

UDAL BATZAK, BI MILA HAMARREKO IRAILAREN HAMARREAN (10an) EGINDAKO APARTEKO BILKURAREN 17/2010 ZENBAKIKO AKTA.

SEÑORES-ASISTENTES

PRESIDENTE:

D. ANTONIO J. RODRÍGUEZ ESQUERDO
(grupo municipal SOCIALISTAS VASCOS
EUSKO SOZIALISTAK)

SOCIALISTAS VASCOS/EUSKO SOZIALISTAK

ANA BELÉN QUIJADA GARRIDO
JESÚS M^a GONZÁLEZ SUANCES
OLGA SANTAMARÍA NAVARIDAS
ALFONSO GARCÍA ALONSO
IZASKUN LEÓN RODRÍGUEZ
CÁNDIDO RODRÍGUEZ FERNÁNDEZ
NOELIA RODRÍGUEZ ELORDUY
CARLOS FERNÁNDEZ MARTÍNEZ
AMAYA ROJAS RUIZ
DULCINA PEREIRO BESTEIRO

**EUSKO ALDERDI JELTZALEA
PARTIDO NACIONALISTA VASCO**

AMAIA DEL CAMPO BERASATEGUI
NEREA CANTERO GURTUBAY
RAFAEL SÁNCHEZ ABASOLO

PARTIDO POPULAR DE BARAKALDO

AMAYA FERNANDEZ ANGULO
ESTHER MARTINEZ FERNANDEZ
MANUEL JOSÉ ARRIBA CASAS
JOSÉ MANUEL DE ORBE SANTORCUATO

**CONCEJALES NO ADSCRITOS A
GRUPO MUNICIPAL**

CRISTINA MARCOS PÉREZ
JOSÉ MANUEL CASTAÑOS MUNSURI
M^a ISABEL VILLARES CREO
JUAN JOSÉ GUTIÉRREZ LÓPEZ
JOSÉ ANTONIO ÁLVAREZ QUIROGA

EZKER BATUA-BERDEAK

AMPARO AMAIA MARTINEZ RAMOS
JOSÉ IGNACIO GIL TEJEDOR

SECRETARIO GENERAL acctal.
D. JOSÉ M^a PABLOS BLANCO

INTERVENTOR DE FONDOS
D. ISIDRO BARTUREN LASA

ACTA DE LA SESION EXTRAORDINARIA Nº 17/2010, CELEBRADA POR EL AYUNTAMIENTO PLENO EL DIA DIEZ (10) DE SEPTIEMBRE DE DOS MIL DIEZ.

Barakaldoko Udal Goreneko Udaletxeko Bilkura Aretoan, **bi mila hamarreko irailaren hamarrean (10)**, goizeko bederatzietan, Udal Batza bildu zen, **eta ohiko bilkura** egin zuen, lehenengoz behar bezala deitutako bilkura **irailaren 7ko 7452/2010** Dekretu bidez, Alkate Presidentea buru zuela **ANTONIO J. RODRÍGUEZ ESQUERDO** jauna eta aldamenen agertzen diren Zinegotzi jaunandereak, bai eta **ISIDRO BARTUREN LASA** Fondoen Udal Kontuhartzailea, eta **JOSÉ M^a PABLOS BLANCO**, Idazkari Nagusiaren ordezkari bertan zeudela.

• • • • •

En el Salón de Sesiones de la Casa Consistorial del Iltre. Ayuntamiento de Barakaldo, siendo las nueve horas del **día diez (10) de septiembre de dos mil diez**, se reunió el Ayuntamiento Pleno al objeto de celebrar **sesión ordinaria** en primera convocatoria debidamente efectuada mediante Decreto de Alcaldía nº **7452/2010, de 7 de septiembre**, bajo la Presidencia del Alcalde-Presidente, **D. ANTONIO J. RODRÍGUEZ ESQUERDO**, con asistencia de los Sres. Concejales que al margen se expresan, así como del Interventor de Fondos, **D. ISIDRO BARTUREN LASA**, y del Asesor Jurídico municipal, en funciones de Secretario General, **D. JOSÉ M^a PABLOS BLANCO**.

S U M A R I O

- 132/17/2010-1** Aprobación, **por mayoría absoluta**, de la propuesta de **IMPLANTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS** en condiciones especiales en el término municipal de Barakaldo, reconociendo a la entidad **AUTOCARES DISCRECIONALES DEL NORTE S.A. (ADNOR)** derecho preferente para su adjudicación, en el caso de que presente la oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las presentadas. Aprobación del Proyecto, Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares, así como del expediente de contratación. **(pág. 580)**



INCIDENCIAS PRODUCIDAS DURANTE LA CELEBRACION DE LA PRESENTE SESION PLENARIA

La presente sesión quedó convocada mediante Decreto de Alcaldía nº **7452/2010**, de **7 de septiembre**.

Se inició, como queda constatado, a las nueve horas, con el quórum de los veinticinco (25) miembros que componen la Corporación municipal.

La **PRESIDENCIA** dispuso el examen del único asunto contenido en el Orden del Día de la presente convocatoria.

DE URBANISMO Y SERVICIOS MUNICIPALES

132/17/2010-1.- Aprobación, si procede, de la propuesta de implantación del SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS en condiciones especiales en el término municipal de Barakaldo, reconociendo a la entidad AUTOCARES DISCRECIONALES DEL NORTE S.A. (ADNOR) derecho preferente para su adjudicación, en el caso de que presente la oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las presentadas. Aprobación del Proyecto, Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares así como del expediente de contratación.- El Pleno de la Corporación municipal, en Sesión Ordinaria nº 1/2008, celebrada el día treinta y uno (31) de enero de dos mil ocho,

aprobó, por mayoría simple, el acuerdo nº 23/1/2008-23, en virtud del cual se creó la partida presupuestaria que seguidamente se señala:

partida presupuestaria	descripción	importe (€)
00500 51302270800	TRANSPORTE URBANO. SERVICIO URBANO DE AUTOBUS	1.106.000,00

De acuerdo a lo previsto en la Norma Presupuestaria, el “Concepto” 227 incluye los denominados “Trabajos realizados por otras empresas externas”, comprendiéndose aquellos gastos que correspondan a actividades que, siendo competencia de las entidades locales, se ejecuten mediante contrata con empresas externas o profesionales independientes”; y el “Subconcepto” 227.08, se refiere específicamente a los contratos de transporte.

La nueva partida creada por decisión plenaria tiene como objeto la financiación del servicio de “Transporte Urbano. Servicio Urbano de Autobús” mediante una gestión indirecta del mismo, en el marco de lo establecido por el artículo 156 y concordantes del Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP), norma de contratación aun vigente en el momento de la adopción de los citados acuerdos.

Sobre tales presupuestos, el Ayuntamiento Pleno en sesión ordinaria nº 8/2008, celebrada el día veinticuatro (24) de abril de dos mil ocho, adoptó diferentes acuerdos en relación con el establecimiento de un servicio de transporte regular de viajeros dentro del término municipal de Barakaldo, entre otros la implantación del servicio, la adhesión al acuerdo marco suscrito entre Gobierno Vasco, Diputación Foral de Bizkaia, Ayuntamiento de Bilbao y Consorcio de Transportes de Bizkaia, en materia de coordinación de tarifas del transporte público de viajeros, el reglamento regulador del servicio de transporte público urbano regular y permanente de viajeros de Barakaldo, y la ordenanza fiscal referente al citado servicio.

La totalidad de los acuerdos adoptados tuvieron como base el proyecto de implantación elaborado por los servicios técnicos municipales y no estuvo alguno de ellos exento de polémica, al no tener en cuenta que el acuerdo de implantación no podía tener la naturaleza de una “*publicatio*” en sentido estricto, ya que entre otros motivos, a tenor de las disposiciones contenidas en la Ley 4/2004, de 18 de Marzo de transporte de viajeros por carretera, - en concreto su artículo 42 -, dada la existencia de tráficos coincidentes en tramos con otros servicios regulares interurbanos, debía ser solicitada la conformidad de la Diputación Foral de Bizkaia.

A este respecto mediante Resolución nº 1456/2008, de 1 de Agosto, del Director General de Transportes, se otorgó la conformidad al proyecto de implantación del servicio

PL 17/2010

de transporte urbano aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 24 de Abril de 2008.

En el periodo de tiempo transcurrido desde la redacción del proyecto y del correspondiente pliego se pusieron de manifiesto diferentes variaciones en la configuración de la red de transporte interurbano; concretamente en las líneas de Metro y de Bizkaibus ya que se tuvo conocimiento de que, en base al estudio de movilidad de Bizkaia de 2008, la Diputación Foral de Bizkaia tenía previsto eliminar líneas y reducir frecuencias en la zona metropolitana del Gran Bilbao, como consecuencia de la caída de la demanda por la ampliación de la línea 2 del Metro en la margen izquierda.

