TRIBUNAL DE CUENTAS

N.º 1.668

INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024

TRIBUNAL DE CUENTAS

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 18 de diciembre de 2025, el Informe de Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, así como a los Plenos de las entidades locales fiscalizadas, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN 9
I.1. ANTECEDENTES E INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO 9
I.2. ÁMBITO DE LA FISCALIZACIÓN 11
I.2.1. Ámbito subjetivo 11
I.2.2. Ámbito objetivo 12
I.2.3. Ámbito temporal 12
I.3. TIPO DE FISCALIZACIÓN, OBJETIVOS Y PROCEDIMIENTO 12
II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN 13
II.1. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO EN LAS ENTIDADES FISCALIZADAS 14
II.2. PLANIFICACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE 21
II.3. ACTUACIONES REALIZADAS PARA LOGRAR LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO 25
II.3.1. Situación a 31 de diciembre de 2022 y actuaciones acometidas en 2023 y 2024 26
II.3.2. Actuaciones realizadas en 2023 y 2024 según su tipología 40
II.4. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FISCALIZADAS Y ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN 77
II.4.1. Seguimiento y control de la ejecución de las actuaciones fiscalizadas 77
II.4.2. Encuestas de satisfacción a los usuarios 79
II.5. ANÁLISIS DE LAS SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS PROCEDENTES DEL PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, EN EL MARCO DEL PRTR, Y DEL CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS TRANSVERSALES DEL PRTR 81
II.5.1. Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del PRTR 81
II.5.2. Análisis del cumplimiento de los principios transversales del PRTR 84
II.6. CONSIDERACIONES SOBRE IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES Y TRANSPARENCIA 88
II.6.1. Consideraciones sobre igualdad efectiva de mujeres y hombres 88
II.6.2. Consideraciones sobre transparencia 91
III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 94
III.1. RELATIVAS A LA CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANPSORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LAS ENTIDADES FISCALIZADAS 94

III.2. RELATIVAS A LA PLANIFICACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE 95

III.3. RELATIVAS A LAS ACTUACIONES REALIZADAS PARA LOGRAR LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO..... 96

III.4. RELATIVAS AL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FISCALIZADAS Y A LAS ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN..... 99

III.5. RELATIVAS A LAS SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS PROCEDENTES DEL PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, EN EL MARCO DEL PLAN DE RECUPERACIÓN, TRANSFORMACIÓN, Y RESILIENCIA (PRTR), Y DEL CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS TRANSVERSALES DEL PRTR..... 101

III.6. RELATIVAS A LA IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES Y TRANSPARENCIA..... 102

ANEXOS 103

ALEGACIONES FORMULADAS..... 133

RELACIÓN DE ABREVIATURAS

BEI	Banco Europeo de Inversiones.
BTR	Bus Tránsito Rápido
CO_2	Dióxido de carbono
GNC	Gas natural comprimido
IGIC	Impuesto General Indirecto Canario
Km	Kilómetro
LCSP	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
LED	Light Emitting Diode o diodo emisor de luz
LRBRL	Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local
LTAIBG	Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno
MINERVA	Sistema de análisis de riesgos de conflictos de interés introducido por la Orden HFP/55/2023, de 24 de enero
MITMA	Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana
ODS	Objetivos de desarrollo sostenible
PACES	Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible
PALU	Plan de Acción Agenda Local Urbana
PMA	Plan de Medidas Antifraude.
PMUS	Plan de movilidad urbana sostenible
PRTR	Plan de Recuperación, Transformación, y Resiliencia, aprobado por Acuerdo de Ministros de 27 de abril de 2021
QR	Código de respuesta rápida
SAE	Sistema de ayuda a la explotación
TAM	Transporte Metropolitano Alicante
TRLRHL	Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales
UTE	Unión temporal de empresas

RELACIÓN DE CUADROS

CUADRO 1. OBJETIVO DEL PLAN ESTRATÉGICO EN LOS QUE SE ENCUADRA LA ACTUACIÓN FISCALIZADORA 9

CUADRO 2. ENTIDADES DEL ÁMBITO SUBJETIVO DE LA FISCALIZACIÓN 12

CUADRO 3. OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN 13

CUADRO 4. MODOS DE TRANSPORTE Y GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO COLECTIVO 16

CUADRO 5. INSTRUMENTOS DE CONTROL DE LA PLANIFICACIÓN 25

CUADRO 6. ACTUACIONES REALIZADAS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS SEGÚN SU TIPOLOGÍA 40

CUADRO 7. AUTOBUSES ADQUIRIDOS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS 44

CUADRO 8. MATERIAL MÓVIL TRANVIARIO ADQUIRIDO POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS 48

CUADRO 9. ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA VEHÍCULOS 49

CUADRO 10. OBRAS EJECUTADAS POR LAS ENTIDADES FISCALIZADAS 52

CUADRO 11. ACTUACIONES DE DIGITALIZACIÓN LLEVADAS A CABO POR LAS ENTIDADES FISCALIZADAS 62

CUADRO 12. ACTUACIONES PROYECTO INNOBUS-TUR 70

CUADRO 13. INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN 74

CUADRO 14. OTRAS ACTUACIONES 76

CUADRO 15. AYUDAS CONCEDIDAS 83

RELACIÓN DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1. LÍNEA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO 11

GRÁFICO 2. DENSIDAD DE LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS 17

GRÁFICO 3. USUARIOS TRANSPORTE PÚBLICO AUTOBÚS 19

GRÁFICO 4. INCREMENTO DE USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO AUTOBÚS 2022-2024 19

GRÁFICO 5. LÍMITES CUANTITATIVOS DE LAS AYUDAS 82

GRÁFICO 6. LÍNEAS DE AYUDAS 83

GRÁFICO 7. PRINCIPIOS DE GESTIÓN DEL PRTR 85

I. INTRODUCCIÓN

I.1. ANTECEDENTES E INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La *Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024*, se incluyó en el Programa de Fiscalizaciones del Tribunal de Cuentas para el año 2025, aprobado por el Pleno de la Institución el 18 de diciembre de 2024, en el apartado relativo a las fiscalizaciones programadas por iniciativa del Tribunal de Cuentas.

La iniciativa de la presente fiscalización tiene su origen en la conveniencia de acometer fiscalizaciones operativas relacionadas con el análisis del sometimiento de la actividad económico-financiera del sector público al principio de la sostenibilidad ambiental, conforme al artículo 9.1 de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas, el Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2024-2027 y el Acuerdo del Pleno de esta Institución para la aprobación de la planificación a medio plazo de la actividad fiscalizadora, además de para analizar actuaciones acogidas, parcial o íntegramente, al Plan de Recuperación, Transformación, y Resiliencia (PRTR).

Esta fiscalización queda enmarcada en el contexto del Plan Estratégico del Tribunal de Cuentas 2024-2027, y el Plan Operativo Bienal 2024-2025 del Tribunal de Cuentas, aprobados por el Pleno de esta Institución el 30 de mayo de 2024, en particular, en su objetivo estratégico 1. Contribuir a una gestión de los fondos públicos eficaz, eficiente y transparente, y, en concreto, en las siguientes líneas de actuación:

CUADRO 1. OBJETIVO DEL PLAN ESTRATÉGICO EN LOS QUE SE ENCUADRA LA ACTUACIÓN FISCALIZADORA

OBJETIVO ESTRATÉGICO 1: *Contribuir al buen gobierno y a la mejora de la actividad económico-financiera del sector público*.
Línea de actuación 1. Impulsar actuaciones fiscalizadoras sobre asuntos de relevancia social y sobre las principales áreas de riesgo de la gestión pública, fomentando el enfoque evaluador.
Línea de actuación 2: Mejorar la planificación de las actuaciones fiscalizadoras del Tribunal de Cuentas.
Línea de actuación 3: Promover la mejora de la transparencia, la igualdad de género y la sostenibilidad de la gestión pública.

Fuente: Elaboración propia

Cada año se realizan en España más de tres mil millones de viajes urbanos en transporte regular colectivo, lo que representa más del 60 % de todos los viajes realizados en el país y la circulación urbana es la causa del 40 % de las emisiones de dióxido de carbono (CO_2) y del 70 % de las emisiones de otros contaminantes procedentes del transporte por carretera. Es por ello por lo que las administraciones públicas juegan un papel fundamental para llevar a cabo una adecuada planificación, gestión y control de la movilidad.

La movilidad sostenible busca promover el bienestar al impulsar una movilidad más accesible, eficiente, eficaz e inclusiva, que contribuya a reducir las emisiones, mejorar la calidad del aire, ganar espacio para los peatones y ciclistas y disminuir la accidentalidad.

La sostenibilidad en el transporte público se ha de abordar en su triple vertiente: social, medioambiental y económica, priorizando la equidad económico social, la eficiencia energética, el respeto al entorno natural y urbano, la lucha contra el cambio climático, la mejora de la calidad del aire y la reducción del ruido.

Entre las metas de la movilidad sostenible se encuentran:

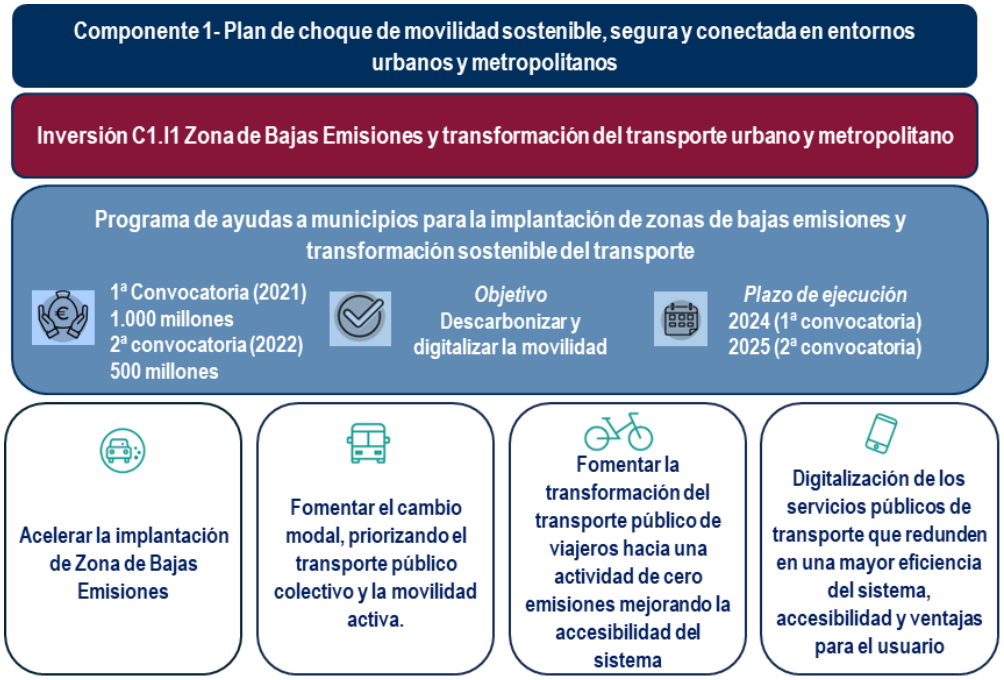
- ✓ Promocionar y priorizar la movilidad activa y fomentar el uso del transporte público.
- ✓ Impactar en la calidad de vida de las personas mejorando los espacios públicos, la accesibilidad, la calidad del aire y la reducción de la accidentalidad.
- ✓ Favorecer la inclusión social, garantizando el acceso equitativo universal a medios de transporte eficientes.
- ✓ Reducir el impacto ambiental, disminuyendo la contaminación del aire y las emisiones de CO_2 con la adopción de tecnologías limpias.
- ✓ Promocionar la eficiencia energética, incentivando formas de movilidad compartida y reduciendo el consumo energético.

La Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de Régimen Local (LRBRL), atribuye a los municipios, en su artículo 25.2.g), como competencias propias, la movilidad y el transporte colectivo urbano y en su artículo 26.1.d) establece el transporte colectivo urbano de viajeros como servicio obligatorio en los municipios de más de 50.000 habitantes.

Las entidades locales, a fin de acometer medidas dirigidas a lograr una movilidad urbana sostenible, así como para financiar el servicio de transporte público colectivo urbano, recurren tanto a fondos propios como ajenos. Entre estos últimos, están los percibidos de la Administración General del Estado, al amparo de lo previsto en la disposición adicional quinta del Texto Refundido de la Ley reguladora de las Haciendas Locales, que prevé que los Presupuestos Generales del Estado de cada año incluyan un crédito en favor de aquellas entidades locales que, cualquiera que sea la forma de gestión, tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano.

Asimismo, el PRTR, aprobado por el Consejo de la Unión Europea el 13 de julio de 2021, establece, en su Componente 1, el Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos, y su inversión C1.I1 Zonas de bajas emisiones y transformación del transporte urbano y metropolitano, el programa de ayudas a municipios para, entre otros fines, la transformación digital y sostenible del transporte urbano.

GRÁFICO 1. LÍNEA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE PÚBLICO



Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

I.2. ÁMBITO DE LA FISCALIZACIÓN

I.2.1. Ámbito subjetivo

Los municipios con población superior a 50.000 habitantes deben prestar el servicio de transporte colectivo urbano de viajeros, de acuerdo con el artículo 26.1.d) de la LRBRL. De los 8.130 municipios existentes en España, 150 disponían, a 1 de enero de 2023, de una población superior a 50.000 habitantes.

El **ámbito subjetivo** de la fiscalización está integrado por una muestra de estas entidades, en concreto, los municipios con una población comprendida entre 300.000 y 750.000 habitantes, al tratarse de municipios que, al margen de los que constituyen grandes cuidades, cuentan con una población y una extensión territorial suficientemente elevadas para requerir de una amplia red de transporte colectivo urbano. Estas entidades son los Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma, Sevilla y Zaragoza.

En el siguiente cuadro se detallan la distribución geográfica, población a 1 de enero de 2023 y superficie de las entidades locales objeto de fiscalización:

CUADRO 2. ENTIDADES DEL ÁMBITO SUBJETIVO DE LA FISCALIZACIÓN

MUNICIPIO	COMUNIDAD AUTÓNOMA	SUPERFICIE (KM²)	POBLACIÓN
ALICANTE	Valenciana	202,32	349.282
BILBAO	País Vasco	41,30	346.096
CÓRDOBA	Andalucía	1254,00	323.763
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Canarias	103,32	378.027
MÁLAGA	Andalucía	395,71	586.384
MURCIA	Región de Murcia	885,11	469.177
PALMA	Illes Balears	208,63	423.350
SEVILLA	Andalucía	142,00	684.025
ZARAGOZA	Aragón	974,00	682.513
TOTAL			**4.242.617**

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en el INE

I.2.2. Ámbito objetivo

El ámbito objetivo está constituido por las actuaciones llevadas a cabo por las entidades locales incluidas en el ámbito subjetivo de la fiscalización para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo urbano, desde una triple perspectiva: medioambiental, social y/o económica, estén o no encuadradas dichas actuaciones en alguna estrategia planificadora –planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) o cualquier otro documento de planificación–.

