio Torre-Marín Comas, ACUERDA:

Desestimar la propuesta realizada por el Sr. Concejal D. Israel Muñoz Guijarro de dejar el asunto sobre la mesa.

A continuación el Sr. Alcalde somete a votación la propuesta que durante las intervenciones ha realizado la Sra. Concejala D^a. Fanny Serrano Rodríguez, de dejar el asunto sobre la mesa por no contener el dictamen las intervenciones realizadas por los Sres. Concejales, con el siguiente resultado:

El Ayuntamiento Pleno, con el voto a favor de ocho de los miembros presentes, el voto el contra de los Sres. Concejales D^a. M^a del Rosario Martínez Chazarra, D. Ricardo Recuero Serrano, D^a. Diana Box Alonso, D^a. Concepción Sala Maciá, D. José Antonio Quesada Hurtado, D^a. Inmaculada Montesinos Pérez, D. Antonio Francisco Vidal Arévalo, D. Tomás Ballester Herrera, D^a. M^a Sandra Sánchez Andreu, D. Federico Alarcón Martínez, D^a. Gitte Lund Thomsen, D. Domingo Paredes Ibáñez, D. Carlos Hurtado Vera y del Sr. Alcalde D. Eduardo Dolón Sánchez, y la abstención del Sr. Concejal D. Luis Ignacio Torre-Marín Comas, ACUERDA:



Desestimar la propuesta realizada por la Sra. Concejala D. Fanny Serrano Rodríguez de dejar el asunto sobre la mesa.

La Sra. Concejala D^a. Carolina Vigara García se incorpora a la sesión después de las votaciones realizadas anteriormente, votando únicamente el dictamen de la Comisión de Servicios a la Ciudadanía.

Seguidamente se somete a votación el dictamen emitido por la Comisión de Servicios a la Ciudadanía, con el siguiente resultado:

El Ayuntamiento Pleno, con el voto a favor de quince los miembros presentes y el voto en contra de los Sres. Concejales D. Andrés Navarro Sánchez, D^a. Ana María Pérez Torregrosa, D. Andrés Antón Alarcón, D^a. Carmen María Morate Arco, D. Israel Muñoz Guijarro, D. Pablo Samper Hernández, D. Luis Ignacio Torre-Marín Comas, D. Rodolfo Domingo Carmona Rodríguez y D^a. Fanny Serrano Rodríguez, ACUERDA:

- PRIMERO.- Aprobar, conforme establece el epígrafe d), punto 1 del artículo 97 del TRRL, el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, en los que se incluyen los aspectos jurídicos, sociales, técnicos y económicos sobre la determinación de la forma más eficiente y sostenible de gestionar el Servicio del Transporte Urbano de Torrevieja.
- SEGUNDO.- Determinar, de acuerdo con las conclusiones del proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas, la gestión indirecta como forma de gestión del servicio público de transporte urbano.
- TERCERO.- Publicar el presente Acuerdo y el proyecto del servicio compuesto por la Memoria de Asesoramiento y sus Bases Técnicas.
- CUARTO.- Notificar a los interesados.

Y no habiendo otros asuntos que tratar, por el Sr. Presidente se levantó la sesión, siendo las nueve horas cuarenta y siete minutos, extendiéndose para su constancia la presente acta, de todo lo cual como Secretaria Certifico.