Con fecha 18 de Diciembre de 2009, se presentó por la entidad Euskotren una solicitud de autorización para la prestación del Servicio de transporte de Viajeros permanente de uso general con condiciones especiales por un periodo de cinco (5) años, justificándose la misma por la próxima implantación de una nueva infraestructura de transportes como es el tranvía.

Tanto la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, como el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, contemplan las autorizaciones especiales de transporte para supuestos de servicios de baja utilización, transportes regulares temporales y servicios especiales en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento, o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad.

La citada Ley establece que los transportes públicos regulares permanentes de uso general de bajo índice de utilización, en los que por falta de rentabilidad no sea posible su establecimiento o no aparezca garantizada su adecuada realización y continuidad manteniendo las exigencias correspondientes a las concesiones administrativas, podrán ser prestados de acuerdo con condiciones más flexibles por quienes obtengan la necesaria autorización administrativa especial que habilite para su prestación. Ello no obstante contempla la regulación por vía reglamentaria de un régimen específico para el otorgamiento de estas autorizaciones especiales, así como condiciones especiales de explotación del servicio, siendo aplicable, en todo lo no expresamente previsto, el régimen general de las concesiones administrativas.

A este respecto el artículo 101 del Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, donde se regula el procedimiento de otorgamiento de las autorizaciones especiales anteriormente referida, dispone en su apartado 1.2º que en el plazo de información pública cualquier interesado podrá solicitar que el servicio proyectado se someta a concurso como ordinario, debiendo presentar a tal efecto el correspondiente proyecto de

prestación y una fianza del 2% de la recaudación anual prevista, que perderá en el caso de no presentarse al concurso con una oferta acorde con su propuesta.

En el mismo apartado se establece que, salvo que la propuesta no resultara adecuada para la satisfacción de las necesidades a las que originariamente fuera dirigido el servicio, la tramitación del procedimiento continuará como correspondiente a un servicio ordinario de acuerdo con las prescripciones del propio Reglamento, si bien la persona que haya solicitado la tramitación ordinaria tendrá, en el correspondiente concurso, derecho de preferencia cuando presente una oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las restantes, siendo de aplicación al respecto lo previsto sobre criterios de valoración establecido en el último párrafo del punto 3 de artículo 73 del Reglamento.

Se contempla asimismo en el apartado 1.3º del referido artículo que el acuerdo de establecimiento del servicio especial implicará la aprobación de un proyecto en el que se determinarán las condiciones de prestación del mismo, haciendo referencia a los servicios obligatorios, en su caso, al ámbito de los potestativos y a las limitaciones que respecto a su prestación pudieran imponerse.

El apartado 2º del citado artículo prevé que la explotación de estos servicios se efectuará de acuerdo con las condiciones determinadas en la correspondiente autorización especial, las cuales serán las establecidas en el pliego de condiciones, con las modificaciones en su caso propuestas por el adjudicatario que sean aceptadas por la Administración concedente.

Por su parte, el apartado 3º del mismo artículo determina que, en todo lo no expresamente previsto en este artículo, será de aplicación el régimen general de los servicios ordinarios explotados mediante concesión administrativa.

A la vista de la solicitud formulada por Euskotren, se procedió a la apertura de un plazo de treinta días de información pública en el que cualquier interesado podía solicitar que el servicio proyectado se sometiese a concurso como ordinario, debiendo presentar a tal efecto el correspondiente proyecto de prestación y una fianza del 2% de la recaudación anual prevista, que perdería en el caso de no presentarse al concurso con una oferta acorde con su propuesta.

Durante el periodo de información pública y con fecha de 10 de Marzo de 2010, D. Juan Luis Moragues, actuando en nombre y representación de la Asociación Empresarial de Transportes Interurbanos de Viajeros en Autobús (ASVETRA), interpuso un recurso administrativo de reposición contra el acuerdo plenario 1/1/2010-1 de fecha 19 de Enero de 2010 por el que se procede a la incoación del procedimiento establecido en el artículo 101

PL 17/2010

del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, al estimar que existe un vicio de nulidad al no haberse previamente acordado la apertura de un plazo de treinta días de información pública y una vez realizados los estudios justificativos de la no procedencia del establecimiento de un servicio ordinario.

Así mismo, con fecha de 11 de Marzo de 2010, la entidad Autocares Discrecionales del Norte S.A., (ADNOR) formuló una solicitud para que se sometiese el servicio proyectado a concurso ordinario, aportándose la documentación referida en el párrafo anterior.

En relación con el recurso formulado, debe señalarse que no procede su estimación puesto que la decisión de proceder a la apertura del periodo de información pública en ningún caso suponía un posicionamiento previo de la Administración, ya que ni siquiera se adoptó acuerdo de establecimiento del servicio.

Por otra parte y puesto que a juicio de los Servicios Técnicos la propuesta Autocares Discrecionales del Norte S.A (ADNOR) se considera adecuada para la satisfacción de las necesidades, la tramitación del procedimiento ha de continuar como correspondiente a un servicio ordinario de acuerdo con las prescripciones del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestre.

Procede, por tanto, tramitar el procedimiento licitatorio para la adjudicación de la explotación de este servicio, que ha de realizarse mediante el sistema de concesión administrativa, de conformidad con lo previsto al efecto por la legislación reguladora de la contratación pública.

Considerando que el objeto del contrato consiste en la GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE URBANO REGULAR Y PERMANENTE DE VIAJEROS DE BARAKALDO, en los términos detallados en el Proyecto de Explotación del servicio, el Pliego de Condiciones Técnicas y su Anexo elaborado por el Área promotora del contrato.

Considerando que por razón del objeto este contrato, consistente en la gestión indirecta de un servicio público mediante la modalidad de concesión, el mismo está sometido a la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (LCSP), al Real Decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, y el Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 10 de octubre (RGLCAP).

Resultando que por razón de la naturaleza de la prestación objeto del contrato, consistente en la prestación de un servicio de transporte, son de aplicación, además, la Ley 4/2004, de 18 de marzo, de Transporte de Viajeros por Carretera, de la Comunidad Autó-

noma del País Vasco, y el Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Considerando que asimismo son de aplicación las prescripciones contenidas en el Capítulo V del Título III del Decreto de 17 de junio de 1955, por el que se aprueba el Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales, en cuanto no sean contrarias a los referidos textos normativos, que regula la gestión indirecta de los servicios públicos.

Considerando que por razón de la naturaleza de las prestaciones que contiene, son de aplicación a este contrato las disposiciones contenidas en el Libro IV, Título II Capítulo III de la citada LCSP, que establecen las norma especiales para los contratos de gestión de servicios publico, por efecto de la previsión contenida en el artículos 8 y 19 de la misma LCSP.

Considerando que según establece el artículo 93 de la LCSP, la celebración de contratos por parte de las Administraciones Públicas exige la previa tramitación del correspondiente expediente, que se ha de iniciar por el órgano de contratación motivando la necesidad del contrato y que ha de incorporar el pliego de cláusulas administrativas particulares y el de prescripciones técnicas que hayan de regir el contrato, así como el certificado de existencia de crédito o documento que legalmente le sustituya, y la fiscalización previa de la intervención.

Resultando que en la señalada Memoria se hace referencia a la justificación de la necesidad para los fines del servicio público correspondiente, a la que hace referencia los artículos 22 y 74.1 de la LCSP.

Considerando que el valor estimado de este contrato, conforme los criterios establecidos en el artículo 76 de la LCSP, es de SEIS MILLONES QUINIENTOS TRES MIL DOSCIENTOS CINCO EUROS CON SEIS CENTIMOS (6.503.205,06 €).

Considerado que el presupuesto máximo de licitación de este contrato es de CINCO MILLONES CUATROCIENTOS DIECINUEVE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS (5.419.338,00 €), a lo que ha de añadirse la cantidad de CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUNIENTOS CUARENTA Y SIETE EUROS CON CUATRO CENTIMOS 433.547,04 €), en concepto de 8% de I.V.A., b que determina un importe total de CINCO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS CON CUATRO CENTIMOS (5.852.885,04 €).

Resultando que se ha incorporado al expediente sendos documento de Solicitud de reserva de crédito (SRC), de fecha de 11.06.2010 relativo a los presupuestos correspon-

PL 17/2010

dientes a las anualidades de ejecución del contrato 2010 y 2011 por un importe de total de CINCO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS CON CINCO CENTIMOS (5.852.885,05 €)

Considerando que las anualidades previstas para este contrato son las que a continuación se señalan:

EJERCICIO	ORGANICO	FUNCIONAL	ECONOMICO	IMPORTE (€)
2010	00500	51300	2270800	195.096,17
2011	00500	51300	2270800	1.170.577, 01
2012	00500	51300	2270800	1.170.577, 01
2013	00500	51300	2270800	1.170.577, 01
2014	00500	51300	2270800	1.170.577, 01
2015	00500	51300	2270800	975.480, 84

Considerando que se ha incorporado al expediente de contratación el Proyecto de Explotación del servicio, de fecha de 6.05.2010, elaborado por los Servicios Técnicos del Área promotora del contrato.