I.2.3. Ámbito temporal

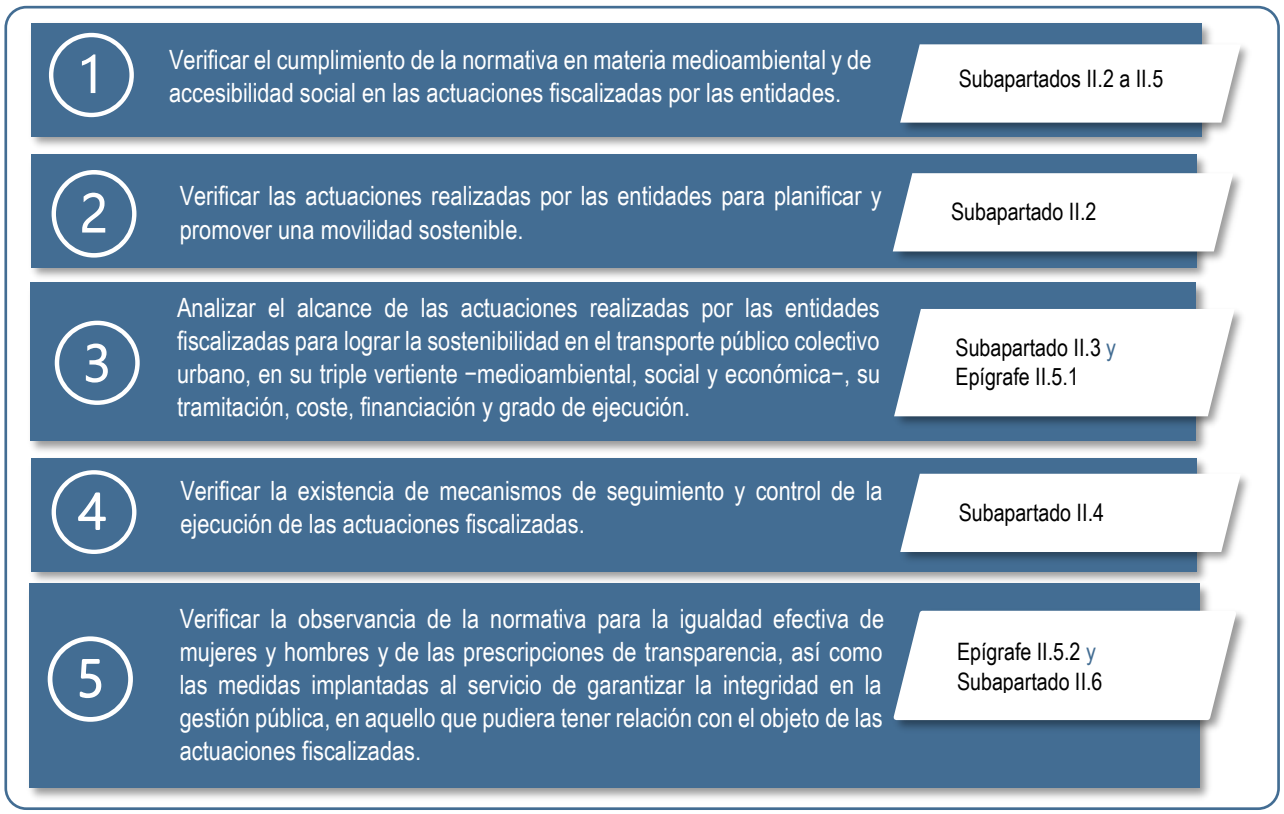
El ámbito temporal de la fiscalización comprende los ejercicios 2023 y 2024, sin perjuicio de que puedan efectuarse comprobaciones sobre ejercicios anteriores y posteriores para la mejor consecución de los objetivos de la fiscalización. La fecha de cierre de los trabajos de fiscalización ha sido el 30 de septiembre de 2025.

I.3. TIPO DE FISCALIZACIÓN, OBJETIVOS Y PROCEDIMIENTO

De acuerdo con las Normas Técnicas 6 y 8 de las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, la presente fiscalización es una fiscalización horizontal por abarcar una pluralidad de entidades. En función de sus objetivos es de cumplimiento, así como operativa o de gestión. Es de cumplimiento en la medida en que tiene como finalidad verificar si las entidades fiscalizadas cumplen con la normativa aplicable que resulta de aplicación a las actuaciones fiscalizadas. También es operativa pues se valorarán los sistemas y procedimientos adoptados por las entidades para la gestión, ejecución y seguimiento de las actuaciones examinadas.

Los objetivos generales de la fiscalización son los siguientes:

CUADRO 3. OBJETIVOS DE LA FISCALIZACIÓN



Fuente: Elaboración propia

En esta fiscalización se han aplicado las Normas del Tribunal de Cuentas, con las modificaciones aprobadas posteriormente y, se han llevado a cabo todas las pruebas y actuaciones que se han considerado precisas para dar cumplimiento a los objetivos señalados anteriormente, utilizando los procedimientos y técnicas habituales de auditoría.

En el Anexo I se detalla el marco normativo de aplicación.

En el Anexo II se expone el cumplimiento por parte de las entidades analizadas de sus obligaciones de rendición de cuentas anuales, así como de remisión al Tribunal de Cuentas de la documentación contractual, de convenios y de la información relativa al control interno, en los términos exigidos por las disposiciones legales aplicables.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

En el Subapartado II.1 se exponen las características del servicio público colectivo en las entidades fiscalizadas.

En el Subapartado II.2 se recogen las actuaciones realizadas por las entidades para planificar y promover una movilidad sostenible.

En el Subapartado II.3 se desarrollan las actuaciones realizadas por las entidades examinadas para lograr la sostenibilidad en el transporte público colectivo urbano, en su triple vertiente –medioambiental, social y económica–, su tramitación, coste, financiación y grado de ejecución.

En el Subapartado II.4 se exponen el seguimiento y control de la ejecución de las actuaciones fiscalizadas y las encuestas de satisfacción de los usuarios.

El Subapartado II.5 señala las ayudas recibidas por los ayuntamientos fiscalizados en el marco del PRTR, así como las medidas implantadas al servicio de garantizar la integridad en la gestión pública, en aquello que pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadas.

El Subapartado II.6 se analiza el grado de cumplimiento, por parte de las entidades de la muestra, de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y de las prescripciones de transparencia.

II.1. CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO EN LAS ENTIDADES FISCALIZADAS

Los servicios públicos de competencia local pueden gestionarse directa o indirectamente[1]. Los **Ayuntamientos de Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Palma** y **Sevilla** prestaron en 2023 y 2024 el servicio de transporte público colectivo urbano directamente a través de sociedades mercantiles de capital íntegramente municipal y los de **Alicante, Bilbao, Murcia** y **Zaragoza** lo hicieron indirectamente a través de concesiones a empresas privadas o de economía mixta.

En el periodo fiscalizado el contrato de prestación del servicio municipal de transporte público urbano colectivo en autobús suscrito por el **Ayuntamiento de Bilbao** ha sido resuelto, por acuerdo de la Junta de Gobierno de 12 de junio de 2024, por incumplimiento no culpable de la empresa contratista de las obligaciones esenciales del contrato. En ese mismo acuerdo, se ordenó a la empresa la continuidad de la prestación del servicio hasta que se tramitara y adjudicara un nuevo contrato. A fecha de 30 de septiembre de 2025 este contrato está aún sin licitar.

En el municipio de Murcia, dado su gran extensión y dispersión poblacional, el servicio de transporte público mediante autobuses se presta por dos uniones temporales de empresas (UTE), una para el transporte por la ciudad y otra para las pedanías. El **Ayuntamiento de Murcia** inició en 2020 la elaboración del Proyecto de servicio de la nueva red de transporte público colectivo en autobús urbano, que fue aprobado el 14 de enero de 2022, para unificar este servicio en un único operador, una vez finalizados los dos contratos formalizados con las citadas UTES. Sin embargo, concluidos los plazos de duración de ambos, el nuevo contrato está, a fecha de 30 de septiembre de 2025, aún

[1] Artículo 85 de la LRBRL. La gestión directa es aquella que se lleva a cabo por la propia entidad local, mediante un organismo autónomo, entidad pública empresarial local o sociedad mercantil local, cuyo capital social sea de titularidad pública. La gestión indirecta se lleva a cabo mediante las distintas formas previstas en la legislación de contratos del sector público.

sin licitar[2]. Se encuentra en tramitación el Plan Director de Transportes de la Región de Murcia, recogido en la Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia. En él se prevé la necesidad de crear redes urbanas integradas, unificando servicios municipales y regionales en una red coordinada y eficiente, para lo que es preciso la segregación de servicios urbanos dentro del municipio de aquellos gestionados por la Comunidad Autónoma[3].

El primero de los citados contratos, de 12 de julio de 2012, fue adjudicado por un período de diez años. Toda vez que dicho plazo finalizó el 30 de septiembre de 2022, se acordó la prórroga forzosa del contrato como medida de emergencia, al amparo del artículo 5.5 del Reglamento UE 1370/2007, hasta la fecha de puesta en funcionamiento del nuevo contrato de servicios de transporte urbano o, en su caso, hasta diciembre de 2024, comprometiéndose la entidad al pago en favor de la UTE de unas compensaciones anuales y mensuales. Cumplido este último plazo y no habiéndose aún suscrito el nuevo contrato, la Junta de Gobierno Local adoptó sendos acuerdos para los que autorizó el gasto correspondiente a las citadas compensaciones para los meses de enero a mayo de 2025 y junio de 2025 a mayo de 2027 –subordinado a la existencia de crédito adecuado y suficiente–, respectivamente.

Igualmente, el contrato de gestión del servicio público de transporte urbano a pedanías, firmado el 24 de noviembre de 2021, tenía vigencia hasta el 2 de diciembre de 2023, habiéndose prorrogado por dos años adicionales hasta el 2 de diciembre de 2025.

Las entidades fiscalizadas prestaron el servicio de transporte público colectivo urbano a través de autobús. Además, los **Ayuntamientos de Murcia, Sevilla** y **Zaragoza** cuentan con un tranvía y el de **Bilbao** con un funicular que comunica la ciudad con la cima del monte Artxanda.

[2] La entidad ha informado que se están elaborando los nuevos pliegos de condiciones que han de regir la nueva red transporte, sin que se haya iniciado todavía la licitación del nuevo modelo de prestación de servicio de transporte urbano en Murcia y pedanías. La causa aducida por la entidad es que la planificación de la nueva red de servicios del transporte público colectivo que se desarrollará tanto dentro de su término municipal, como de conexión con su área metropolitana se ha visto afectada por el Plan Director de Transportes de la Región de Murcia para superar los problemas compartimentación competencial. Para ello se ha establecido fórmulas colaborativas entre ambas administraciones (autonómica y local) para permitir el tráfico coordinado de viajeros urbanos e interurbanos en el marco de los servicios RMU-1 Alcantarilla-Murcia y el RMU-2 Beniel-Murcia proyectados por la Comunidad Autónoma y los de titularidad del Ayuntamiento de Murcia en relación con los municipios de Alcantarilla, Santomera y Beniel. Para ello, se ha suscrito el 31-03-2025, y publicado el 15-05-2025, un *Protocolo General de actuación* como paso previo al desarrollo del oportuno convenio de colaboración, que recogerá las líneas a prestar, régimen económico y cesión de material móvil, con la finalidad de promover su optimización y ofrecer a la población un servicio esencial más eficiente.

Por tanto, siguiendo las directrices marcadas por el *Plan Director* de *la Región de Murcia* y el acuerdo definido en el *Protocolo* ut supra indicado, el Ayuntamiento de Murcia está abordando actualmente la planificación de la red de servicios que se desarrollan tanto dentro de su término municipal, como de conexión con su área metropolitana. En base a ello el 21-07-2025 se elaboró la *Nueva Red de Transportes Púbico Colectivo* mediante autobús urbano del término municipal de Murcia, que servirá de base para la elaboración de los pliegos del nuevo contrato de transporte público colectivo. Asimismo, está a la espera de un informe de la Junta Regional de Contratación Administrativa sobre la estructura de costes que han de servir para incluir las fórmulas de revisión de precios del nuevo contrato de transporte urbano municipal.

[3] El 31 de marzo de 2025 la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Murcia firmaron un protocolo general de actuación, previo a la firma de un convenio de colaboración, para permitir el tráfico coordinado de viajeros urbanos e interurbanos en los municipios de Alcantarilla, Santomera y Beniel, en donde se han observado la existencia de duplicidades y solapamientos en los tráficos interurbanos y urbanos, estando en tramitación de la delegación de competencias de la Comunidad Autónoma en favor del Ayuntamiento para la prestación de los servicios interurbanos de transporte en estos municipios.

CUADRO 4. MODOS DE TRANSPORTE Y GESTIÓN DEL SERVICIO PÚBLICO COLECTIVO

AYUNTAMIENTOS	MODOS DE TRANSPORTE			GESTIÓN DEL SERVICIO	
	Autobús urbano	Tranvía	Otros (Funicular)	Forma de gestión	Contrato/ empresa municipal
ALICANTE	✓			Indirecta	Contrato de concesión de servicios
BILBAO	✓		✓	Indirecta/directa	Contrato de concesión de servicios /Funicular de Artxanda, S.A.
CÓRDOBA	✓			Directa	Autobuses Urbanos de Córdoba, S.A.M (AUCORSA)
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	✓			Directa	Guaguas Municipales S. A
MÁLAGA	✓			Directa	Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M (EMTSAM)
MURCIA	✓	✓		Indirecta	Contrato de concesión de servicios
PALMA	✓			Directa	Empresa Municipal de Transports Urbans de Palma S.A (EMT Palma)
SEVILLA	✓	✓		Directa	Transportes urbanos de Sevilla, S.A.M (TUSSAM)
ZARAGOZA	✓	✓		Indirecta	Contratos de concesión de servicio de autobús y de tranvía

Fuente: Elaboración propia a partir de la información publicada en los portales de transparencia de las entidades fiscalizadas.

El número y la longitud de las líneas, el número de paradas y la longitud de carriles bus son algunos de los indicadores básicos de las redes de autobuses. El número de paradas es un indicador de la accesibilidad de las redes de autobús. Los carriles bus favorecen que el transporte público alcance mayor velocidad de circulación y reduzca tiempos de viaje, emisión de contaminantes y consumo de combustible al disminuir las acciones de aceleración y frenado debidas al tráfico.

En el Anexo III se exponen las principales características de las redes de autobús y de tranvía de las entidades fiscalizadas, atendiendo a estos indicadores.

De todos los municipios examinados, **Málaga** es el que cuenta con mayor número de líneas de autobuses y una mayor longitud de líneas y **Murcia**, un mayor número de paradas.