Considerando que el expediente de contratación tramitado para la celebración del contrato de referencia incorpora así los documentos y los requisitos que establece el artículo 93 de la LCSP, y los contemplados en el artículo 101 del Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Considerando que, de manera previa a la tramitación del expediente que se somete a aprobación, se ha establecido el régimen jurídico del servicio, declarándose expresamente que la actividad de que se trata ha quedado asumida por la Administración municipal como propia, se han fijado las competencias administrativas, se ha determinado el alcance de las prestaciones en favor de los administrados, y se han reglamentado los aspectos de carácter jurídico, económico y administrativo relativos a la prestación del servicio, dándose cumplimiento así a lo dispuesto por el artículo 116 de la LCSP.

Considerando que por el Área promotora del expediente se ha justificado que, en atención a su régimen jurídico particular regulador de los transportes regulares permanentes de uso general de bajo índice de utilización, al valor estimado del contrato y su objeto, el mismo sea licitado mediante el procedimiento abierto, previsto en los artículos 122.1 y 141 de la LCSP, en virtud del cual cualquier empresario interesado podrá presentar una proposición, quedando excluida toda negociación de los términos del contrato con los licitadores.

Considerando que en cumplimiento de lo establecido en el artículo 126 de la LCSP, procede la publicación del anuncio de apertura de esta licitación en el Boletín Oficial de Bizkaia.

Considerando que por el Área que promueve el contrato, se ha justificado la conveniencia de no exigir la constitución de una garantía provisional a los licitadores para poder presentarse al procedimiento de adjudicación, de acuerdo a lo previsto en el artículo 91 de la LCSP.

Considerado que el artículo 101 del RTTT dispone que en el plazo de información pública cualquier interesado podrá solicitar que el servicio proyectado se someta a concurso como ordinario, debiendo presentar a tal efecto el correspondiente proyecto de prestación y una fianza del 2% de la recaudación anual prevista, que perderá en el caso de no presentarse al concurso con una oferta acorde con su propuesta. En dicho caso, y salvo que la propuesta no resultara adecuada para la satisfacción de las necesidades a las que originariamente fuera dirigido el servicio, la tramitación del procedimiento continuará como correspondiente a un servicio ordinario de acuerdo con las prescripciones del propio Reglamento, si bien la persona que haya solicitado la tramitación ordinaria tendrá, en el correspondiente concurso, derecho de preferencia cuando presente una oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las restantes.

Considerando que la entidad ADNOR ha presentado con fecha de 11 de Marzo de 2010 una solicitud para que se someta el servicio proyectado a concurso ordinario, aportándose el correspondiente proyecto de prestación, - que ha sido considerado por los Servicios Técnicos del Área que impulsa el contrato como adecuado para la satisfacción de las necesidades del servicio, según consta en el Informe de 12 de abril de 2010 -, y una fianza del 2% de la recaudación anual prevista.

Considerando que, en consecuencia, ha de reconocérsele a la misma un derecho de preferencia cuando presente una oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las restantes

Considerando que, en aplicación de lo dispuesto por los artículos 93.5 y 94 de la citada LCSP, procede que el órgano de contratación adopte resolución aprobando el expediente de contratación, los Pliegos de Prescripciones Técnicas y de Cláusulas Administrativas Particulares, el gasto correspondiente, disponiendo, por último, la apertura del procedimiento de adjudicación.

Considerando que, así mismo, son de aplicación las Normas de Control Interno reservadas a la Intervención General aprobadas por Acuerdo nº 49, adoptado por el Ayunta-

PL 17/2010

miento Pleno en sesión ordinaria nº 6/92, de 26 de marzo de 1992.

Considerando que es de aplicación la Norma Municipal de tramitación de los contratos de carácter patrimonial, así como los de carácter administrativo del Ayuntamiento de Barakaldo aprobado por el Ayuntamiento Pleno en sesión extraordinaria nº 19/98, de 30 de octubre de 1998, mediante Acuerdo nº 211/19/98-5, así como las Disposiciones Complementarias (1) de dicha Norma aprobadas por Decreto de Alcaldía nº 4615/99, de 16 de agosto de 1999.

Considerando que, según lo dispuesto por la Disposición Adicional Segunda en relación con la Disposición Derogatoria Única de la Ley de Contratos del Sector Público (LCSP), el órgano de contratación es el Pleno de la Corporación Municipal, visto el dictamen emitido por la Comisión Informativa de Urbanismo y Servicios Municipales, en su reunión de fecha 3 de septiembre de 2010, el Ayuntamiento Pleno, **por MAYORÍA ABSOLUTA, ACUERDA:**

PRIMERO.- Desestimar el recurso interpuesto por la **ASOCIACIÓN EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS DE VIAJEROS EN AUTOBÚS (ASVETRA)** contra el acuerdo plenario 1/1/2010-1 de fecha 19 de Enero de 2010 por el que se procede a la incoación del procedimiento establecido en el artículo 101 del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, por considerarse que no se ha producido infracción del ordenamiento jurídico.

SEGUNDO.- Implantar el servicio de transporte urbano de viajeros con condiciones especiales en el término municipal de Barakaldo.

TERCERO.- Establecer como procedimiento de licitación del servicio el abierto, reconociendo a la entidad Autocares Discrecionales del Norte S.A., (ADNOR) un derecho de preferencia para su adjudicación en el caso de que presente una oferta que merezca una valoración análoga a la mejor de las presentadas.

CUARTO.- Aprobar el Proyecto elaborado por los Servicios Técnicos Municipales en el que se determinan las condiciones de prestación del servicio.

QUINTO.- Aprobar los Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares informados por la Secretaría General de este Ayuntamiento, y los Pliegos de Prescripciones Técnicas que han de regir el Contrato Administrativo cuyo objeto es la GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO DEL TRANSPORTE URBANO REGULAR Y PERMANENTE DE VIAJEROS DE BARAKALDO durante el los ejercicios 2010 a 2015.

SEXTO.- Aprobar el expediente de contratación incoado por el Área de Urbanismo y Servicios Municipales del Ayuntamiento de Barakaldo, que comprende así mismo, siempre y cuando exista consignación presupuestaria, la aprobación del gasto correspondiente establecido para este contrato en un importe CINCO MILLONES CUATROCIENTOS DIECINUEVE MIL TRESCIENTOS TREINTA Y OCHO EUROS (5.419.338,00 €), a lo que ha de añadirse la cantidad de CUATROCIENTOS TREINTA Y TRES MIL QUNIENTOS CUARENTA Y SIETE EUROS CON CUATRO CENTIMOS (433.547,04 €), en concepto de 8% de I.V.A., lo que determina un importe total de CINCO MILLONES OCHOCIENTOS CINCUENTA Y DOS MIL OCHOCIENTOS OCHENTA Y CINCO EUROS CON CUATRO CENTIMOS (5.852.885,04 €).

SÉPTIMO.- Fijar como plazo de ejecución del contrato el de CINCO (5) AÑOS, con la posibilidad de su prórroga por UN (1) AÑO.

OCTAVO.- Determinar como anualidades de ejecución del contrato las que a continuación se señalan:

EJERCICIO	ORGANICO	FUNCIONAL	ECONOMICO	IMPORTE (€)
2010	00500	51300	2270800	195.096,17
2011	00500	51300	2270800	1.170.577,01
2012	00500	51300	2270800	1.170.577,01
2013	00500	51300	2270800	1.170.577,01
2014	00500	51300	2270800	1.170.577,01
2015	00500	51300	2270800	975.480,84

NOVENO.- Disponer la apertura del procedimiento de adjudicación, que será abierto en base a varios criterios.

DÉCIMO.- Eximir de la obligación de depositar garantía provisional en atención a las circunstancias concurrentes en este contrato, sobre la base de lo establecido por el artículo 91 de la LCSP.

UNDÉCIMO.- Ordenar la publicación del anuncio de apertura de esta licitación en el Boletín Oficial de Bizkaia, en cumplimiento de lo establecido en el artículo 126 de la LCSP.

DUODÉCIMO.- Delegar en la Alcaldía-Presidencia de la Corporación Municipal el ejercicio de las funciones que corresponde al Pleno como órgano de contratación, en virtud del artículo 22.4 y concordantes de la Ley 7/1985, de 2 de abril, de Bases de Régimen Local, y del artículo 23 y concordantes del Reglamento Orgánico y de Participación Ciudadana del Ayuntamiento de Barakaldo, y en el marco de las previsiones términos establecidas en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público.

DÉCIMOTERCERO.- Notificar la presente Resolución al Concejal-Delegado del Área de Urbanismo y Servicios Municipales, y a la Intervención Municipal de Fondos, con devolución del expediente al Servicio de Contratación una vez gestionado.

DÉCIMOCUARTO.- Ordenar la devolución de este expediente al Servicio de Contratación para la ejecución de lo aquí resuelto.

El resultado de la votación es el siguiente: **TRECE VOTOS A FAVOR DE SU APROBACIÓN**, emitidos por los Sres. Corporativos de los grupos municipales SOCIALISTAS VASCOS/EUSKO SOZIALISTAK (11), y EZKER BATUA-BERDEAK (2); **CINCO VOTOS EN CONTRA**, emitidos por los Sres. Corporativos Dña. CRISTINA MARCOS PÉREZ, Dña. M^a ISABEL VILLARES CREO, D. JOSÉ MANUEL CASTAÑOS MUNSURI, D. JUAN JOSÉ GUTIÉRREZ LÓPEZ y D. JOSÉ ANTONIO ÁLVAREZ QUIROGA; y **SIETE ABSTENCIONES** de la representación de los grupos municipales EUSKO ALDERDI JELTZALEA/PARTIDO NACIONALISTA VASCO (3), y PARTIDO POPULAR DE BARAKALDO (4).

En el turno de intervenciones de los Sres. Corporativos, producido con carácter previo a la votación reflejada en el párrafo anterior, hizo uso de la palabra, en primer lugar, el concejal no adscrito **Sr. GUTIÉRREZ LÓPEZ**, para decir lo siguiente: Azken egunotan Joxean eta biok, bion izenean egingo dut nere agerpena, ibili gara iritzi ezke ez degu erantzunik jaso eta deun iritxi bakarra gurea da eta hor ere eutsi behar.

Lehenik eta behin ezkerak emon teknikariei Udal Zerbitzuetako Arloko Teknikari eta langile guztioi eskerrak emon zerez pliego bat preparatzeko lan handia egiten da eta hori eskertzekoa da.

Bestaldetik, gaurko gaia, autobusa, batzuek diote barakabusa, hori izen itsusia nere ustez. Espediente honetan zer dugu? Alde batetik, Udalak berak enkargatutako txosten bat, enpresa batek egindakoa, izena Eryba uste dut dela eta enpresa honek zer dio? Txosten horretan zenbait gauza aztertzen dira, geltokien kokapenak, frekuentziak, holako gauzak besteak beste. Hala ere, gure ustez txosten horren gakoa zertan datza? Enpresak berak esaten du zerbitzuaren beharra bera ere zalantzan dagoela. Badirudi oraintxe Barakaldon dagozan garraio sistemekin Barakaldon beharra beteta dagoela, hein handi baten behintzat. Orduan, guretzako hori oso inportantea da, enpresak dio zerbitzua bera zalantzan dagoela.

Bestaldetik espedientean bertan ere aipatu behar da Fiskalizazio txostena. Fiskalizazio txostenak ere esaten du lege kontratuari erreparatuz gero zenbait hutsune garatu dira proiektu honetan. Hori ere aipatzekoa da gure ustez.

Gero aipatzen diren beste dokumentu, oso inportanteak direnak gure ustez, Europar batasuneko mugikortasun akzio plana eta gero Espainako udal federazioak egindakoa. Hor uste dugu dokumentu horietan planteatzen direla objetibo asko, eta gainera esaten da dokumentu horretan objetibo horiek lortzeko ardura politikoen eskuetan dagoela, gure ardura da. Burdi horretatik tiro egin behar dugunok geu gara, gure eskuetan dago. Eta zertarako dokumentu horiek? Mugikortasun plangintza garatzeko, bidaiaren informazioak hobetzeko, ekoloji guneak zehazteko, zarata edo kutsadura, ikerketa egitasmoak burutzeko, ibilgailu garbiak eta efizienteak ipintzeko, hiri osasuntsu bat lortzeko, erosoagoa, objetibo asko, zerrrenda luzea da eta espedientean dago. Eta elementu guzti horiek guk ez dugu topatzen espediente honetan eta gure ustez garrantzi haundikoak dira.

Bestaldetik, kasu honetan ere ezin da ahaztu garraio kontua eskualde mahian eztabaidatu behar dela eta erakunde guztien elkarlana behar beharrezkoa da. Beste lurralde batzuetan holako esperientziak burutu dira eta nahiko ondo dihoaz. Eta gure ustez hemen, Barakaldon, pixka bat indioak bezala gure kabuz ibili garela. Nik ez dut esaten erru guztiak hemen dagoenik, baina elkarlana era erakundeen arteko koordinazioa kasu honetan funtsezkoa da. Gainera ez dugu ahaztu behar tranbia ere laster ipiniko dela Barakaldon eta ikusi beharko da zein eragina duen garraio berri horrek. Azterketa sakon hori ez dugu ikusten expediente honetan.

Gero, diru kontuak ere proiektuan beste zenbait hutsunez somatzen dira. Ez da zehaztu zenbaiterainoko ahalegina egin behar du hiritarrak edo kobertura mahai deritzan hori. Zerbitzua emateko kobertura mahai, zein mahaitan ipiniko dugu? Eta gure ustez hori da prezioa eta ordenantza fiskala baldintzatzen duena eta gauza guzti horiek ez dugu garbi ikusten hemen, galdera asko zintzilikan geratu dira, kobertura mahaiak, kanpo kosteak, inputazioak, nondik lortuko dira diruak, beste garraio zerbitzuekin koordinazio eta azkenik egoera ekonomikoa. Faktore hori mahai gainean ipini behar da. Ez gaude jaietarako hemen Barakaldon? Krisialdi larria da, nahiz eta atzo Patxi Lopezek, Lehendakaria, esan krisialdia bukatuta dagoela, baina guk ez dugu uste eta mila milioi pezetetan dira bost-sei urtetako. Barakaldon mahai gainean dauka "reajuste financiero" delakoa, holako plangintza bat behar du, Udal Batza batean, mahai gainean utzi zena, eta gure ustez hori erresolbitu arte beste gastu haundi baten sartzea ez dugu uste komenigarria denik.

Elementu guzti horiek marmita batean ipinita guri ateratzen zaigun platera kontrako botoa ematea da.

Intervino, a continuación, el **Sr. CASTAÑOS MUNSURI**, para poner de manifiesto lo que a continuación se indica: Esta es una cuestión que ya hemos tratado en otras ocasiones y nosotros vamos a manifestar de nuevo nuestra opinión.

PL 17/2010

En primer lugar, vamos a insistir en que no existe un estudio de movilidad en Barakaldo. Lo dijimos en su momento y ahora lo volvemos a manifestar, un estudio que justifique la necesidad de implantar un autobús, un tranvía o cualquier otro medio de transporte, incluso la posibilidad de establecer mecanismos de tránsito para las personas, bidegorris, etc.. Si que se comentó que se había hecho un estudio sobre el autobús, pero no un estudio de movilidad que es en definitiva el que debe marcar los hitos preferentes para la gestión del Ayuntamiento de Barakaldo en esta cuestión.

En segundo lugar, denunciarnos en su momento y volvemos a insistir en que no ha habido participación ciudadana alguna en esta materia. El propio informe del Secretario General de abril de 2008 lo manifiesta; asimismo el Area de Urbanismo en un informe de 4 de enero de 2010, donde dice, "previa a la adopción del acuerdo de establecimiento del servicio de transporte de viajeros permanente de uso general con condiciones especiales, deberá procederse a la apertura de un plazo de treinta días de información pública ..." Y, por otra parte, está el recurso de Asvetra que también incide en este sentido. El informe del Secretario General dice algunas cosas más, además de referirse a la Ley 4/2004. Cita la Agenda Local 21 que está aprobada por este Ayuntamiento y cita también a carta de Aalborg sobre ciudades europeas sostenibles que, a su juicio y a nuestro juicio también porque coincidimos, queda manifiestamente incumplido por parte del Ayuntamiento en esta materia de participación ciudadana.

A nuestro juicio, el proyecto en concreto tiene una virtud muy importante para el equipo de gobierno que parece ser que es lo habitual, es la improvisación, y también para algún grupo político más. Hemos visto en los medios de comunicación que desde el año 2006 el Partido Popular viene proponiendo, sin estudio alguno que lo justifique, partidas presupuestarias para la implantación de un servicio de transporte urbano. En el año 2007 el Alcalde en la prensa ya cita una serie de hitos importantes en esta materia, que iban a ser 500.000 las personas que lo iban a utilizar, que habría un déficit entre 400.000 y 500.000 euros, que iban a salir y llegar a Urban, Galindo, etc., para dos meses después desdecirse, ya no va a salir de Urban, sino de Lasesarre, habrá un contrato de diez años, luego los autobuses revertirán al Ayuntamiento, ahora en el proyecto de acuerdo todo esto se vuelve a cambiar, etc.. Cuando se aprueba en el Pleno de enero de 2008 el Reglamento y las tarifas nosotros ya manifestamos todo lo que he dicho con anterioridad y el propio servicio del Area recuerda que ya en aquel momento, ante algún informe de algún técnico, no había informe alguno que justificara la necesidad de la implantación de este servicio y estamos totalmente de acuerdo.