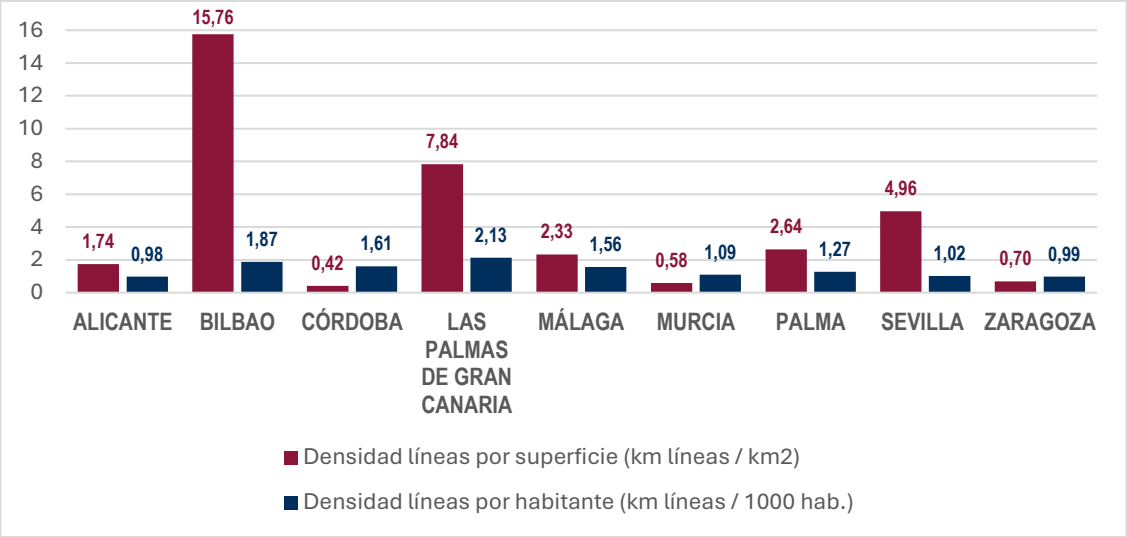
Si se analizan las cifras de estos indicadores a 31 de diciembre de 2022 y las habidas en los ejercicios fiscalizados, se observa que, en términos generales, estas no han variado significativamente. Se advierte un ligero incremento del número y la longitud de las líneas y del número de paradas en **Alicante**, mientras que en el resto de los municipios se registran pocos cambios. Por lo que respecta a los carriles bus, también se aprecian escasas variaciones, con una pequeña disminución en **Bilbao** y un ligero aumento en **Las Palmas de Gran Canaria**.

Para comparar de forma más homogénea la longitud de las líneas, se ha de tener en cuenta la población y la extensión de los municipios. Las cifras de la población de las entidades fiscalizadas estuvieron comprendidas entre aquellas que no alcanzaron los 400.000 habitantes, que corresponden a los municipios de **Alicante, Bilbao, Córdoba** y **Las Palmas de Gran Canaria**, y las que superaron los 600.000 habitantes, **Sevilla** y **Zaragoza**. La población de los municipios de **Málaga, Murcia** y **Palma** superó los 400.000 habitantes, sin que ninguno de ellos llegara a alcanzar los 600.000 habitantes.

Las diferencias más notables se encuentran en la extensión de estos municipios. El de menor extensión es **Bilbao**, con tan solo 41,30 km^2, seguido de **Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla**, con 103,32 km^2 y 142 km^2, respectivamente. El municipio de mayor superficie es **Córdoba**, con 1.254 km^2. El resto de los municipios tienen una extensión que oscila entre los 202,32 km^2 y los 974,00 km^2.

Si se tienen en cuenta los habitantes, resulta que todos los municipios tienen una densidad de líneas por habitantes muy pareja, sobresaliendo algo más **Las Palmas de Gran Canaria, Bilbao** y **Córdoba**. Si se atiende a la extensión, destacan **Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla** como los municipios con mayor densidad de líneas por superficie, tal y como se refleja en el gráfico siguiente.

GRÁFICO 2. DENSIDAD DE LAS LÍNEAS DE AUTOBÚS



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

Murcia, **Sevilla** y **Zaragoza**, además de presentar el servicio de transporte público colectivo en autobús, cuentan también con tranvía, con una única línea por municipio. Las de **Murcia** y **Zaragoza** son las que tienen mayor longitud y mayor número de paradas, con más de 20 km de longitud, y 28 y 50 paradas, respectivamente. **Sevilla** solo dispone de siete km de longitud y quince paradas.

Por lo que se refiere al material móvil utilizado para la prestación del servicio de transporte público, las mayores flotas de autobús a 31 de diciembre de 2024 están en **Sevilla**, **Zaragoza** y **Málaga**. Con respecto al ejercicio 2022, aumentaron las flotas de todos los municipios examinados, salvo la de **Bilbao**, que permaneció igual al ir sustituyendo los autobuses diésel por eléctricos, y la de **Palma**, que sufrió un ligero descenso. En el caso de la flota de autobuses del **Ayuntamiento de Murcia**, solo incrementó su número con autobuses diésel con sistema AdBlue[4].

El incremento de la flota de autobús es acorde con lo previsto en la mayoría de los PMUS y demás instrumentos de planificación de los ayuntamientos fiscalizados, que incluían entre sus objetivos la adquisición de autobuses no contaminantes.

Asimismo, la adquisición de nuevos vehículos se ha visto incentivada por la percepción por los ayuntamientos fiscalizados, salvo los de **Córdoba** y **Murcia**, de ayudas procedentes del PRTR –el **Ayuntamiento de Córdoba** renunció a la subvención inicialmente concedida, lo que se expone en el Subepígrafe II.3.2.1 de este Informe–. En concreto, las ayudas reguladas por la Orden del

[4] El sistema AdBlue de los autobuses y otros vehículos diésel ayuda a reducir las emisiones de óxidos de nitrógeno nocivos mediante la inyección de una solución de urea, conocida como AdBlue, en el sistema de escape.

Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA)[5], de 17 de agosto de 2021, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del PRTR (en adelante, Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR), que contaron con dos convocatorias, una en 2021 y otra en 2022[6].

En este programa de ayudas resultaban financiables actuaciones de adquisición de vehículos cero emisiones. Se subvencionaba parcialmente el coste de los autobuses, pero con la restricción de que fueran eléctricos o impulsados por hidrógeno, lo que ha condicionado la política de renovación de flota de autobuses de alguno de los ayuntamientos fiscalizados, como el **Ayuntamiento de Bilbao**, lo que se desarrolla en el Subepígrafe II.3.2.1 del Informe.

Analizada la información facilitada por las entidades fiscalizadas, se observa una mejoría en la tecnología de motor de la flota de autobuses con respecto a 2022, pues, todos los ayuntamientos o no tienen o han reducido el número de autobuses Euro III[7], y aumentan el número de autobús con tecnología Euro VI.

Respecto al tipo de combustible, se reduce el uso del diésel en todos los municipios, salvo en **Las Palmas de Gran Canaria**, en donde se incrementa el número de autobuses diésel en un 6,67 %.

Todas las entidades examinadas, salvo el **Ayuntamiento de Murcia**, han incrementado el número de autobuses limpios[8], destacando el **Ayuntamiento de Málaga,** cuya flota en 2024 está compuesta en su totalidad por autobuses limpios, seguido del **Ayuntamiento de Bilbao**, con un 82,27 %. En cambio, en los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Murcia**, el porcentaje de vehículos limpios solo asciende a un 6,91 % y un 23,66 %, respectivamente.

En cuanto a la antigüedad de la flota, la flota más joven en 2024 es la de **Bilbao**, con 5,03 años de media, seguida de la de **Alicante**, con 6,81 años. Las que tienen más años son las de **Murcia** y **Málaga**, con 12,33 y 11,40 años, respectivamente.

En el Anexo IV se exponen el número de vehículos limpios, el número de autobuses eléctricos, así como la antigüedad media de la flota.

En cuanto a la demanda del sistema de transporte público mediante autobús, se aprecia un notable incremento de viajeros en los ejercicios 2023 y 2024, en relación con el ejercicio 2022, así como de número de viajes realizados.

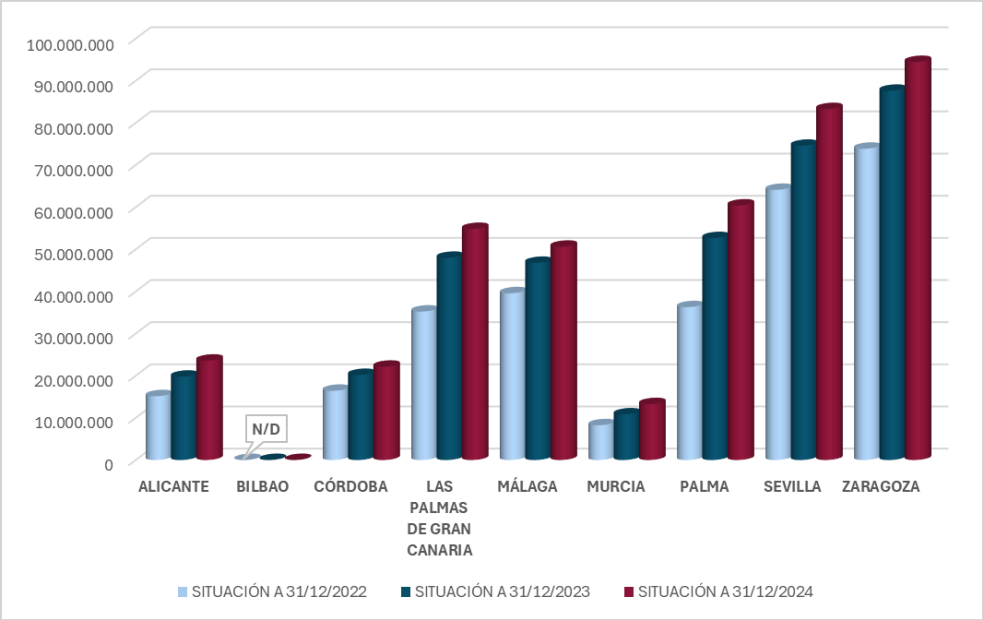
[5] El Real Decreto 829/2023, de 20 de noviembre, por el que se reestructuran los departamentos ministeriales, suprimió el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y atribuyó al Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible la propuesta y ejecución de las políticas del Gobierno en materia de infraestructuras, de transporte terrestre de competencia estatal, aéreo y marítimo.

[6] La primera convocatoria del Programa de ayudas ser resolvió en 2022 y la segunda en 2023.

[7] La normativa europea clasifica los vehículos en función de las emisiones de sustancias contaminantes a la atmósfera con la denominación “Euro”, siendo la última escala de clasificación la Euro VI.

[8] Los vehículos limpios son aquellos de bajas emisiones, que utilizan combustibles alternativos (biocombustibles, gas natural) o híbridos enchufables.

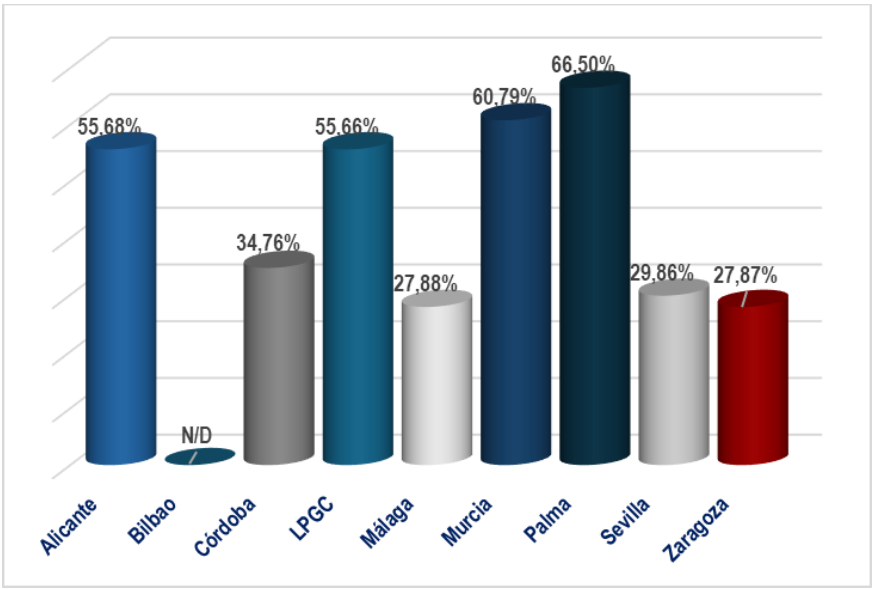
GRÁFICO 3. USUARIOS TRANSPORTE PÚBLICO AUTOBÚS



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

Destacan **Palma, Murcia, Alicante y Las Palmas de Gran Canaria**, donde el incremento de la demanda es mayor respecto de 2022, como se detalla en el gráfico siguiente.

GRÁFICO 4. INCREMENTO DE USUARIOS DEL TRANSPORTE PÚBLICO AUTOBÚS (2022-2024)



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

Este incremento de la demanda se debe, entre otros motivos, a la superación de la pandemia COVID-19 y a las políticas tarifarias llevadas a cabo por los ayuntamientos fiscalizados, al acogerse, desde

el mes de septiembre de 2022 y durante todo el periodo fiscalizado, a las ayudas directas al transporte de viajeros reguladas en los Reales Decreto-leyes aprobados para hacer frente a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania y Oriente Próximo, a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma[9].

Esta normativa establece un sistema de ayudas directas para la concesión de apoyo financiero a las entidades locales (también a comunidades autónomas y entes locales supramunicipales que agrupen varios municipios) que presten servicio de transporte colectivo urbano o interurbano. Esta ayuda permite bonificar el 30 % del precio del transporte urbano e interurbano de competencia autonómica o municipal para aquellas comunidades y ayuntamientos que acordasen una bonificación adicional del 20 %. Con ello, se puede alcanzar una bonificación del 50 % del precio para los viajeros habituales en transporte público en todo el territorio nacional.

En el caso de las Islas Canarias y Baleares la bonificación alcanza el 100 % en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje para viajeros habituales del transporte público colectivo terrestre. La gratuidad del transporte en las islas ha originado un importante incremento del número de viajeros que ha llevado a las entidades locales a utilizar algunos autobuses con 25 años de antigüedad para poder atender a esa demanda, vehículos, en su mayoría diésel y, por tanto, no sostenibles medioambientalmente.

Otros factores que han intervenido en ese incremento de la demanda son la llevanza de políticas dirigidas a fomentar el uso del transporte público[10], el aumento del coste de otros medios de transporte, el crecimiento poblacional así como las mejoras en la prestación del servicio –mejoras en la frecuencia y en la cobertura geográfica, la intermodalidad, el transporte a demanda, …– .

En el Anexo V se exponen el número de viajeros, de viajes realizados, de plazas ofertadas y de kilómetros recorridos en los ejercicios 2022 a 2024, en donde se aprecia el incremento de estos datos en los ejercicios fiscalizados respecto de 2022.

[9] Reales Decreto-ley aprobados:

- Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma.
- Real Decreto-ley 20/2022, de 27 de diciembre, de medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania y de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad.
- Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, por el que se adoptan y prorrogan determinadas medidas de respuesta a las consecuencias económicas y sociales de la Guerra de Ucrania, de apoyo a la reconstrucción de la isla de La Palma y a otras situaciones de vulnerabilidad; de transposición de Directivas de la Unión Europea en materia de modificaciones estructurales de sociedades mercantiles y conciliación de la vida familiar y la vida profesional de los progenitores y los cuidadores; y de ejecución y cumplimiento del Derecho de la Unión Europea.
- Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, por el que se adoptan medidas para afrontar las consecuencias económicas y sociales derivadas de los conflictos en Ucrania y Oriente Próximo, así como para paliar los efectos de la sequía.

[10] El sistema tarifario integrado es un sistema que permite a todos los usuarios de transporte público desplazarse utilizando diferentes modos de transporte con un único soporte (tarjeta) y obtener ventajas económicas Este sistema facilita la intermodalidad y favorece una mayor conveniencia y ahorro para los usuarios, al permitirles realizar transbordos entre distintos modos de transporte sin necesidad de adquirir otros billetes.

II.2. PLANIFICACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En 2015 la Organización de las Naciones Unidas aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, que cuenta con diecisiete Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), que incluyen la defensa del medio ambiente y el diseño de ciudades y comunidades sostenibles.

El ODS 7, *Energía asequible y no contaminante,* pretende garantizar el acceso a una energía limpia y asequible, clave para el desarrollo, entre otros, del transporte. El ODS 11, *Ciudades y Comunidades sostenibles*, persigue que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles. Entre sus metas, están proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

El Acuerdo de París de 2015, sobre cambio climático, adoptado en la 21.ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático tiene como objetivos evitar que el incremento de la temperatura media global del planeta supere los 2ºC respecto a los niveles preindustriales y promover esfuerzos adicionales que hagan posible que el calentamiento global no supere los 1,5ºC. Además, reconoce la necesidad de que las emisiones globales toquen techo lo antes posible y establece la necesidad de conseguir la neutralidad climática, es decir, un equilibrio entre las emisiones y las absorciones de gases de efecto invernadero en la segunda mitad de siglo.

Para asegurar el cumplimiento de los objetivos de este acuerdo, la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de cambio climático y transición energética, promueve una serie de medidas. Una de ellas es la prevista en su artículo 14.3, que exige que los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares hayan adoptado antes de 2023 PMUS que introduzcan, al menos, una serie de medidas relacionadas en ese precepto. Entre estas medidas están las comprendidas en sus apartados c) y d), consistentes en la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal, así como la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano[11].

La Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, define en su artículo 101 los PMUS como un conjunto de actuaciones que tienen como objetivo la implantación de formas de desplazamiento más sostenibles en el ámbito geográfico que corresponda, priorizando la reducción del transporte individual en beneficio de los sistemas colectivos y de otros modos no motorizados de transportes y desarrollando aquellos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente, garantizando, de esta forma, una mejor calidad de vida para los ciudadanos. Estos planes deberán incluir iniciativas que reduzcan eficazmente el impacto medioambiental de la movilidad, al menor coste posible.

En el ámbito local, el Pacto de Alcaldes es la principal iniciativa impulsada por la Comisión Europea desde el año 2008, en la que participan las autoridades locales y regionales asumiendo el compromiso voluntario de mejorar la eficiencia energética y fomentar el uso de energía renovable en sus territorios. Las entidades firmantes de este Pacto deben elaborar y entregar un Plan de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES), donde han de relacionar las acciones que

[11] Lo dispuesto en este apartado será aplicable a los municipios de más de 20.000 habitantes cuando se superen los valores límite de los contaminantes regulados en Real Decreto 102/2011, de 28 de enero, relativo a la mejora de la calidad del aire.

van a realizar para alcanzar el cumplimiento de los compromisos suscritos[12]. El transporte es uno de los sectores claves, ya que representa el 14,5 % de las acciones presentadas por los firmantes del Pacto y el 26 % del total de las emisiones.

En junio de 2018 el Gobierno aprobó el Plan de Acción de la Agenda 2030, en el que se señala que en España las energías fósiles constituyen el núcleo del sistema energético, ya que representan el 74 % de la energía primaria. Las energías renovables suponen el 14 % y la nuclear, el 12 % restante. De ahí que la gran mayoría de las emisiones de gases de efecto invernadero se imputen al sistema energético y dentro de él, uno de los máximos responsables sea el transporte (28 % de las emisiones totales). Es por ello por lo que, entre sus objetivos se encuentra el lograr una movilidad sostenible, fomentando el uso del transporte público terrestre. La Agenda Urbana Española tiene su adaptación al ámbito local en la Agenda Local Urbana. Los municipios que desean aplicar las políticas recogidas en la Agenda Urbana Española han elaborado Planes de Acción Agenda Local Urbana (PALU), que contienen objetivos estratégicos y específicos y líneas de actuación, parte de ellos relacionados con el objeto de esta fiscalización.

Otra iniciativa es la "Red de ciudades españolas por el clima", creada en 2005 por la Federación Española de Municipios y Provincias. La Red elaboró la Estrategia Local de Cambio Climático, documento destinado a proporcionar a los gobiernos locales el texto de referencia y consulta para desarrollar planes específicos de movilidad sostenible, gestión de la energía, edificación y planificación urbana, y gestión de residuos, entre otros, con los que impulsar medidas para reducir las emisiones de gases de efecto invernadero.

Siguiendo las iniciativas relacionadas anteriormente, así como otras existentes sobre la materia, además de la normativa estatal y autonómica dictada al efecto, las entidades fiscalizadas han aprobado planes que incluyen, entre sus objetivos, alcanzar una movilidad urbana sostenible.

Los Ayuntamientos examinados cuentan con PMUS[13], si bien solo el del **Ayuntamiento de Palma** se ajusta al contenido mínimo previsto en la Ley de cambio climático y transición energética. Los de los **Ayuntamientos de Alicante, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Murcia, Sevilla** y **Zaragoza** se habían aprobado con anterioridad a la entrada en vigor de esa Ley, sin que se hayan llevado a cabo las modificaciones necesarias para adaptarlos[14]. El **Ayuntamiento de Murcia** encargó en febrero de 2022 a una sociedad mercantil municipal la revisión del PMUS, si bien aún no se ha aprobado el PMUS actualizado[15]. El del **Ayuntamiento de Málaga** se aprobó un mes más

[12] En Andalucía, la Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía, establece la obligación a los municipios andaluces de elaborar y aprobar planes municipales contra el cambio climático, en el ámbito de las competencias propias y dentro del marco del Plan Andaluz de Acción por el Clima, en los que se incorporen medidas y actuaciones de ahorro y eficiencia y energética. El Plan Municipal Contra el Cambio Climático deberá concretar las líneas de actuación para la mitigación de las emisiones de gases de efecto invernadero, la transición hacia un nuevo modelo energético y la adaptación al cambio climático.

[13] Los PMUS de las entidades fiscalizadas han sido examinados por el Tribunal de Cuentas, en coordinación con los Órganos de Control Externo de las Comunidades Autónomas, en el Informe de fiscalización de las medidas de ahorro y eficiencia energética en el ámbito local, aprobado por el Pleno del Tribunal el 18 de diciembre de 2024.

[14] El **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** ha formalizado el 22 de mayo de 2025 un contrato de consultoría y asistencia técnica para la actualización del PMUS.

[15] La entidad ha informado en el trámite de alegaciones que el PMUS actualizado ha sido presentado en octubre de 2025 ante el Consejo Social de la Ciudad, estando pendiente de aprobación.

tarde a la entrada en vigor de la Ley y en su elaboración se tuvo en cuenta el Anteproyecto de Ley, si bien no se ha modificado para ajustarlo íntegramente a esa norma[16].

En lo que se refiere en concreto al transporte público colectivo, todos los PMUS previeron medidas dirigidas a la mejora y uso de la red de transporte público, tales como el desarrollo y mejora de la oferta del transporte público (imagen, información, velocidad comercial, etc.) –**Ayuntamiento de Alicante**–, la mejora de la intermodalidad o de la información a los viajeros y la reducción de los tiempos de viajes en autobús –**Ayuntamiento de Bilbao**–, la integración de todo el sistema intermodal de transporte –**Ayuntamiento de Córdoba**–, la mejora de itinerarios, calidad y frecuencias del transporte público colectivo –**Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**–, la ampliación, conservación y mejora de la red de carriles bus, la priorización semafórica del transporte público, la implantación de nuevas tecnologías aplicadas al transporte público, así como la implantación de intercambiadores modales asociados a modos de transporte sostenibles –**Ayuntamiento de Málaga**–, el incremento significativo de la utilización de transporte público con la implantación del tranvía y el establecimiento de puntos que permitan el intercambio entre los distintos medios de transporte –**Ayuntamiento de Murcia**–, la creación de nuevos carriles bus y la priorización semafórica del autobús, así como la renovación de la flota de vehículos municipales con criterios ecológicos –**Ayuntamiento de Palma**–, la optimización de la red de transporte urbano –**Ayuntamiento de Sevilla**–, así como el incremento de carriles bus, la implantación de corredores de alta capacidad, el fomento de la intermodalidad y el sistema tarifario unificado urbano –**Ayuntamiento de Zaragoza**–.

Los PMUS de los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Córdoba, Murcia, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** se refieren específicamente a la electrificación de la red de transporte público y/o a la reducción de emisiones menos contaminantes.

Igualmente, todos los Ayuntamientos fiscalizados están adheridos al Pacto de Alcaldes y disponen de PACES, salvo el **Ayuntamiento de Alicante**. El **Ayuntamiento** de **Córdoba** optó por realizar la planificación en materia de cambio climático siguiendo su normativa autonómica.

Entre las acciones previstas en los PACES de estas entidades están la descarbonización del sector del transporte incentivando la movilidad a través del uso del transporte público y la electrificación del parque de vehículos, la sustitución de la flota municipal hacia vehículos más eficientes, la instalación de puntos de recarga para el parque móvil público, la expansión de la red de transporte público, así como la mejora de la infraestructura y la reorganización de las líneas para optimizar la eficiencia y reducir emisiones de gases de efecto invernadero.

Asimismo, todos los ayuntamientos fiscalizados, a excepción del **Ayuntamiento de Palma**, contaron con PALU, en los que se prevén acciones tales como ejecutar proyectos movilidad cero emisiones y desarrollar la movilidad urbana hacia tendencias de movilidad sostenible –**Ayuntamientos de Alicante, Bilbao** y **Las Palmas de Gran Canaria**–, abordar de manera integral soluciones alternativas y sostenibles para mejorar el servicio de transporte público urbano, articular una infraestructura de red para la recarga de vehículos de bajas emisiones, promover la

[16] El **Ayuntamiento de Málaga** ha alegado que en la elaboración del PMUS se incluyeron diagnósticos y propuestas enmarcadas en el Anteproyecto de la Ley 7/2021, en relación con la promoción de la movilidad sin emisiones y la instalación de puntos de recarga eléctrica, por lo que considera que su PMUS sí está alineado con las disposiciones de esa Ley. Al respecto se ha de señalar que, sin perjuicio de que en la elaboración del PMUS la entidad tuviera en consideración dicho Anteproyecto y una parte importante de este sea acorde con la Ley, el Plan no se ajusta íntegramente al contenido mínimo exigido legalmente, tal y como se señala en el Informe de Fiscalización de las medidas de ahorro y eficiencia energética en el ámbito local, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 18 de diciembre de 2024 –Anexo X del Informe–.

intermodalidad de modos de transporte –**Ayuntamientos de Málaga** y **Córdoba**–, crear un viario segregado para el transporte público –**Ayuntamiento de Murcia**–, fomentar el transporte público descarbonizado, con la integración de autobuses eléctricos y la optimización de la red de transporte urbano –**Ayuntamiento de Sevilla**– y descarbonizar la flota de autobuses urbanos, crear aparcamientos de disuasión y/o intermodales y digitalizar la movilidad –**Ayuntamiento de Zaragoza**–.

Además de estos planes, algunos de los ayuntamientos fiscalizados o sus empresas públicas prestadoras del servicio público de transporte colectivo urbano cuentan con otros instrumentos de planificación relacionados con ese servicio. El **Ayuntamiento de Bilbao** tiene un Plan de mejora de la calidad del aire, en el que se prevé la renovación de los autobuses municipales, incidiendo en la compra de vehículos de bajas emisiones o eléctricos. El **Ayuntamiento de Sevilla** cuenta con un plan estratégico, en el que la movilidad conectada, accesible y sostenible es uno de sus objetivos, además del acceso garantizado al transporte público a todas las personas en situación de vulnerabilidad económica o social. Las empresas públicas de los **Ayuntamientos de Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga y Sevilla** disponen de programas de actuación, planes estratégicos o planes anuales de contratación, en los que se prevén medidas como la renovación de flota de autobuses, el suministro de sistema de ayuda a la explotación (SAE) y sistema de *ticketing*[17] y monética, la descarbonización o la mejora de la movilidad sostenible, equilibrio financiero, calidad ambiental, accesibilidad e integración modal[18].

Toda planificación requiere realizar un seguimiento de los objetivos estratégicos previstos, para lo que resulta conveniente establecer unos indicadores que permitan analizar el grado de ejecución de las acciones contempladas en los planes. En particular, las entidades firmantes del Pacto de Alcaldes se comprometen a presentar un informe de implementación cada dos años a partir de la presentación de los planes, con fines de evaluación, seguimiento y verificación**.** Además, cada cuatro años deben elaborar un informe completo que incluya, al menos, un inventario de seguimiento de emisiones. Por otra parte, la normativa autonómica de Andalucía establece que con carácter obligatorio los ayuntamientos elaboren y aprueben, cada dos años, un informe sobre el grado de cumplimiento de sus planes.

En los que se refiere a los PMUS, solo los de los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Málaga, Murcia, Palma** y **Zaragoza** incluyeron indicadores para hacer el seguimiento de las medidas previstas en ellos, y únicamente en los **Ayuntamientos de Bilbao, Córdoba** y **Málaga** se han constituido comisiones encargadas de llevar a cabo ese seguimiento. De todos ellos, solo los **Ayuntamientos de Bilbao** y **Málaga** han elaborado informes de seguimiento. El primero de esos ayuntamientos ha aportado los tres informes emitidos en 2023 y 2024, de los que se desprende que algunas medidas se han ejecutado o se encuentran en fase de ejecución, como la implantación de un nuevo SAE, que se está implantando desde 2019 o la implementación de vehículos de vigilancia del carril bus. El segundo de los ayuntamientos ha elaborado un documento que comprende los principales indicadores de movilidad de demanda (reparto modal, distribución zonal, distribución horaria, entre otros).

En el cuadro siguiente se resume los instrumentos de control de la planificación de las entidades fiscalizadas.

[17] Método digital para gestionar el acceso y pago del transporte público.

[18] El **Ayuntamiento de Zaragoza** ha licitado el nuevo contrato de concesión del servicio de transporte público colectivo mediante autobús, en el que se prevén medidas tales como la renovación de la flota mediante la incorporación de vehículos limpios, SAE y sistemas avanzados de billetaje y validación.