Por otra parte, ya se comentaba en aquel momento que había una falta de coordinación importante con la Diputación, y así en un informe de abril de 2008 se dice que para

evitar problemas a futuro se estimó la necesidad de elevar consulta a la Diputación Foral por si fuera necesaria la coordinación entre servicios y que ahora no había una respuesta de la Diputación Foral. Dice que en esa fecha, en abril de 2008, no había ningún tipo de respuesta a la consulta planteada, es decir, aquí se estaban tomando decisiones sin tener elementos fundamentales de juicio.

En cuanto a la necesidad o no del servicio, ahí están los informes del Secretario, del Interventor, de Contratación, todos ellos se basan en un estudio de la empresa Eryba contratada urgentemente por este Ayuntamiento de Barakaldo porque de aquel informe municipal resulta que hay una modificación de los horarios, de las líneas de autobuses con motivo de la implantación del Metro hasta Santurtzi y que trastoca todo aquello, es decir, que si se hubiera implantado en aquel momento como decía el Alcalde, en el año 2008, el autobús urbano, habría que haber ido modificándolo sobre la marcha porque no había existido ningún tipo de coordinación. Por tanto, esos informes basados en el estudio de Eryba dicen algo muy importante y es que el servicio de Barakaldo, la red de transporte actual es difícilmente mejorable, sin caer en un gran déficit económico. Dice que tiene una red de transportes adecuada, se está refiriendo fundamentalmente al transporte por carretera, y nosotros tenemos que coincidir, si bien vemos la necesidad de complementar esa línea con otras que ya habíamos comentado en su momento hacia el centro de Barakaldo y otros barrios que en este proyecto quedan fuera.

Se dice algo más, el propio Secretario lo informa, más del 90% de ese presupuesto, esos 6 millones de euros o más van a correr a cargo del Ayuntamiento de Barakaldo, y nosotros pensamos que esto puede ser incluso superior puesto que se ha hecho una rebaja por unos supuestos pasajeros que teóricamente van a utilizar esta línea de autobús, pero está muy claro que se admite ya en el propio informe del Area de Urbanismo, de enero de 2010, que por no existir ninguna experiencia previa en materia de transporte urbano en Barakaldo, es muy difícil aventurarse a afirmar que la demanda del servicio sea suficiente para que pueda garantizar su continuidad. Y dice más, todas estas cuestiones obligan a adoptar una postura de cautela de forma que las decisiones que se adopten no sean lesivas para el Ayuntamiento a corto o medio plazo. Efectivamente, se hacen informes y luego se admite que no hay ninguna justificación para esos informes, sino que a alguien se le ha ocurrido que van a utilizar ese autobús tantos pasajeros. Y conviene recordar que si la demanda que se pretende es la interna, del propio estudio se recoge que el 57% de la demanda interna lo cubre el Metro, el 39% Bizkaibus y el 4% RENFE, y a nuestro juicio y en el propio estudio se refleja, es muy difícil competir con estos servicios. Por tanto, como se dice también en el informe de los propios técnicos municipales, que se puedan captar de otros operadores esos supuestos viajeros de este medio de transporte, con lo cual, volvemos a decir, es totalmente insuficiente la propuesta que se presenta.

PL 17/2010

Por otra parte, en el pliego de condiciones técnicas se mencionan algunas cuestiones como que los usuarios no podrán ser un 10% sobre la cifra de viajeros prevista, etc., pero luego en el contrato administrativo casualmente se eleva al doble; se dice que no podrán ser un 20% sin que se justifique, sin solución de continuidad en un pliego de condiciones habla de un 10 y acto seguido se habla del 20 que es el doble; improvisación total.

Se habla de que el Ayuntamiento correrá con la instalación y mantenimiento de las paradas, ¿no las va a compartir con Bizkaibus?, ¿las vamos a tener que crear nuevas?. Este es un despropósito, y, como he comentado con anterioridad, quedan algunas zonas del municipio importantes y que así lo han demandado, como es Burtzeña, Kastrexana, El Regato, etc., sin servicio, por supuesto se cubre Megapark como ya hemos dicho en otras ocasiones.

Se habla de autobuses de unos 10-12 metros y de unas 70 plazas cuando en el propio informe técnico municipal en su momento se decía que, como máximo, lo iban a utilizar 30 personas y que la media serían 14 ó 15. ¿Para qué, entonces, este tipo de autobús? ¿No podía ser uno más pequeño, menos costoso? Que podría callejear, incluso se podría proponer que fueran eléctricos como existen ya en algunos municipios.

Nos entran otras dudas, ¿qué pasa con el billete único, con la máquina de cancelación de billetes, de qué tipo? No queda claro el sistema informático a utilizar. Ya ha habido problemas en otros municipios, un sistema para compatibilizarlo con otros operadores que es muy caro de mantenimiento, etc., y que se ha visto en la práctica que ha habido que modificarlo sobre la marcha.

Por otra parte, el 90%, es otro dato muy importante, de los recorridos que se pretenden ya tienen servicio de Bizkaibus; por tanto, habrá que justificar por qué para ese 10% se van a gastar esos 10 millones de euros o más.

Para terminar, en enero de 2010 se aprobó en este Ayuntamiento de Barakaldo una propuesta de Euskotren, y hay que recordar las palabras de Suances cuando decía que ese servicio iba a costar 850.000 euros aproximadamente y que iba a haber una reducción sobre un millón y pico, etc.. Meses después todo cambia, ahora son 1.200.000 euros anuales los que el Ayuntamiento tiene que cubrir, ya no hay ahorro ninguno.

Y volvemos a recordar que es un servicio que se privatiza, es un servicio que tiene las tarifas más caras de las que se propusieron en este Ayuntamiento y que, por cierto, hicimos una referencia a Izquierda Unida porque también lo ha aprobado en la Comisión de Urbanismo celebrada recientemente, cómo Izquierda Unida puede aprobar la privatización de servicios cuando en su programa electoral dice todo lo contrario y, por supuesto, cómo

puede aprobar la tarifa más cara de las propuestas con la situación socio-económica que padece el municipio de Barakaldo. Por tanto, en su momento dijimos que no. Vamos a volver a decir que no. Estamos por potenciar el transporte público, pero no de cualquier forma y a cualquier precio y mucho menos con las maneras improvisadas con las que se está tramitando este expediente en el Ayuntamiento de Barakaldo.

La Portavoz del grupo municipal EZKER BATUA-BERDEAK, **Sra. MARTÍNEZ RAMOS**, dijo en su intervención: El debate sobre la implantación de un servicio de transporte urbano de viajeros ya es viejo, llevamos años hablando de esa posibilidad en las diferentes Areas y diferentes Plenos de este Ayuntamiento. Nosotros desde siempre hemos visto con buenos ojos la implantación de un servicio de transporte público de viajeros de estas características. Consideramos, tal como se ha dicho, que la oferta en principio de transporte en el municipio de Barakaldo, en coordinación con otras instituciones, es buena, pero eso no quiere decir que no sea mejorable y que se pueda complementar con otras líneas alternativas que son las que se pretenden. En todo caso, al final quizás de lo que estamos hablando no es tanto de quitar tráfico o usuarios a otros medios de transporte público, sino fundamentalmente de reducir la utilización del coche particular, sobre todo en determinadas zonas del municipio donde se utiliza de una manera importante.

Por otro lado, tal como se ha venido manteniendo en este tiempo, estamos hablando de un servicio en principio previsto para cinco años. En anteriores ocasiones ya hemos estado valorando los pros, los contras, las dudas. En todo caso, de lo que se trata es de no hipotecar este Ayuntamiento a futuro y de mantener un servicio permanente e indefinido en el tiempo. Habrá que ver a lo largo de estos años cómo se desarrolla, si realmente está atendiendo a la demanda de usuarios y usuarias barakaldesas que se pretende, si cumple las expectativas o no y, en todo caso, como digo, para no hipotecarnos, en un momento dado, si vemos que no es así, el Ayuntamiento, en lo que a nosotros nos compete, estará en disposición de anular el servicio si vemos que no es así. Pero, en todo caso, entendemos que se trata de una inversión, de fomentar el servicio de transporte público, como digo, para reducir el tráfico, sobre todo de vehículos particulares, y en general lo que es el proyecto nos parece razonable. Lógicamente un servicio público como tal de estas características nunca se va a cubrir económicamente al 100%, siempre son deficitarios. Veremos, como digo, a lo largo del tiempo, qué expectativas se cumplen y esperemos que sea satisfactorio para los usuarios pero, como digo, si vemos que no lo es, por parte de nuestro grupo no tendremos inconveniente en rectificar. Sin embargo, hoy por hoy creemos que existen las condiciones suficientes, por todo este debate que dura ya años, de condiciones, servicios, implantación, etc., como para darle el visto bueno en estos momentos.