CUADRO 5. INSTRUMENTOS DE CONTROL DE LA PLANIFICACIÓN

AYUNTAMIENTOS		PMUS	PACES	PALUS	OTROS
ALICANTE	Comisión de seguimiento	✗	✗	✓	✗
	Indicadores	✓	✗	✓	✗
	Informes seguimiento	✗	✗	✓	✗
BILBAO	Comisión de seguimiento	✓	✓	✗	✗
	Indicadores	✓	✓	✗	✗
	Informes de seguimiento	✓	✗	✗	✗
CÓRDOBA	Comisión de seguimiento	✓	✓	✓	✗
	Indicadores	✗	✓	✓	✓
	Informes de seguimiento	✗	✗	✗	✗
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Comisión de seguimiento	✗	✗	✗	✗
	Indicadores	✗	✓	✓	✓
	Informes de seguimiento	✗	✗	✗	✗
MÁLAGA	Comisión de seguimiento	✓	✗	✗	✗
	Indicadores	✓	✓	✓	✗
	Informes de seguimiento	✓	✗	✗	✓
MURCIA	Comisión de seguimiento	✗	✓	✓	✓
	Indicadores	✓	✓	✓	✓
	Informes de seguimiento	✗	✓	✗	✗
PALMA	Comisión de seguimiento	✗	✗	✗	✗
	Indicadores	✓	✓	✗	✗
	Informes de seguimiento	✗	✗	✗	✗
SEVILLA	Comisión de seguimiento	✗	✓	✗	✓
	Indicadores	✗	✓	✗	✓
	Informes de seguimiento	✗	✓	✗	✓
ZARAGOZA	Comisión de seguimiento	✗	✗	✗	✗
	Indicadores	✓	✓	✓	✓
	Informes de seguimiento	✗	✗	✓	✗

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

✓ Disponible
✗ No disponible

II.3. ACTUACIONES REALIZADAS PARA LOGRAR LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO URBANO

Los ayuntamientos fiscalizados han ejecutado en los ejercicios fiscalizados una serie de actuaciones con el fin de lograr la sostenibilidad medioambiental y social de la movilidad urbana y la mejora del transporte público colectivo, que han supuesto un avance respecto a la situación en que se encontraba el servicio en los ejercicios anteriores.

En el Epígrafe II.3.1 del Informe se expone, por cada uno de los ayuntamientos examinados, la situación del servicio a 31 de diciembre de 2022, antes de los ejercicios fiscalizados, y una breve descripción de las actuaciones acometidas en esos ejercicios.

En el Epígrafe II.3.2 se analizan de forma conjunta las actuaciones llevadas a cabo en 2023 y 2004 por las entidades fiscalizadas, según su tipología: adquisición de material móvil y de infraestructuras para la recarga de vehículos, ejecución de obras, digitalización del servicio, difusión y promoción del transporte público y otras. El criterio empleado para incluir estas actuaciones en el ámbito de la fiscalización ha sido que las mismas se hubieran iniciado o estuviesen en ejecución en 2023 y 2024, pudiendo estar algunas de ellas, por lo tanto, sin concluir en esos ejercicios.

II.3.1. Situación a 31 de diciembre de 2022 y actuaciones acometidas en 2023 y 2024

Los ayuntamientos fiscalizados realizaron en 2023 y 2024 diversas actuaciones dirigidas a lograr la movilidad sostenible en el transporte colectivo urbano, que han supuesto un avance en este ámbito respecto de su situación a 31 de diciembre de 2022.

II.3.1.1. AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

El servicio de transporte urbano en Alicante se venía prestando hasta 2022 por una empresa externa con la que el **Ayuntamiento de Alicante** había celebrado un contrato de concesión en agosto de 1970, por un plazo de 50 años, siendo su fecha de finalización el 16 de julio de 2019. Un día antes de esa fecha, la Junta de Gobierno Local acordó la prórroga excepcional de la concesión por motivos de interés público.

En marzo de 2022 el Ayuntamiento aprobó el Proyecto de Servicio Público de Transporte urbano de viajeros en la ciudad de Alicante, que tenía por objetivo el diagnóstico, diseño y gestión de la nueva prestación del servicio de transporte público colectivo urbano. Para su elaboración, contó con una mesa del transporte, que integraba representación vecinal, conductores, representación de la concesionaria del servicio y técnicos municipales. Las propuestas de la mesa del transporte incluían la modificación de las líneas existentes y el establecimiento de un sistema de transporte a demanda, que se incorporaron entre las condiciones previstas en la licitación del nuevo servicio de transporte público urbano colectivo de viajeros.

El nuevo contrato de concesión del servicio se formalizó el 16 de diciembre de 2022, iniciándose la prestación del servicio el 1 de enero de 2023, con una duración de diez años.

A 31 de diciembre de 2022, esto es, en el último año que prestaba servicio la anterior concesionaria, la flota de autobuses solo contaba con cinco autobuses híbridos y 92 térmicos, ninguno eléctrico.

A esa fecha, la entidad no disponía de sistemas que contribuían a reducir el consumo de energía en los edificios, centros e instalaciones destinados al transporte público colectivo, tales como luminarias de bajo consumo energético o sistemas de climatización sostenibles energéticamente. Tampoco estaba haciendo uso de energías renovables como paneles solares térmicos en edificios ni placas fotovoltaicas en autobuses, paradas, estaciones y centros logísticos. Tampoco disponía de hidrogeneras, electrolineras ni de pantógrafos.

La entidad no tenía implantado algún sistema de gestión ambiental ni había recibido alguna certificación sobre la gestión medioambiental.

En materia de residuos, la concesionaria había contratado a una empresa para el tratamiento de residuos y disponía de una zona para el almacenamiento segregado de los residuos procedentes de la actividad.

A 31 de diciembre de 2022 Alicante disponía de aparcamientos disuasorios para vehículos y bicicletas, que permitían el fomento del uso del transporte público colectivo y los medios de transporte público colectivo disponibles en el municipio se encontraban interconectados, de manera que se garantizaba la intermodalidad a través del sistema tarifario único en el área TAM (Transporte Metropolitano Alicante).

Los ejercicios fiscalizados coinciden con el inicio del nuevo contrato de concesión para la prestación del servicio. Además, la entidad participó en la primera convocatoria del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR. La existencia de una nueva empresa responsable de prestar el servicio, a la que se le exigía en su contratación la adopción de medidas dirigidas a mejorar la sostenibilidad del servicio, y la percepción de ayudas del PRTR han contribuido a avanzar en la consecución de la sostenibilidad del transporte público colectivo y la descarbonización del transporte.

Las actuaciones llevadas a cabo por el **Ayuntamiento de Alicante** en 2023 y 2024 dirigidas a la movilidad sostenible del transporte público colectivo han supuesto un importe de 22.416.320,32 euros. La relación de estas actuaciones se recoge en el Anexo VI.

Estas han consistido en la renovación y electrificación de la flota de autobuses, con la adquisición de 23 vehículos eléctricos accesibles y la instalación de los correspondientes puntos de recarga, así como con el incremento del número de autobuses híbridos, que a 31 de diciembre de 2024 han ascendido a 25. Ello ha supuesto que la antigüedad media de la flota haya descendido notablemente a lo largo del periodo objeto de la fiscalización –de 12,23 años, de edad media de los autobuses a 31 de diciembre de 2022, a 6,81 años a 31 de diciembre de 2024–, lo que se traduce en una mejora en la eficiencia y la seguridad de los vehículos.

En materia de accesibilidad, la flota estaba en 2022 adaptaba a personas con movilidad reducida y con discapacidad, incrementándose en 2023 y 2024 los vehículos con estas características.

Asimismo, la entidad ha incorporado diversas soluciones tecnológicas en el transporte, que permiten utilizar los dispositivos móviles en los procesos aplicados en los medios de pago. También ha procedido a la renovación del equipamiento de las paradas de autobuses, sustituyendo las marquesinas por otras con puntos wifi e instalando nuevos paneles de información con los tiempos de espera y recorrido de los autobuses, medidas todas ellas que han favorecido la sostenibilidad medioambiental y social del transporte público colectivo. No obstante, se ha de seguir avanzando en este ámbito, con la adopción de medidas tales como la implantación de herramientas de planificación de viajes y mejora de la información al transporte o de sistemas de información y gestión de la movilidad basados en la medición de la calidad del aire u otros factores medioambientales.

La entidad ha realizado campañas para promocionar el uso del transporte público urbano. Asimismo, la empresa concesionaria ha implantado el sistema gestión ambiental y el transporte a la demanda a las partidas rurales y ha aumento la extensión de la red de transporte urbano.

La entidad también ha informado que la nueva empresa concesionaria ha recibido una certificación sobre la gestión medioambiental, ha incorporado sistemas que contribuyen a reducir el consumo de energía en edificios e instalaciones dedicados al transporte público colectivo –luminarias de bajo consumo en campa cocheras y oficinas– y ha facilitado a los empleados formación y sesiones de

sensibilización para manejar la información ambiental específica para el desarrollo de su puesto de trabajo, así como directrices y herramientas para el cuidado del medio ambiente.

II.3.1.2. AYUNTAMIENTO DE BILBAO

El **Ayuntamiento de Bilbao** cuenta con servicio de autobús, llamado Bilbobus, y de funicular. El primero se presta a través de una empresa externa cuyo contrato, suscrito en 2019, ha sido resuelto en junio de 2024, aunque sigue prestándolo hasta que se adjudique el nuevo contrato a fin de dar continuidad al servicio. El segundo se lleva a cabo con medios propios.

En 2022 en Bilbao se hacía uso de energías renovables en las instalaciones destinadas al transporte público colectivo, con luminarias de bajo consumo, total o parcialmente, y placas fotovoltaicas. Toda la energía eléctrica consumida en las instalaciones tenía garantía de origen renovable. No había hidrogeneras ni pantógrafos, pero sí doce electrolineras.

La empresa concesionaria del servicio de transporte mediante autobús disponía de un sistema de gestión medioambiental conforme a la norma ISO 14001:2015. En 2022 había sido auditada por una empresa externa sobre el sistema de gestión ambiental y energético, en cuyo informe se indicaba que cumplía la normativa de aplicación, señalando, respecto de Bilbao, la introducción del autobús de hidrógeno, así como algunas deficiencias en las instalaciones (incorrecta segregación de algunos residuos o contenedor de baterías usadas de plomo inundado sin techado). Asimismo, había contratado a una empresa externa para la gestión de residuos (peligrosos y no peligrosos).

En materia de intermodalidad, en la ciudad de Bilbao había en 2022 cuatro aparcamientos disuasorios situados a lo largo de la línea de metro, que son gestionados por otras entidades públicas distintas al Ayuntamiento. También existían dos estaciones para la conexión del autobús con otros medios de transporte.

Los autobuses de la flota estaban equipados con varias herramientas para facilitar el acceso y uso del transporte a personas con movilidad reducida o necesidades especiales.

El Ayuntamiento forma parte del Consorcio de Transportes de Bizkaia, que ha diseñado el sistema de integración tarifaria, con un título monedero multimodal válido en todos los operadores de transporte de la red de transportes del Consorcio y una tarjeta sin contacto para el pago.

En cuanto a los medios digitales, la entidad ha contado con herramientas digitales básicas, principalmente, un sistema de información geográfica, el SAE y la aplicación móvil específica del servicio Bilbobus.

Las actuaciones realizadas por el **Ayuntamiento de Bilbao** en 2023 y 2024, dirigidas a lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, han sido escasas y su importe ha ascendido a 7.564.988,34 euros. El detalle de estas actuaciones se recoge en el Anexo VII.

Casi su totalidad, el 92,11 % del importe total de las actuaciones realizadas en esos ejercicios, ha consistido en la compra de autobuses eléctricos y la instalación de electrolineras para su recarga, que estaban subvencionados por el Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

También ha realizado unas obras para la mejora de las paradas de autobús con objeto, entre otros, de mejorar su accesibilidad, y ha renovado su equipamiento, sustituyendo las marquesinas por otras con puntos wifi e instalando nuevos paneles de información.

En materia digital, solo ha renovado la aplicación informática de Bilbobus, sin que haya introducido tecnologías más avanzadas que las disponibles hasta entonces, que permitieran mejorar la eficiencia y la sostenibilidad del transporte colectivo.

II.3.1.3. AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA

El **Ayuntamiento de Córdoba** gestiona el transporte urbano colectivo por autobús a través de gestión directa mediante una empresa pública 100 % municipal. Aunque esta empresa no ha aprobado ningún plan o documento estratégico, anualmente redacta un programa de actuaciones, inversiones y financiación en el que se detallan las inversiones concretas a realizar en cada año y los recursos financieros asignados. Las previsiones contenidas en el mismo se han materializado en algunas de las actuaciones realizadas en los ejercicios fiscalizados, tales como la adquisición de vehículos.

A 31 de diciembre de 2022, la entidad disponía, como sistemas de reducción del consumo de energía en los edificios, centros e instalaciones destinados al transporte del autobús, de lámparas LED (*Light Emitting Diode* o diodo emisor de luz) con detectores de presencia en todas las instalaciones, así como de 83 ventanas con aislamiento térmico y acústico en los edificios de oficinas y de control.

Contaba con placas fotovoltaicas que daban servicio al sistema de iluminación del interior en los aseos de cabecera de dos líneas, y estaba instalada una gasinera desde 2018 como estación de compresión y repostaje de gas natural comprimido vehicular y del taller; no así de hidrogeneras, electrolineras y pantógrafos.

La empresa municipal no tenía implantado un sistema de gestión ambiental ni había recibido ninguna certificación sobre la gestión medioambiental. No obstante, tiene contratada una empresa de asesoría especializada en este ámbito que imparte formación y asesora en la gestión de residuos.

La sociedad municipal gestiona, anualmente, los residuos peligrosos y no peligrosos a través de un gestor autorizado. La empresa tiene instalados, en diferentes puntos diferenciados, puntos verdes, contenedores selectivos y depósitos enterrados para la recogida de los distintos tipos de residuos y aceites usados. Además, la infraestructura de las instalaciones está construida con sistemas para evitar los vertidos[19].

El personal de la entidad había recibido formación destinada a la conducción eficiente y cuidado del medio ambiente.

Aunque el PMUS aprobado en 2013 sí proponía la realización de varias actuaciones con el fin de potenciar el aparcamiento disuasorio, a 31 de diciembre de 2022 no disponía de ninguno. Los medios de transporte público colectivo disponibles en el municipio no se encontraban perfectamente interconectados, de manera que se garantizara la intermodalidad; no disponían de intercambiadores, sino de un punto de conexión en la estación de ferrocarril y la estación de autobuses metropolitanos con cinco líneas de autobuses urbanos.

[19] Alcantarillado independiente destinado al taller que separa los hidrocarburos para que posteriormente sean retirados; planta de reciclaje de agua para el lavado de los autobuses que minimiza el consumo de agua y separa los hidrocarburos y la suciedad; bandejas recogedoras de aceite en los fosos donde se realizan los cambios de aceite; sistemas de alarma que se activan en caso de fugas en los depósitos de gasoil y en la gasinera, etc.

En esa fecha había un carril bus-taxi, de 7,90 km de longitud, que permitía el fomento del uso del transporte colectivo.

El sistema tarifario implantado por la empresa municipal permitía la gestión y validación de billetes y tarjetas de transporte propios. También había un sistema tarifario único en el ámbito urbano y metropolitano.

A 31 de diciembre de 2022, la flota de autobuses contaba con 116 autobuses, de los que 67 eran vehículos limpios (47 propulsados por gas natural comprimido (GNC), diecinueve híbridos y uno eléctrico).