En calidad de Portavoz del grupo municipal EUSKO ALDERDI JELTZALEA/PARTIDO NACIONALISTA VASCO, la **Sra. DEL CAMPO BERASATEGUI**, señaló: De

PL 17/2010

nuevo tratamos en este Pleno la implantación del servicio de autobús, un autobús del que llevamos años hablando pero que sigue sin ser todavía una realidad en nuestras calles. Desde hace años el Partido Nacionalista Vasco viene defendiendo la necesidad de ofrecer un servicio que conecte los barrios periféricos entre sí y éstos con el centro. Después de los numerosos retrasos y de los comentarios suscitados en torno a cuestiones técnicas relativas a este servicio, hoy viene a este Pleno la aprobación del expediente de contratación. Habrá que seguir esperando para ver qué servicios ofrecemos, cuándo lo haremos y cuánto nos acaba costando.

En el uso de la palabra, la Portavoz del grupo municipal PARTIDO POPULAR DE BARAKALDO, **Sra. FERNÁNDEZ ANGULO**, expuso lo siguiente: Efectivamente, este expediente que hoy debatimos en el Pleno trae causa de las decisiones que esta Corporación hemos venido adoptando desde el mes de enero de 2008, momento en que se aprobó la moción que este grupo presentó, que presentó el Partido Popular de Barakaldo para que se creara una partida presupuestaria que permitiera la implantación del autobús urbano, que aun en aquel momento parecía concitar mayor consenso en esta Corporación que la que era nuestra propuesta inicial que era la implantación del tranvía que, por hacer un breve repaso, el Partido Popular lo propuso en 2006. Desde luego no tuvo la acogida esperada en quien era entonces nuestro socio de gobierno, el Partido Socialista, que claramente apostó por otro sistema que era el transporte a través del autobús urbano y otros grupos que después también coincidieron en esa misma propuesta. Por tanto nosotros, que sí que estábamos convencidos de que era necesario reforzar el transporte urbano en nuestro municipio, pero no por casualidad, sino porque así lo demandaban vecinos de la periferia de nuestro municipio, las torres de San Vicente o el barrio de Retuerto y El Regato. Por tanto, como el que concitaba mayor consenso era la propuesta del autobús urbano, decidimos apostar por esta cuestión para que de una vez por todas se resolvieran esas demandas de los ciudadanos. Pues bien, desde enero de 2008 en el que se inició la andadura de este expediente han transcurrido más de dos años, período en el que este grupo ha denunciado en el Pleno en repetidas ocasiones los retrasos en la implantación del servicio, de otra manera el incumplimiento de la palabra dada por el Sr. Alcalde a los ciudadanos.

La riada de anuncios incumplidos y de datos contradictorios desde luego quedará en los anales de la historia. He tenido ocasión, a lo largo de las sesiones plenarias de esta legislatura, de recordárselos al Sr. Alcalde y a su equipo de gobierno y en algún caso no hace demasiado tiempo.

Sea como fuere, llegados a este punto se trata de decidir mucho más que si consideramos necesaria o no la implantación de este nuevo servicio de transporte urbano en Barakaldo. Debemos aprobar los pliegos de cláusulas administrativas particulares y los pliegos de prescripciones técnicas que regirán el contrato de prestación del servicio. De-

bemos aprobar el gasto, fijar el plazo de ejecución, así como desde luego avalar el proyecto elaborado por los técnicos que determina probablemente la parte que más le importa a los ciudadanos, las paradas, el recorrido, los horarios, itinerarios, número de autobuses entre otras cuestiones.

Empezaré precisamente por el final, por el proyecto elaborado por los técnicos. Nosotros desde luego no hemos tenido a los técnicos a nuestra disposición. Hemos recibido un proyecto cerrado que no vamos a cuestionar puesto que no tenemos ese apoyo técnico, aunque sí que nos queda claro que desde luego se ha dejado a un lado la sugerencia que nosotros planteamos cuando se presentó el proyecto o el estudio de la empresa Eryba, que fue sugerir la posibilidad de lanzaderas que unieran con las conexiones de Metro y de RENFE. Supongo que los técnicos estimarían que ésa no era una propuesta factible, aunque nosotros entendíamos que merecía la pena hacer un estudio sobre ese particular porque creemos que buena parte de esa demanda lo que quiere es tener rápida conexión con la red de Metro y de RENFE. Pero, como digo, sin entrar a esa cuestión más técnica, sí queremos hacer mención especial sobre otras dos cuestiones que desde luego a nosotros nos interesan y nos preocupan. La primera de ellas es el plazo de ejecución del contrato. Es verdad que a lo largo de estos más de dos años se han barajado distintos períodos de ejecución del contrato, y ahora parece ser que vamos a apostar por un período de cinco años más uno de prórroga. Se justifica esta decisión por parte del equipo de gobierno en la próxima implantación del tranvía. Francamente a estas alturas nos resulta difícil creer que si han tardado ustedes casi cuatro años en poner en marcha un autobús urbano, el mismo partido vaya a poder poner en marcha el tranvía en un período de cinco años. Permítannos que, ateniéndonos desde luego a la experiencia de estos más de tres años, nos resulte francamente difícil creer que eso va a ser posible. Pero en todo caso, el segundo aspecto que queríamos abordar y, a nuestro juicio, el mayor escollo que hay en este expediente, está precisamente en los criterios de adjudicación que se establecen en los pliegos, artículo 15, y sobre los que además hay un informe extenso del Secretario que hace una salvedad que a nuestro juicio no se puede ni ignorar, ni obviar. No solo hace una salvedad, sino que insta a su modificación para adecuarse a una correcta interpretación conforme a las resoluciones de órganos especializados en materia de contratación, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, la Comisión Europea y el Tribunal de Cuentas.

La deficiencia sobre la que en esta Corporación tenemos advertencia por parte del Secretario se refiere al apartado decimoquinto de la carátula que está en concordancia con la cláusula vigesimotercera de los pliegos que contiene precisamente los criterios de valoración. Se asignan un total de 62 puntos entre los cuales figura, de acuerdo a fórmulas preestablecidas, el correspondiente al precio, 35 puntos sobre un parcial de 50, asignándose, en consecuencia, los restantes 12 conforme a criterios no valorables en cifras o porcentajes. No obstante, para la asignación de los 35 puntos a los licitadores en función de las

PL 17/2010

ofertas, se aplican dos subcriterios. El Secretario dice que respecto al primero no hay ningún problema, se asignan 35 puntos a la oferta más ventajosa desde el punto de vista económico, por supuesto que se contempla que no sea desproporcionada, y 0 a la oferta económica que sea igual al precio de licitación. El Secretario entiende que hasta ahí no hay ningún problema. El problema está en el segundo subcriterio que se aplica y es la proporcionalidad corregida en función de su acercamiento a la media. Quiero citar textualmente algunas de las frases que se recogen en ese informe porque el Secretario señala que es “en claro perjuicio de las ofertas por precio más ventajosas para la administración”. El Secretario dice que llama la atención que, sin embargo, en el resto de criterios no se tenga en cuenta en la asignación de la puntuación su aproximación a la media y casualmente solo se tenga en cuenta en el precio. Creemos que desde luego, teniendo en cuenta la precaria situación de las Arcas municipales, tendríamos que tener más en cuenta esa oferta que sea económicamente más ventajosa para los intereses municipales porque de la manera que posiblemente se apruebe, en caso de que Ezker Batua mantenga el sentido del voto, nosotros entendemos que el Secretario desde luego tiene razón y que eso puede ser perjudicial para los intereses municipales. Yo no veo cuál es el problema para atender esa sugerencia que hace el Secretario y modificar los pliegos en ese sentido, pero parece que se ha obviado simplemente y que no se va a tener en cuenta. Por no mencionar, desde luego, allá si hay grupos que están dispuestos a darle el pase de la decisión de despojar a este Pleno de las funciones que le asigna la Ley de Bases de Régimen Local como órgano de contratación en este expediente. Yo creo que este Pleno y esta Corporación somos perfectamente responsables como para poder llevar a efecto esa función que nos asigna la Ley de Bases. No veo la necesidad de delegar todas esas funciones en el Sr. Alcalde, entre otras cosas porque eso significa que a partir de ahora este Pleno no va a tener mayor constancia que lo que sean las publicaciones en el Boletín o lo que puedan ser los Decretos de Alcaldía los que no tenemos un acceso directo, sino que transcurren normalmente varias semanas hasta que podemos tener acceso a los mismos. Nosotros entendemos que si la Ley de Bases residencia esa función en el Pleno se debiera mantener porque, como digo, entre otras cosas no participamos ya de las mesas de contratación, amén desde luego de la petición que ha sido desatendida por parte del Alcalde, de este grupo, de poder tener copia de esos pliegos porque obviamente estamos hablando de una documentación muy extensa y es necesario verla en el grupo con tranquilidad, cosa que no hemos podido hacer porque únicamente teníamos posibilidad de tener vista del expediente y no hemos podido sacar copia, a pesar de que hemos señalado los documentos que nos interesaban.