En los ejercicios 2023 y 2024 el **Ayuntamiento de Córdoba** ha llevado a cabo diversas actuaciones dirigidas a la movilidad sostenible del transporte público colectivo, por importe conjunto de 12.754.533,27 euros. La relación de estas actuaciones figura en el Anexo VIII.

La entidad ha continuado con su política de renovación paulatina de la flota hacia vehículos con mejores prestaciones medioambientales en cuanto a emisiones y ruido, con la adquisición de 23 nuevos autobuses impulsados por GNC-híbrido, para lo que la entidad ha empleado el 60,80 % del importe total de todas las actuaciones ejecutadas en esos ejercicios.

Estos autobuses están adaptados a personas con movilidad reducida y con discapacidad visual y auditiva. Cuentan con un sistema de embarcado de información acústica y visual que facilita la información de paradas, destinos y horarios a las personas con discapacidad visual y con pictogramas en diferentes puntos de los autobuses para facilitar la autonomía de las personas con autismo, medidas de accesibilidad que ya cumplían los autobuses disponibles en 2022.

Las obras realizadas en el periodo fiscalizado se han limitado a la instalación de pavimento podotáctil en tres paradas de autobús para la mejora de la accesibilidad a personas con movilidad reducida y al suministro e instalación de nuevas marquesinas en las líneas de las barriadas periféricas. En 2022 el 55 % de las paradas disponían de paneles informativos sobre el tiempo estimado de llegada. En las marquesinas y postes había información con un plano general de líneas y de zona y de un código personalizado para consultar desde el teléfono móvil cualquier información sobre líneas, horarios, etc. La sociedad había instalado la tecnología NaviLens[20] en numerosas paradas de la red, permitiendo a personas con dificultades visuales recibir información en tiempo real sobre líneas y tiempos de espera mediante su teléfono móvil.

En materia de digitalización, la sociedad disponía en 2022 de diversas herramientas para la planificación de viajes y la mejora de la información del transporte, que incluían un SAE y un sistema de *ticketing*, validación de pagos y control de títulos de transporte. Debido a las limitaciones tecnológicas y funcionales derivadas de su antigüedad, la entidad procedió durante los ejercicios fiscalizados, a la renovación del SAE y de *ticketing*, con el objetivo, entre otros, de integrar nuevos medios de pago digitales como aplicaciones móviles y tarjetas bancarias.

Además, con el objetivo de mejorar el acceso al servicio a los usuarios, en 2023 se implementó una solución web corporativa multiplataforma, disponible tanto para entorno web como para dispositivos móviles y en 2024 se renovó el servicio de venta de billete electrónico y mediante código embarcado, ya en funcionamiento desde 2021.

[20] Sistema que permite, a través de unos códigos de colores, que las personas ciegas o con baja visión puedan detectarlos con su teléfono móvil.

La empresa municipal ha realizado diversas campañas de publicidad dirigidas a promocionar el uso del transporte público por autobús en determinadas épocas del año o informar sobre las líneas en centros educativos, cívicos y de mayores y las opciones de recarga de los distintos soportes válidos en la empresa.

II.3.1.4. AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

En la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el servicio de transporte urbano de viajeros se presta por una sociedad municipal, medio propio personificado y servicio técnico del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** y de las demás entidades y organismos autónomos dependientes del mismo.

A 31 de diciembre de 2022, la sociedad disponía en todas sus infraestructuras de luminarias con tecnología LED. Además, el grupo de presión y las principales bombas que suministran agua en las instalaciones estaban gestionadas a través de un sistema de arranque progresivo que optimizaba el consumo de energía eléctrica.

La sede central la empresa de transporte urbano contaba con una planta fotovoltaica de autoconsumo y tenía contratado el suministro de energía eléctrica de todas sus infraestructuras con porcentaje de energía renovable igual o superior al 50 %. Además, había paneles fotovoltaicos en postes de información en paradas.

No contaba con hidrogeneras, electrolineras ni pantógrafos, aunque sí con cargadores de baterías eléctricas para los vehículos cero emisiones de la flota.

La empresa realizaba mediciones con el fin de evaluar y controlar sus impactos medioambientales y tenía implantado y certificado un sistema de gestión medioambiental según la norma ISO 14001:2015 desde el año 2003.

Los medios de transporte público colectivo disponibles en el municipio se encontraban interconectados en 2022 y se disponía de integración tarifaria. La flota era de piso bajo, favoreciendo el acceso de personas con movilidad reducida, además de disponer de un servicio especial a demanda para personas con necesidades especiales.

En ese ejercicio la empresa disponía de ciertas herramientas de digitalización, como la aplicación informática para dispositivos móviles y postes de información de paso en tiempo real –ambos adaptados para invidentes o con visibilidad reducida–, SAE que permite monitorizar la flota que presta el servicio en tiempo real, así como sistemas de pago con tarjeta o con código.

Las actuaciones llevadas a cabo en los ejercicios 2023 y 2024, por importe conjunto de 52.313.442,73 euros, se han dirigido hacia la ejecución de obras, la digitalización del transporte público colectivo y la promoción y difusión del transporte público colectivo, además de otras actuaciones como el mantenimiento integral de los puntos o postes de información al viajero alimentados por energía solar o el suministro de tarjetas inteligentes sin contacto. La relación de estas actuaciones se detalla en el Anexo IX.

El mayor importe de las actuaciones realizadas en los ejercicios fiscalizados, el 66,06 % del importe total de las actuaciones examinadas, corresponde a obras relacionadas con el proyecto denominado MetroGuagua, sistema de transporte de alta capacidad mediante guaguas articuladas, que se inició en 2017 y que debía concluir en 2021, pero que no ha finalizado en las fechas previstas debido a

incidencias en la ejecución de las obras, siendo la última fecha prevista de finalización el segundo trimestre de 2028.

Las actuaciones de digitalización las ha acometido, fundamentalmente, contando con ayudas del PRTR, en agrupación con otros tres ayuntamientos, los de Donostia/San Sebastián, Málaga y Palma, para el desarrollo del proyecto INNOBUS-TUR: digitalización de modos de pagos, sistemas de información y comunicación y paradas y marquesinas inteligentes, entre otras, como se expondrá en el Subepígrafe II.3.2.3. Solo alguna actuación de mantenimiento de software la ha ejecutado de forma individual y exclusivamente con fondos propios.

Asimismo, en esos ejercicios ha adquirido catorce autobuses eléctricos y uno de pila de hidrógeno, además de instalar puntos de recarga para los primeros.

II.3.1.5. AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

El transporte público colectivo urbano en Málaga se presta a través de una empresa municipal de transportes adscrita al **Ayuntamiento de Málaga**. En 2022 había una flota de 249 autobuses, 37 de ellos híbridos y ninguno eléctrico. Todos los vehículos estaban adaptados a personas con movilidad reducida y con discapacidad visual y auditiva.

En ese año había 49 líneas de autobús con 921 km y 1.108 paradas, 563 de ellas, el 50,81 %, cumplía en su totalidad el artículo 6 del Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.

Existía integración tarifaria, mediante la tarjeta transbordos multiviajes con la que se podían realizar diferentes etapas en un mismo viaje de forma gratuita.

A diciembre de 2022, había luminarias LED en el taller, en los aparcamientos de cocheras y en la estación de autobuses. También contaba con placas solares para el calentamiento del agua del vestuario de taller y parte de la flota de autobuses disponía de placas fotovoltaicas para la recarga de las baterías. No había hidrogeneras, electrolineras ni pantógrafos.

Para favorecer la intermodalidad, en 2022 ya contaba con 1.868 plazas de aparcamientos disuasorios de bicicletas y 700 plazas de vehículos.

Desde el año 2001 la empresa municipal de transportes tiene implantado un sistema de gestión ambiental, según norma ISO 14001.

También disponía en 2022 de un centro de control y gestión equipado con un software específico que permitía disponer de la localización de cada bus en tiempo real, coordinado con la programación de los servicios y la monética.

Asimismo, contaba con una aplicación para web y móvil que permitía disponer de toda la información de la red de transporte urbano ofrecido por la empresa, así como los tiempos de llegada de los autobuses a las paradas y horarios planificados. Disponía de funcionalidades como el *seguimiento del trayecto* donde el usuario podía planificar su viaje y le guiaba a lo largo del trayecto, avisando al usuario antes de llegar a su parada de destino. También permitía la recarga de títulos de transporte y la obtención de códigos para el acceso al autobús.

Málaga tiene un Observatorio de la Movilidad Viaria, que es una infraestructura integrada en el centro de gestión, el centro de semaforización y el centro de señalización. Cuenta con un circuito

cerrado de televisión con 137 cámaras, trece paneles informativos y un sistema informático para controlar la red semafórica. En el periodo fiscalizado se han incorporado dieciséis nuevos paneles informativos.

Durante los ejercicios fiscalizados el **Ayuntamiento de Málaga** ha seguido avanzando hacia la sostenibilidad del transporte público colectivo, mediante medidas dirigidas a una mayor sostenibilidad social y medioambiental. El total de actuaciones, por importe de 49.175.802,03 euros, se relaciona en el Anexo X.

La mayor inversión se ha llevado a cabo en la adquisición de autobuses y de cargadores para la recarga de autobuses eléctricos, con un 82,87 % del importe total de las actuaciones realizadas en 2023 y 2024. Se han incorporado veinte autobuses eléctricos y otros 23 estaban pendientes de recepción a 31 de diciembre de 2024. También se han incorporado a la flota doce autobuses híbridos y otros diez se recibirán en 2025.

En 2024 la ciudad cuenta con un mayor número de paradas –1.147–, de las cuales 601 cumplen lo dispuesto en el Real Decreto 1544/2007. También hay una nueva línea.

En 2024 se están dotando de placas fotovoltaicas a las estaciones de autobuses. También ha realizado diversas obras dirigidas a fomentar el transporte público colectivo y lograr una mayor accesibilidad, todas ellas financiadas con subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, si bien alguna no está concluida por incidencias surgidas en su ejecución: construcción y puesta en servicio de un carril bus exclusivo para mejorar el transporte público en el campus universitario; priorización en el viario y construcción de paradas accesibles; y mejora de la accesibilidad física de las paradas de autobús y su adaptación a los requerimientos contenidos en el Real Decreto 1544/2007.

Asimismo, durante el periodo fiscalizado la entidad ha incorporado diversas soluciones tecnológicas en el transporte, para las que también ha contado con ayudas del citado Programa del PRTR. El Ayuntamiento ha recibido subvenciones para tres proyectos, dos de ellos presentados de manera individualizada ante el MITMA y otro en agrupación con otros tres ayuntamientos, para el desarrollo del proyecto INNOBUS-TUR, al que se ha hecho anteriormente referencia. Estas actuaciones han consistido en la digitalización de los medios de pago y la eliminación del pago en efectivo; la digitalización de los sistemas de comunicación e información; la sustitución de marquesinas existentes por otras inteligentes con nuevos paneles de información con los tiempos de espera y recorrido de los autobuses; la implantación de sistemas de sensorización y monitorización de los autobuses, así como de antiemparejamiento de autobuses y de conducción eficiente; y el desarrollo y puesta en servicio de sistema digital de información a usuarios del transporte público, entre otras.

II.3.1.6. AYUNTAMIENTO DE MURCIA

El servicio de transporte colectivo urbano gestionado por el **Ayuntamiento de Murcia** se compone de una red de líneas de autobús y una línea tranviaria. Ambos servicios se prestan por empresas concesionarias. El servicio de transporte urbano en autobús es complejo debido a la gran extensión y dispersión poblacional existente en el municipio, lo que dificulta la existencia de un sistema de transporte público eficiente. Este servicio se presta por dos empresas, una para el transporte por la ciudad y otra para las pedanías. El Proyecto de servicio de la nueva red de transporte público colectivo en autobús urbano, aprobado el 14 de enero de 2022, prevé la unificación de este servicio en un único operador, si bien esta medida aún no se ha alcanzado, debido, entre otros motivos, a que esta nueva red de servicios se desarrollará tanto dentro del término municipal como en su área

metropolitana, lo que se ha visto afectada por el Plan Director de Transportes de la Región de Murcia.

A 31 de diciembre de 2022 las empresas concesionarias contaban con sistemas que contribuían a reducir el consumo de energía en los edificios, centros e instalaciones destinados al transporte público colectivo, tales como luminarias de bajo consumo energético. Dos de ellas disponían también de sistemas de climatización sostenibles energéticamente.

Dos de las empresas concesionarias estaban haciendo uso de energías renovables en medios, edificios, centros e instalaciones del transporte público colectivo con paneles solares térmicos y con placas fotovoltaicas en autobuses, paradas y centros logísticos. Una de las empresas disponía de electrolineras.

A 31 de diciembre de 2022 las empresas concesionarias tenían implantado un sistema de gestión ambiental y habían recibido algún certificado respecto a la gestión ambiental. También habían realizado auditorías internas y externas de seguimiento de la calidad de la gestión medioambiental.

En materia de residuos habían contratado a una empresa para el tratamiento de residuos.

A 31 de diciembre de 2022 Murcia tenía aparcamientos disuasorios para vehículos y bicicletas y se disponía de integración tarifaria, que permitía el trasbordo entre distintos medios transporte, lo que fomentaba del uso del transporte público colectivo.

En materia de accesibilidad la flota estaba adaptada para facilitar el acceso al transporte a personas con movilidad reducida o necesidades especiales (rampas de accesos para sillas de ruedas, sistema de arrodillamiento, piso bajo y sistema de megafonía que permite activar el programa de síntesis de voz que informa de próximas llegadas en parada y de destinos dentro del autobús).

Respecto a los medios digitales, la flota de autobuses llevaba embarcado SAE y aplicación móvil gratuita que proporcionaba información en tiempo real sobre las líneas de autobús y las esperas en las paradas en Murcia y sus pedanías. Los autobuses y las paradas destinados al transporte por la ciudad tenían, además, el sistema NaviLens, un sistema de alerta de seguridad en la flota y un sistema que permitía a las diversas unidades de control electrónico dentro del vehículo intercambiar información, reduciendo el cableado y simplificando la gestión electrónica. El tranvía disponía de un sistema SAE para gestión del tráfico, otro sistema para gestionar de forma eficiente el mantenimiento del material rodante, las infraestructuras y las instalaciones, el sistema NaviLens en andén y tranvías, así como la aplicación de usuarios con información del servicio en tiempo real.

En la flota no había autobuses híbridos ni eléctricos. Del total de la flota solo 31, el 25 %, eran autobuses propulsados por GNC.

En 2023 y 2024 no se han comprado autobuses, a pesar de que la adquisición de autobuses urbanos propulsados por energías limpias (eléctrica o hidrógeno) se encontraba subvencionada por el Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

Las actuaciones realizadas por la entidad en esos ejercicios, por importe conjunto de 34.945.208,01 euros, han consistido principalmente en la ejecución de obras e infraestructuras en la vía pública, para las que la entidad ha empleado el 82,93 % del importe total de todas las actuaciones realizadas en esos ejercicios. El total de actuaciones se relaciona en el Anexo XI.