En definitiva, yo creo que el debate de fondo ha sido ampliamente superado por las decisiones que esta Corporación ha venido adoptando desde el año 2008, y respecto a las cosas puntuales que ahora tenemos que abordar, creo que hemos sido bastante explícitos en las dudas que nos generan, pero si se repite la votación de la Comisión Informativa de Urbanismo, como en tantas y tantas ocasiones estas dudas y sugerencias dormirán el sue-

ño de los justos. Lo lamentamos porque eso desde luego va a ir en menoscabo, y no lo dice el Partido Popular, sino que lo dice el informe del Secretario, de los intereses municipales.

Seguidamente, el concejal del grupo municipal SOCIALISTAS VASCOS/EUSKO SOZIALISTAK, **Sr. GONZÁLEZ SUANCES**, hizo su exposición en los siguientes términos: Parece que hace dos años casi todos estábamos de acuerdo con la implantación del autobús y ahora algunos ya se han empezado a descolgar argumentando la no necesidad de su implantación. Como ha dicho algún otro corporativo, en ese estudio en el que, por cierto, fue presentado en la Comisión y explicado por parte de los técnicos de esa empresa cuál era la situación del transporte público en Barakaldo, quiero recordar que una de las propuestas que se habían hecho por parte del equipo de gobierno para que lo estudiara esa empresa fue el tema de las lanzaderas y explícitamente la empresa, y consta en el estudio, no las aconsejaba. Lo menos malo, creo recordar que dice textualmente, es esta línea de autobús que es la que traemos aquí. Por tanto, fue estudiado y no recomendado por parte de la empresa y así asumido por parte del equipo de gobierno.

Ha habido dos intervenciones o tres en el sentido de que éste es un servicio que se tendría que haber coordinado con otras instituciones y es verdad. Creo recordar que cuando se aprobó la implantación que se trajo a este Pleno, y algún corporativo lo ha recordado, yo dije que lo primero que hicimos fue entonces ponernos de acuerdo con la Diputación y racionalizar un poco, tanto el transporte competencia de Diputación, con el nuestro. Es más, hasta llegamos a plantear a la Diputación que, pagando el Ayuntamiento ese déficit, fuera la propia Diputación la que pusiera este servicio. La respuesta ya la di en su momento en este Pleno, fue no; por tanto, no nos ha quedado más remedio que tirar adelante solos con la implantación del autobús. Eso que quede meridianamente claro.

También se ha dicho que ha habido años en los que no ha habido suficiente servicio de autobús: No será únicamente responsabilidad de este Ayuntamiento, sino de otras instituciones que durante los últimos años han reducido servicios de autobús. Por ejemplo, había un autobús que venía de Lutxana a Santa Teresa que fue anulado y que parte de la línea que vamos a aprobar ahora va a cubrir ese déficit que en su día se quitó, sin entrar en valoraciones de si era necesario o no, tampoco ahora voy a entrar en esas consideraciones. Me imagino que después de los estudios pertinentes, la Excm. Diputación consideró que no era conveniente tener aquel autobús, y digo aquel por no decir otros.

Cuando se dice que se quedan sin servicio otros barrios, efectivamente, si estamos diciendo que esta propuesta va a tener un déficit de aproximadamente un millón de euros, no digo nada si al final lo tuviéramos que extender a otros barrios. El tiempo dirá si verdaderamente es necesaria o no la ampliación de este servicio u otros.

Es curioso también, ahora que casi con toda seguridad el tranvía va a ser una realidad, ahora todo el mundo se quiere apropiarse de que ya se había apostado en su momento por la implantación del tranvía. Si hubiéramos implantado el autobús hace dos años con los criterios que manejábamos entonces, hoy o dentro de unos meses o un año, cuando el Gobierno Vasco haga las obras para la implantación del tranvía, tendríamos dos servicios exactamente iguales porque por donde va a ir el tranvía es por donde va a ir ahora el autobús, más o menos. Por tanto, no es cierto lo del retraso. El retraso ha estado supeditado a que terminaran las negociaciones que hemos tenido con el Gobierno Vasco para ver si verdaderamente el tema del tranvía iba a ser una realidad o iba a ser también otro de los muchos estudios que se hacen y quedan en el cajón. Cuando hemos tenido la seguridad absoluta, y creo recordar que hace mes y pico se puso la primera piedra de los futuros garajes en Loiu, y cuando ya está adjudicado el estudio por parte del Gobierno Vasco, y ayer concretamente venía en un medio de comunicación el famoso puente levadizo que se va a hacer sobre la ría, etc..

¿Por qué hemos retrasado la implantación del autobús? Precisamente para coordinarlo con el gobierno para que no se duplique. ¿Para cuándo prevemos que se puede instalar el tranvía? Cinco ó seis años, por eso el pliego de condiciones tiene esta modalidad, tiene esta duración, cinco años prorrogable por un año más. Hace dos años, y algún otro corporativo lo ha dicho, el criterio era poner un autobús con carácter definitivo. Ahora no porque hemos apostado clara y decididamente por el tranvía, pero mientras se implanta el tranvía que, repito, tardará seis años, estamos proponiendo que se implante este autobús que casi va a discurrir por el itinerario definitivo que tenga el tranvía. Por tanto, no ha habido ningún incumplimiento por parte de la palabra dada por el equipo de gobierno y menos por el Alcalde. Lo que pasa es que, si se tiene un mínimo de responsabilidad, antes de tomar una decisión de este tipo hay que estudiarla, hay que analizarla y hay que intentar coordinarla con otras instituciones que es lo que se ha dicho por parte de muchos corporativos.

Se dice que hay un estudio en el que se indica que no es necesario el autobús. Como otros muchos estudios en los que se dice lo que se dice, pero luego está la voluntad política y aquí hay una voluntad política mayoritaria en este Pleno de implantación del autobús, por no decir unánime. Por tanto, hemos sido respetuosos con la decisión que se tomó en aquel Pleno y con todas las consecuencias, con un déficit que ya lo decíamos y se han barajado muchas cantidades porque hay que recordar que es la primera vez que Barakaldo va a tener un transporte urbano de autobús, la primera, no hay experiencia y eso lo he dicho y lo he explicado muchas veces, tanto en la Comisión como en este Pleno. Precisamente por eso queríamos que hubiera sido hecho a través de la Diputación porque son los que más experiencia tienen. Repito, pagando el déficit que no estábamos diciendo que

fuera la Diputación la que con dinero de todos los bizkainos aportara y pagara el transporte público de Barakaldo y no fue aceptado. Por tanto, no nos ha quedado más remedio que tirar de este carro solo el municipio.

Hablar de privatización cuando precisamente es un servicio nuevo, no hay ninguna privatización, otra cosa distinta es que, aparte que yo sepa, en el Ayuntamiento de Bilbao lo gestiona una empresa privada; la Diputación también, pero me parece que este discurso está bastante obsoleto.

Se ha hecho alguna referencia al informe del Secretario. Aquí, como todo en la vida, nada es blanco ni negro, se obvia decir que hay otros informes de otros técnicos tan cualificados o más que dicen todo lo contrario. Pero es que además podría haber traído, de hecho los tengo en el despacho, multitud de pliegos de condiciones con esa fórmula elaborada por el Gobierno central, ahora y antes que gobernaba otro partido, por cantidad de Ayuntamientos gobernados por partidos distintos al Partido Socialista. Y en ese informe no se dice que esa fórmula es ilegal, en ningún momento; simplemente se está dando una opinión respetable, pero desde luego no compartida, no solamente por el equipo de gobierno, sino además también por parte de muchos técnicos, por no decir de la inmensa mayoría de los técnicos de este Ayuntamiento. Por tanto, si verdaderamente fuera ilegal, se habría advertido de la ilegalidad y de la responsabilidad en que podríamos incurrir en el hipotético caso de que se aprobara. La voluntad, dentro de la legalidad, le corresponde a este Pleno. No nos escudemos en el pretexto de que hay un informe que dice no sé qué porque, como ya he dicho, en el expediente hay informes más que de sobra para justificar el pliego y además siempre está la posibilidad de que si alguien considera que es un pliego no ajustado a derecho ahí están los tribunales que serán los que tendrán la última palabra.

Para terminar quiero decir que el autobús será una realidad, con carácter temporal durante cinco ó seis años y el servicio por el que hemos apostado definitivamente será la implantación del tranvía y cuando el tranvía esté funcionando el autobús dejará de prestar servicio.

El Sr. CASTAÑOS MUNSURI, autorizado por la Presidencia, apuntó: La apuesta por el tranvía es muy nueva porque el Alcalde ya dijo en 2006 que el tranvía no era necesario, salvo que fuera por razones turísticas. Luego después se convirtieron en grandes defensores del tranvía, no sabemos cuál es la aportación municipal. La última información que tuvimos en el Area de Urbanismo a preguntas mías concretamente el Sr. Jáuregui respondió que se estaba buscando una financiación privada; en los medios de comunicación aparecen otras posibles fórmulas privadas de gestión de esto, es decir, está todo en el aire. Y sobre puentes giratorios y elevadores como el de Lutzana. Pero habría que comentar otras cosas importantes a las que se ha referido el Sr. Suances; dice que se ha quitado la

PL 17/2010

línea Lutzana-Santa Teresa y no entra a valorar si es necesario. Pues sí que hay que entrar, cómo no se va a entrar a valorar si es necesario o no, y posiblemente habrá sido como consecuencia del estudio de movilidad de 2008 que antes hemos comentado que hizo la Diputación que por lo que se ve, según la intervención de Suances, no quiere saber nada del transporte público en Barakaldo y dice que van a tirar solos. Pues bien, como vamos a pagar todos, sale del bolsillo de todos los contribuyentes y no pasa absolutamente nada. Es una herencia envenenada que dejamos a posteriores corporaciones.

El estudio Deryba dice lo siguiente: Todo el análisis de la conectividad llevado a cabo hasta ahora pone de manifiesto que la red de transporte público en el interior de Barakaldo es de gran calidad y que, por tanto, no es de extrañar que los intentos de diseñar una línea urbana apropiada sean fallidos. Todo ello significa que el municipio de Barakaldo tiene un sistema de transporte urbano que ofrece buena conexión entre los distintos barrios y que dispone de una red muy tupida compuesta por Metro, RENFE y Bizkaibus, que es difícilmente mejorable sin entrar en términos de déficits elevados. Esto lo dice una empresa contratada por el equipo de gobierno, no lo ha dicho ni el Secretario ni nosotros, al margen de otras consideraciones que se han hecho en la intervención del Partido Popular y que, efectivamente, son de orden jurídico y el tiempo dirá cómo queda esa cuestión.

Ha dicho Izquierda Unida que se trata de reducir el transporte privado. No, en absoluto, eso no lo dice ningún informe. Lo que sí dice el informe del Area de Urbanismo es lo siguiente: que la aportación municipal teórica se ha calculado sobre un número de potenciales usuarios que pueden captarse de otros operadores, de decir, que vamos a competir, como la Diputación no quiere saber nada, vamos a ver si le quitamos; si tú ofreces un caramelo yo dos, y éstas no son formas de realizar un estudio serio sobre el transporte, sino que, efectivamente, hay que coordinarse con la Diputación tras ese estudio que hemos comentado con anterioridad porque quiero recordar que en algunos casos, y yo me atrevería a decir que en bastantes, coinciden los puntos de salida con el horario de paso de los autobuses de diferentes líneas, por las mismas paradas. Esto es un despilfarro que no se puede permitir y mucho menos en la situación que está padeciendo el Ayuntamiento de Barakaldo, por cierto, Suances, provocada por técnicos de tu Area, Munoa 5,5 millones de intereses de momento. Y que hay que hacer un estudio de equilibrio económico antes de aprobar, si recurrimos a un crédito para pagar esa operación, etc., Ansio, Silvino Gallego, lo que vaya a pasar con el Bulevar y otra serie de demandas que hay por ahí pendientes. Es decir, los técnicos dicen una cosa, los tribunales otra, pero al final paga el bolsillo de todos los contribuyentes y, a nuestro juicio, mientras no haya un informe que justifique fehacientemente la necesidad de instalar este transporte urbano, como dicen los propios técnicos, por cautela no se puede aprobar y todos los informes, incluidos los técnicos del Area, no aseguran ni que sea rentable, ni avalan su necesidad. Y he citado el estudio Deryba que, efectivamente, es un empresa especializada, encargada además por este Ayuntamiento,

que dice precisamente que no es necesario, si bien no entra a valorar si el Ayuntamiento de Barakaldo quiere contratar un servicio urbano y gastarse ese dinero, lo único que dice es que no es necesario porque ese servicio ya está cubierto, e, insisto, el 90% o más del recorrido previsto ya está cubierto por otras líneas de Bizkaibus.

Por su parte, la **Sra. FERNÁNDEZ ANGULO**, en la representación anteriormente señalada, indicó: Decía el Portavoz del grupo socialista que la forma de actuar con responsabilidad es, primero, hago el anuncio, después el estudio, a ver si me confirma el anuncio que he hecho a los ciudadanos. Yo creo que por responsabilidad un equipo de gobierno y un Alcalde primero hace los estudios, después se compromete con los ciudadanos a unos plazos y lo lógico es que esos plazos se cumplan. Por tanto, yo creo que no se ha actuado con responsabilidad como he manifestado en mi primera intervención.

Con respecto al informe del Secretario que se desdeña como si tal cosa diciendo que en el expediente hay otros muchos informes de igual o mayor categoría y que hay informes de sobra, serán de otra categoría, pero de igual o mayor es imposible porque el Secretario de la Corporación está en lo más alto de la jerarquía de los funcionarios de este Ayuntamiento, de manera que no pueden ser de igual o superior categoría. Entendemos que además lo razonable era seguir las recomendaciones que daba el Secretario porque eso significa ser eficientes en la ejecución del gasto público; así se señala en el informe. Yo no me imagino a ningún ciudadano que se quiera compra, por ejemplo, un vehículo y que se compre el vehículo que por precio se acerque más a la media. Seguramente tendrá en cuenta una serie de cuestiones técnicas y después por precio, a iguales condiciones técnicas, se comprará el más barato. Eso parece que es lo razonable.

Por último, con respecto al tranvía es evidente que ustedes desde luego han apostado, parece ser que ya definitivamente, por este proyecto, pero el tiempo que les ha costado sumarse a la iniciativa que planteó el Partido Popular es un retraso en la puesta en marcha y en la implantación del tranvía en nuestro municipio que, sin duda, desde el primer momento era el mejor transporte para nuestro municipio. Ahora tenemos que parchear con un autobús urbano, pero lo lógico es que desde el principio se hubiera apostado por ese proyecto que, efectivamente, el Partido Socialista no lo veía al principio.

También ha hecho mención usted a la oferta que más se acerque a la media ha referido al Gobierno central. Mire, ésta es una fórmula que se aplica desde la entrada en vigor de la nueva Ley de Contratos del sector público; lo digo porque aparece en el informe del Secretario que hace expresa referencia a 2007. El Partido Popular ya no gobierna en el Gobierno de España desde 2004, luego difícilmente otro partido ha podido aplicar esa fórmula antes de la entrada en vigor de la nueva Ley de Contratos. Parece ser que queda

PL 17/2010

claro que debe ser una fórmula socialista, pero no nos intente imputar a nosotros la responsabilidad en los errores que ustedes cometen.

Cerró el turno de intervenciones de los Sres. Corporativos el **Sr. GONZÁLEZ SUANCES**, con las siguientes palabras: Muchas gracias, qué sería de este Ayuntamiento sin la señora Amaya Fernández, qué sería de este pobre Ayuntamiento y de los ciudadanos de Barakaldo que, gracias al Partido Popular, se va a poner el tranvía, se va a poner el autobús. Yo imagino que los ciudadanos dentro de nueve meses se lo agradecerán, igual que le agradecieron hace cuatro años la gran labor que desarrolló usted al frente de Inguarde y se lo pagaron muy bien. Yo espero que en esta ocasión actúen exactamente lo mismo. Gracias por defender los intereses de los barakaldeses, pero al final el que ha trabajado ha sido el equipo de gobierno. Usted lo único que ha hecho ha sido presentar aquí una moción hace dos años y de vez en cuando salir a los medios de comunicación denunciando los retrasos. Probablemente a usted lo que más le duela es que se vaya a implantar el autobús antes de las elecciones y usted está harta de decir por ahí que esto ha sido una maniobra política para que el Sr. Alcalde se monte en el primer autobús en campaña electoral. Eso es lo que usted hace y lo que hacía cuando gobernaba con nosotros. Usted todo lo ve desde el prisma político y electoralista, no solamente en Barakaldo, sino a nivel nacional estamos viendo lo que están haciendo. Cuando se agarra usted al informe del Secretario, el Secretario también dice que no es necesaria la implantación. El Secretario en su momento también dijo que no había que devolver la contribución y ustedes no lo tuvieron en cuenta. Es decir, ustedes solamente se acogen a los informes del Secretario cuando les conviene; por tanto, para algunas cosas es la máxima autoridad, para otras es su opinión.

Efectivamente, ustedes no gobiernan en el Estado, afortunadamente, pero gobiernan en muchas Comunidades Autónomas y le repito que le puedo traer muchísimos pliegos en los que en Comunidades y en Ayuntamientos gobernados por el Partido Popular es ésta, incluso otras peor. Por tanto, me parece que en ese sentido es una fórmula tan loable como otras, y además hay un informe también de Intervención que no la cuestiona, la cuestiona solamente el Secretario; por tanto, el expediente, a juicio del equipo de gobierno, está bien tramitado, bien motivado y justificado. Si alguien no está conforme, afortunadamente vivimos en un estado de derecho, que vaya a los tribunales.

Y no habiendo más asuntos que tratar, la **PRESIDENCIA** levantó la sesión, siendo las nueve horas y cincuenta minutos, de la que se extiende la presente Acta, de todo lo cual, como Secretario General accidental, **CERTIFICO**.