Las obras han tenido por objeto la implantación de nodos de transporte para favorecer la movilidad en el transporte público, la redacción del proyecto para la implantación de tres líneas de transporte

público colectivo de la tipología de Bus Tránsito Rápido (BTR) y la ampliación de la red de plataformas destinadas a carriles bici y carriles bus y la implantación de líneas de BTR.

En lo que respecta a la digitalización, las actuaciones realizadas han sido el suministro, instalación, integración y puesta en marcha de los elementos que conforman los sistemas inteligentes de transporte para la prestación del servicio de transporte público urbano mediante autobús. Sin embargo, esta actuación, financiada con fondos del PRTR, no se han implantado en la flota de autobuses ni hay una fecha concreta para su implementación ya que los elementos objeto de contratación se facilitarán por el Ayuntamiento al nuevo operador, una vez se adjudique el nuevo contrato de concesión. También está en ejecución la implementación de nuevos medios de pago, tarjeta inteligente, en el transporte público municipal.

La entidad también ha realizado otras actuaciones, tales como la firma de un convenio con una Universidad para el desarrollo del laboratorio de Movilidad Urbana Municipal de Murcia, unidad de apoyo y de asesoramiento para la toma de decisiones relacionadas con la movilidad urbana.

II.3.1.7. AYUNTAMIENTO DE PALMA

El **Ayuntamiento de Palma** gestiona el transporte urbano colectivo por autobús a través de una empresa pública 100 % municipal.

La entidad, consciente de la antigüedad del parque móvil de transporte urbano colectivo con que contaba, que ocasionaba la emisión de más contaminación y una menor eficiencia energética, emprendió en 2018 un proyecto de renovación de sus autobuses, con el que pretendía la eliminación de las emisiones contaminantes de CO_2, partículas y la reducción del impacto sonoro. Una de las medidas adoptadas fue la aprobación de un acuerdo marco para la adquisición de autobuses urbanos de gas natural comprimido Euro VI para el periodo 2018-2023, habiéndose realizado una primera adquisición de 100 autobuses y una segunda de 44.

A diciembre de 2022 la empresa contaba con una planta fotovoltaica situada en el centro de operaciones y disponía de luminarias de bajo consumo energético en este centro y en su centro administrativo. Además, a dicha fecha, 144 autobuses disponían de placas solares. La empresa no contaba con hidrogeneras, electrolineras ni pantógrafos, pero sí con una gasinera.

La empresa no tenía implantado ningún sistema de gestión ambiental. Únicamente disponía, según publica en su página web, de un sistema de gestión de la calidad basado en las normas ISO 9001 de gestión de calidad, UNE 13816 de calidad en el transporte y UNE 93200 de carta de servicios. Tampoco disponía de normativa sobre gestión de residuos aplicada al transporte público colectivo, ni había llevado a cabo ninguna actuación de formación y sensibilización a su personal en esta materia, entregando los residuos peligrosos y no peligrosos derivados de su actividad a dos empresas externas especializadas en dicha gestión.

A 31 de diciembre de 2022 la ciudad de Palma contaba con tres aparcamientos disuasorios.

En cuanto a las herramientas de digitalización, la entidad disponía de diversos softwares para la gestión del transporte público colectivo enfocadas a la planificación, operación, supervisión y optimización del servicio, principalmente herramientas digitales para la planificación de viajes y la mejora de la información del transporte, para la venta de billetes y para el mantenimiento de la flota. Además, contaba con una aplicación móvil que permitía al usuario la consulta de líneas, horarios y la previsión de llegadas en tiempo real.

Durante los ejercicios fiscalizados el **Ayuntamiento de Palma** ha seguido avanzando hacia la sostenibilidad del transporte público colectivo, mediante medidas dirigidas a una mayor sostenibilidad social y medioambiental. El total de actuaciones, por importe de 43.143.888,85 euros, se relaciona en el Anexo XII.

En septiembre de 2022 Palma aprobó un nuevo PMUS que sustituía al anterior de 2014. En dicho plan se analizaron los datos de movilidad de la ciudad, recogiéndose como uno de sus objetivos un crecimiento del transporte público de un 5 %, pasando del 13 % en 2022 al 18 % en 2030. Para lo consecución de estos objetivos se recogieron cuarenta acciones estructuradas en siete ejes, uno de ellos, la mejora del transporte público de la empresa municipal.

Por ello, la mayor inversión de esta entidad se ha destinado a la adquisición de autobuses, por importe de 29.236.600,00 euros, IVA excluido, con un 67,77 % del importe total de las actuaciones realizadas en 2023 y 2024. Se han incorporado sesenta y un autobuses, diecisiete eléctricos y cuarenta y cuatro de GNC, todos ellos recepcionados en el periodo fiscalizado, y se ha dotado de infraestructura para la recarga de doce autobuses eléctricos.

Además, la entidad realizó actuaciones dirigidas a la mejora de accesibilidad de las paradas, actuaciones que incluían la adquisición de nuevas marquesinas y la ejecución de las obras necesarias para su instalación, así como la mejora de accesibilidad de las ya existentes.

Durante el periodo fiscalizado la entidad ha incorporado diversas soluciones tecnológicas en el transporte que han consistido en la digitalización de los medios de pago y la eliminación del pago en efectivo; la digitalización de los sistemas de comunicación e información; la implantación de sistemas de sensorización y monitorización de los autobuses, así como de antiemparejamiento de autobuses y de conducción eficiente; y el desarrollo y puesta en servicio de sistema digital de información a usuarios del transporte público, entre otras.

Por último, la entidad llevó a cabo un proyecto educativo para la promoción y difusión del transporte público, con el objetivo, entre otros, de fomentar el uso del bus como alternativa sostenible al coche y sensibilizar sobre las diferentes problemáticas medioambientales y urbanas derivadas del uso de este.

Para la financiación de estas actuaciones la entidad ha contado con ayudas del citado Programa del PRTR. El Ayuntamiento ha recibido subvenciones para tres proyectos, dos de ellos presentados de manera individualizada ante el MITMA y otro en agrupación con otros tres ayuntamientos, para el desarrollo del proyecto INNOBUS-TUR. Además, para la adquisición de autobuses eléctricos, ha contado con subvenciones de la Comunidad Autónoma de las Illes Balears.

II.3.1.8. AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

El transporte público colectivo urbano en Sevilla se presta por una empresa municipal adscrita al **Ayuntamiento de Sevilla**. Esta entidad cuenta con un plan estratégico para el periodo 2021-2030 con cuatro perspectivas y diecinueve objetivos estratégicos, entre los que se encuentran mejorar la movilidad sostenible en Sevilla y su área metropolitana, aumentar la capacidad de la red y la accesibilidad y avanzar en la integración modal. Asimismo, el código ético de esta empresa incluye entre sus principios el respeto al medio ambiente.

A diciembre de 2022 contaba con una planta solar en el aparcamiento de autobuses de TUSSAM, con 54 velas solares con una extensión de 15.000 m² y la energía eléctrica consumida en las instalaciones tenía la consideración de energía verde, al ser de origen renovable. A esa fecha

disponía de un total de 788 luminarias, de las que 467 eran tipo LED. Había sustituido las climatizadoras que funcionaban con gas natural por otras que funcionan con electricidad renovable y había paneles solares en los edificios y centros destinados al transporte público. Contaba con hidrogeneras y diez electrolineras, no así de pantógrafos.

A esa fecha tenía implantado un sistema de gestión ambiental según la norma UNE EN ISO 14001:2015 y según el Reglamento 1221/2009 EMAS III, modificado por el Reglamento UE 2017/1505 y Reglamento UE 2018/2026, y contaba con un certificado ODS-Cámara de contribución a los objetivos de desarrollo sostenible. También se habían realizado auditorías internas y externas del seguimiento de gestión de calidad medioambiental.

La sociedad municipal había realizado actuaciones de gestión de los residuos (peligrosos y no peligrosos) derivados de la actividad del transporte público colectivo. El personal de la entidad había recibido formación y sesiones de sensibilización cuyo objetivo era manejar información ambiental específica para el desarrollo de su puesto de trabajo.

A 31 de diciembre de 2022 en la ciudad de Sevilla había siete aparcamientos disuasorios en la corona del centro histórico y en zonas de especial saturación de tráfico y la configuración de la red de líneas de autobús estaba diseñada favoreciendo la intermodalidad.

En 2016 se habían iniciado obras en distintos puntos de la ciudad para la adaptación y mejora de la accesibilidad de las paradas a personas con movilidad reducida, creando y mejorando los entornos de las paradas. A bordo de la flota había un sistema que anunciaba en las cercanías de las paradas su nombre, permitiendo a las personas con discapacidad visual estar informados.

La aplicación para dispositivos móviles estaba adaptada para invidentes. Toda la flota tenía rampas automáticas y/o manuales, que facilitaban el acceso a las personas con movilidad reducida.

En cuanto a las herramientas de digitalización, la entidad disponía de un cuadro de mando, diseñado en 2016, para la captación de datos que facilitaba la toma de decisiones estratégicas (indicadores asociados, entre otros, a medio ambiente). También disponía de un sistema de *ticketing.*

Las actuaciones llevadas a cabo en 2023 y 2024, por importe conjunto de 97.379.664,02 euros, han consistido en la adquisición de autobuses y material tranviario. La empresa municipal de transportes había apostado por los autobuses propulsados por GNC, lo que se había traducido en la adquisición de este tipo de autobuses y la construcción de una estación de carga rápida de GNC. A 31 de diciembre de 2022, había 314 autobuses de esta tipología, de un total de 425 –el 73,88 % de la flota–. No hay ningún vehículo eléctrico.

En los ejercicios fiscalizados la entidad ha adquirido 33 autobuses eléctricos, 23 de ellos contando con ayudas del PRTR, que representan el 7,67 % de la flota, así como infraestructura para la recarga de 23 autobuses. También ha adquirido cinco unidades tranviarias.

Asimismo, ha acometido diversas obras que han afectado al servicio de autobús y al tranviario: construcción de un carril bus segregado, así como obras e instalación de equipos de parada en uno de los tramos del metro ligero.

En materia de digitalización, la entidad ha llevado a cabo dos actuaciones, el pago directo con tarjeta bancaria sin contacto y el acceso a internet en la flota.

Ha realizado campañas de difusión con el objetivo de informar, sensibilizar y concienciar a los ciudadanos del uso y las ventajas del transporte urbano de Sevilla y ha contratado la creación de

una línea 900, gratuita para los usuarios, con objeto de recibir directamente las consultas sobre los servicios de la entidad

Igualmente, ha renovado el servicio de gestor integral de residuos peligrosos y no peligrosos de sus instalaciones.

El total de actuaciones ejecutadas por el Ayuntamiento de Sevilla se relaciona en el Anexo XIII.

II.3.1.9. AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

El servicio de transporte colectivo urbano gestionado por el **Ayuntamiento de Zaragoza** se compone de una red de líneas de autobús y una línea de tranvía. El servicio de transporte urbano por autobús se presta por una empresa externa con la que el Ayuntamiento había suscrito un contrato de gestión de servicio público en julio de 2013, en la modalidad de concesión, por un periodo de diez años.

El servicio público de transporte por tranvía se realiza por una sociedad de economía mixta desde el 30 de julio de 2009, por un plazo de 35 años.

Desde la formalización del contrato de concesión de transporte en autobús el Ayuntamiento ha aprobado su modificación en siete ocasiones. En los primeros años se modificó el plan de renovación de la flota con el fin de sustituir el material móvil de propulsión de gasóleo por vehículos híbridos, se implantó una nueva línea, se amplió otra y se mejoró la frecuencia en las mismas, con el objeto de incentivar su uso.

Con el objetivo de transformar la flota del servicio de transporte público en flota de cero emisiones, en línea con lo previsto en el PMUS, el Ayuntamiento ha aprobado en 2021 y 2023 sendas modificaciones del contrato de gestión del servicio para la renovación de la flota mediante la adquisición de 160 nuevos vehículos eléctricos que habrían de incorporarse sucesivamente –los últimos en julio de 2027–, así como la adecuación de infraestructura eléctrica, reparación de pavimentos, inversión en puntos de recarga y otras actividades complementarias.

Al objeto de obtener financiación para la consecución de este objetivo, la entidad participó en las dos convocatorias del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

A 31 de diciembre de 2022, la flota de autobuses contaba con 17 autobuses eléctricos y 111 híbridos, representando el número de vehículos limpios el 36 % del total de autobuses[21]. El número de unidades tranviarias operativas era de 21[22].

A esa fecha, la entidad no tenía establecidas, como sistemas de reducción del consumo de energía en los edificios, centros e instalaciones destinados al transporte del autobús, tales como luminarias de bajo consumo energético o sistemas de climatización sostenibles energéticamente. Sin embargo, en el servicio de tranvía se instalaron equipos de iluminación LED en los talleres en 2018 y en las paradas en 2019.

[21] A 31 de diciembre de 2024, el número de vehículos eléctricos ha aumentado hasta 72, con lo que el porcentaje de vehículos limpios se ha incrementado al 51 %. El objetivo previsto en el PMUS era lograr un 50 % de la flota eléctrica al final de su vigencia (2026); en 2024, se ha alcanzado un 20,17 %.

[22] A 31 de diciembre de 2024 era de 23 (por la compra de dos unidades con ayudas PRTR).

El 100 % de la energía eléctrica en cocheras del servicio de autobús y en tranvía es renovable con certificado de origen. El servicio de autobús, además, dispone de una instalación fotovoltaica en el edificio de cocheras, placas fotovoltaicas en 20 aseos para conductores en terminal de líneas y se han instalado 80 cargadores en la electrolinera y 76 pantógrafos invertidos.

La entidad gestora del servicio de transporte por autobús tenía implantado algún sistema de gestión ambiental y había recibido alguna certificación sobre la gestión medioambiental.

En materia de residuos, las empresas prestadoras del servicio de autobús y tranvía gestionan, anualmente, los residuos peligrosos y no peligrosos a través de un gestor autorizado. Las empresas acondicionan sus residuos en contenedores segregados según tipología; la empresa concesionaria del servicio de autobús mantiene, además, un archivo cronológico de residuos con la descripción y cantidad de los residuos generados, la documentación que permite el control y seguimiento de cada uno de ellos, y la operación a la que se someten en su destino final.

A 31 de diciembre de 2022 Zaragoza disponía, vinculados a la línea del tranvía, de dos aparcamientos intermodales bonificados[23] para vehículos y un estacionamiento seguro de bicicletas, y puntos de interconexión entre las líneas de autobús y de estas con la línea de tranvía, lo que permitía el fomento del uso del transporte público colectivo y se garantizaba la intermodalidad.

También disponía de integración tarifaria (utilización de “billete único” para un viaje con diferentes etapas y varios modos de transporte) y de un sistema tarifario único en el ámbito urbano y metropolitano.

En materia de accesibilidad, la totalidad de la flota de autobuses y tranvía estaba en 2022 adaptada a personas con movilidad reducida y con discapacidad visual y auditiva. La empresa concesionaria del servicio de autobús disponía también de diez microbuses a demanda para la prestación del servicio a personas con movilidad reducida.

Las actuaciones llevadas a cabo por el **Ayuntamiento de Zaragoza** en 2023 y 2024, relacionadas en el Anexo XIV, han tenido un importe total de 94.441.906,20 euros.

Estas han consistido en la renovación y electrificación de la flota de autobuses y de tranvías, con la adquisición de 108 vehículos eléctricos accesibles y la electrificación del centro de operaciones que comprendía, entre otros, la renovación de las instalaciones en las cocheras y la instalación de los correspondientes puntos de recarga, así como con la adquisición de dos nuevas unidades tranviarias, para lo que la entidad ha empleado el 96,75 % del importe total de todas las actuaciones ejecutadas en esos ejercicios.

La empresa concesionaria del servicio de autobús también ha realizado diversas obras de acondicionamiento y colocación de plataformas en las paradas de autobús en 2023 y 2024, y ha ampliado la extensión de la red de transporte urbano.

En materia de digitalización, a 31 de diciembre de 2022 la entidad ya disponía de herramientas para la mejora del servicio y de la experiencia del usuario (planificación de viajes, procedimientos de *ticketing,* integración títulos, etc.) y de mejora de gestión de movilidad.

[23] Los aparcamientos estaban situados en las entradas a la ciudad y permiten dejar el coche en un lugar vigilado con una tarifa hiperreducida (si se utiliza al menos dos veces en las siguientes 24 horas), para fomentar el desplazamiento en tranvía.

En 2023 y 2024 ha incorporado diversas soluciones tecnológicas en el transporte que permiten utilizar los dispositivos móviles en los procesos aplicados en los medios de pago en autobús y tranvía. Asimismo, la empresa concesionaria del servicio de autobús ha implementado una tecnología que permite, a través de unos códigos de colores similares a los códigos de barras, que las personas ciegas o con baja visión puedan detectarlos con su teléfono móvil, y ha instalado información dinámica en las paradas de autobuses. Todas estas medidas tecnológicas han favorecido la sostenibilidad medioambiental y social del transporte público colectivo, si bien la entidad considera necesario implementar en los próximos años herramientas y recursos que permitan completar los modelos de simulación de movilidad y generar un gemelo digital que pueda mantenerse y actualizarse en el tiempo y ser alimentado con información adecuada y permanente.

II.3.2. Actuaciones realizadas en 2023 y 2024 según su tipología

Los ayuntamientos fiscalizados han ejecutado en los ejercicios fiscalizados una serie de actuaciones con el fin de lograr la sostenibilidad medioambiental y social de la movilidad urbana y la mejora del transporte público colectivo.

En el cuadro siguiente se resumen las actuaciones realizadas según su tipología, indicando su número y su importe, que comprende el importe de los contratos celebrados y los incrementos producidos con motivo de las modificaciones aprobadas hasta 31 de diciembre de 2024.

CUADRO 6. ACTUACIONES REALIZADAS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS SEGÚN SU TIPOLOGÍA

AYUNTAMIENTO	ADQUISICIÓN MATERIAL MÓVIL E INFRAESTRUCTURAS RECARGA VEHÍCULOS		OBRAS Y ESTRUCTURAS EN VÍA PÚBLICA		DIGITALIZACIÓN		INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN		OTRAS		TOTAL	
	Nº	Importe (€)	Nº	Importe (€)	Nº	Importe (€)	Nº	Importe (€)	Nº	Importe (€)	Nº	Importe (€)
ALICANTE	2	15.262.188,98	0	0,00	1	3.257.077,51	1	59.195,03	3	3.837.858,80	7	22.416.320,32
BILBAO	2	6.967.883,58	1	493.443,59	2	103.661,17	0	0,00	0	0,00	5	7.564.988,34
CÓRDOBA	1	7.755.000,00	2	17.303,62	3	4.945.286,13	4	36.943,52	0	0,00	10	12.754.533,27
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	2	9.996.888,46	4	34.544.516,48	12	5.761.282,93	2	198.716,86	1	1.812.038,00	21	52.313.442,73
MÁLAGA	2	40.797.802,94	4	1.631.330,65	8	6.746.668,44	0	0,00	0	0,00	14	49.175.802,03
MURCIA	0	0,00	3	29.575.517,28	3	5.267.645,09	0	0,00	1	102.045,64	7	34.945.208,01
PALMA	2	29.740.600,00	1	5.427.480,63	13	7.917.431,38	1	58.376,84	0	0,00	17	43.143.888,85
SEVILLA	3	58.029.782,79	3	36.611.115,25	2	1.486.690,98	2	1.222.075,00	1	30.000,00	11	97.379.664,02
ZARAGOZA	3	91.373.630,91	1	307.722,69	3	1.265.078,60	0	0,00	1	1.495.474,00	8	94.441.906,20
TOTAL	17	259.923.777,66	19	108.608.430,19	47	36.750.822,23	10	1.575.307,25	7	7.277.416,44	100	414.135.753,77

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

Estas actuaciones se llevaron a cabo mayoritariamente con medios externos. Los ayuntamientos, las empresas municipales o las concesionarias acudieron a su contratación, siendo excepcional el empleo de medios propios –actuaciones de información y difusión del **Ayuntamiento de Córdoba**–.

II.3.2.1. ADQUISICIÓN DE MATERIAL MÓVIL E INFRAESTRUCTURAS PARA LA RECARGA DE VEHÍCULOS

Adquisición de autobuses

Todos los ayuntamientos fiscalizados, salvo el **Ayuntamiento de Murcia**[24], adquirieron, bien directamente o a través de las empresas municipales o concesionarias, autobuses en 2023 y/o 2024, con el objeto de transformar e incrementar las flotas de transporte público, retirando aquellos vehículos más antiguos con emisiones III o anteriores y sustituyéndolos por otros propulsados por energías limpias.

La existencia de un alto número de autobuses con una edad media conjunta de 9,44 años y un elevado número de kilómetros de servicio ha llevado a las entidades a la sustitución de los autobuses disponibles por otros con mejores prestaciones medioambientales y de accesibilidad.

Los planes sobre movilidad aprobados por estas entidades preveían la descarbonización de la movilidad urbana y la electrificación del transporte público. Un menor coste de consumo, una menor contaminación atmosférica y la no emisión de ruidos son algunas de las ventajas que las entidades fiscalizadas observaban en los vehículos de transporte públicos eléctricos.

No obstante, estos planes plantearon mayoritariamente la adquisición de vehículos de forma genérica, sin concretar el número y el porcentaje de vehículos a adquirir, el tipo de combustible, ni el periodo temporal en el que habían de realizarse las compras, por lo que no es posible verificar su grado de cumplimiento.

Solo el PACES del **Ayuntamiento de Bilbao** o los PMUS de los **Ayuntamientos de Palma** y **Zaragoza** han concretado el número o el tipo de vehículo a adquirir.

Así, el PACES del **Ayuntamiento de Bilbao** prevé que en 2030 la flota de autobuses esté integrada por 72 % vehículos híbridos y 18 % eléctricos. A 31 de diciembre de 2024, la flota de autobuses estaba formada por el 17,73 % diésel, el 66,67 % híbrido y el 15,60 % eléctrico.

El PMUS del **Ayuntamiento de Palma** contiene dos previsiones, una a corto plazo, consistente en la incorporación de cinco autobuses de hidrógeno verde en 2023, que se complementaría con la adquisición de hasta doce buses eléctricos, cuya licitación tendría lugar en 2022, en el marco de las ayudas procedentes del PRTR, y otra a medio plazo, que reside en no contar con ningún autobús con diésel, alcanzando el 20 % de los vehículos de bajas emisiones en 2030. La primera previsión se ha cumplido, mientras que la segunda requiere que sea impulsada por la entidad, pues aunque aún no se ha cumplido el hito temporal, a 31 de diciembre de 2024 el número de vehículos diésel ascendía a 71.

El PMUS del **Ayuntamiento de Zaragoza** prevé el incremento de la flota de autobuses eléctricos, hasta conseguir en 2027 –año final de vigencia del PMUS– una red 50 % eléctrica y el resto híbrida, para la mejora de la calidad del aire, así como para reducir la contaminación atmosférica y acústica[25]. Con este fin, el Gobierno de Zaragoza declaró de interés público, en 2021 y en 2023, la modificación del contrato de gestión del servicio público de transporte por autobús y la prórroga del

[24] Como se ha indicado anteriormente, el **Ayuntamiento de Murcia** solo incrementó su flota con autobuses diésel con sistema AdBlue. La entidad ha informado que tiene previsto la renovación de la flota, mediante la adscripción de una flota medioambientalmente más limpia en el nuevo contrato de transporte público colectivo que tiene proyectado licitar.

[25] A 31 de diciembre de 2024, la flota de autobuses estaba formada por 49 % diésel –de ellos, 80 % AdBlue–, 31 % híbridos y 20 % eléctricos.

contrato hasta 31 de julio de 2027, que incluía, entre otros extremos, la transición de la flota de autobuses urbanos, compuesta en 2021 de 352 vehículos (111 híbridos, cuatro eléctricos y el resto de combustión), hacia una flota 100 % eléctrica[26], la ampliación y modernización de las unidades tranviarias, la renovación de las instalaciones en las cocheras e inversión en puntos de recarga y una nueva conexión a la red eléctrica que permitiera atender incrementos energéticos. La repercusión económica total de ambas modificaciones supone un coste estimado máximo de 58.270.020,97 euros y 89.836.044,62 euros, sin IVA, respectivamente, no siendo necesario el reequilibrio de la concesión. Para hacer frente a estos gastos, la entidad se acogió a las dos convocatorias de ayudas en el marco del PRTR, lo que le permitió la incorporación primero de 68 vehículos eléctricos a la flota de autobuses y posteriormente otros 40, además de la adecuación de infraestructura eléctrica.

Al margen de los planes de los ayuntamientos fiscalizados, Alicante, Bilbao, Málaga y Sevilla establecieron algunas previsiones sobre las características de las nuevas adquisiciones. El contrato de concesión del servicio público del transporte urbano colectivo de viajeros en autobús, suscrito en noviembre de 2022, por el **Ayuntamiento de Alicante** preveía la adquisición de 23 vehículos eléctricos por la empresa concesionaria y su puesta en funcionamiento antes del 31 de diciembre de 2024, lo que no se llevó a efecto en el plazo estipulado, como se expone más adelante.

El **Ayuntamiento de Bilbao** había fijado en el pliego de prescripciones técnicas del contrato de prestación del servicio público de transporte urbano un plan de renovación de la flota, que fue modificado en dos ocasiones con ocasión de las dos convocatorias de ayudas en el marco del PRTR, sustituyendo los autobuses híbridos que estaba previsto que se adquirieran, por autobuses eléctricos que eran el tipo de vehículos subvencionables, de forma que en 2024 la flota estaría compuesta por 25 autobuses diésel, 94 híbridos y 22 eléctricos, previsión que se ha cumplido. El contrato preveía un sistema de pagos a la empresa concesionaria, de forma que, además del importe mensual a abonar por el Ayuntamiento por el servicio prestado, tenía que pagar el importe relativo a la amortización de las inversiones, entre ellas, los vehículos híbridos que inicialmente estaba previsto que debía adquirir la empresa concesionaria. Al ser superior el coste de los vehículos eléctricos que el de los híbridos, la empresa aceptó asumir el sobrecoste de compra no cubierto con la subvención procedente del PRTR, por valor de 2.131.060,95 euros, sin repercusión económica para el Ayuntamiento, que estimaban que sería compensado por la reducción de los costes asociados al mantenimiento[27].

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Málaga** estableció dentro de su Plan Estratégico 2022-2024 el objetivo de renovación de la flota de vehículos: doce vehículos híbridos en 2022 y 2023 y diez en 2024. Los de 2022 y 2023 se recibieron en esos ejercicios. La compra de los de 2024 se llevó a efecto en diciembre de ese año, estando prevista su entrega en 2025. Asimismo, se establecía la renovación de la flota con vehículos 100 % eléctricos-cero emisiones. Los autobuses correspondientes a los ejercicios 2022 y 2023 se han recibido, estando a 31 de diciembre de 2024 pendiente de entrega los diez correspondientes a ese ejercicio. También estaba prevista la adquisición de dos vehículos propulsados por hidrógeno-cero emisiones, pero la entidad advirtió que el proyecto no era viable, dada la dificultad para su repostaje, por lo que finalmente no se llevó a cabo, lo que evidencia carencias en la planificación inicial efectuada.

[26] La previsión es contar con 164 vehículos eléctricos en 2027.

[27] El importe total de la actuación para el Ayuntamiento ascendió 6.580.883,58 euros, –excluido, por lo tanto, el sobrecoste asumido por la empresa concesionaria–, habiendo recibido el Ayuntamiento subvenciones por 2.680.000,00 euros. A 31 de diciembre de 2024, el Ayuntamiento ha abonado 447.234,59 euros en concepto de amortizaciones, estando pendiente de amortizar 3.453.648,99 euros.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Sevilla** cuenta con un plan estratégico para el periodo 2021-2030, que es actualizado anualmente, en el que se cuantifican los vehículos eléctricos que se prevén adquirir cada año. Para 2023 y 2024, las previsiones consistían en la adquisición de 21 y 33 vehículos eléctricos, respectivamente, que se cumplieron en ambos ejercicios.

En lo que respecta a la financiación de las adquisiciones, los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Sevilla, Málaga**, **Palma** y **Zaragoza** han percibido ayudas procedentes del PRTR, lo que ha contribuido a que hayan adquirido autobuses medioambientalmente sostenibles. Entre los gastos subvencionables previstas en la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, se encontraban la adquisición de autobuses urbanos propulsados por energías limpias (eléctrica o hidrógeno), así como la instalación de puntos de recarga eléctrica para estos vehículos, con el fin de contribuir a la consecución de los objetivos de la Directiva (UE) 2019/1161, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes (Directiva de Vehículos Limpios), que establece unos objetivos mínimos de porcentajes de vehículos limpios a cumplir en la contratación pública[28].

El **Ayuntamiento de Córdoba** es la única entidad que ha empleado exclusivamente fondos propios para la adquisición de autobuses (7.755.000,00 euros). Esta entidad había resultado beneficiaria de una subvención en la primera de las convocatorias de ayudas en el marco del PRTR, por importe 11.014.615,00 euros. El proyecto subvencionado tenía por objeto la mejora de la calidad del aire en la ciudad, la reducción de emisiones de CO_2 debidas al tráfico rodado y el fomento de la movilidad activa en el municipio. Entre las actuaciones incluidas en ese proyecto estaba la adquisición de un autobús impulsado por hidrógeno, con un presupuesto de 800.000,00 euros, sin IVA, que se financiaría con fondos europeos y fondos propios[29].

El Ayuntamiento solicitó con fecha 5 de septiembre de 2022 la modificación de las condiciones de la concesión de la subvención, con el fin de reducir el total del importe de la ayuda concedida a 5.943.682,19 euros, lo que representaba una reducción del 46 % del presupuesto inicial. El Ayuntamiento alegó un cambio imprevisto en las condiciones macroeconómicas a causa de la guerra en Ucrania que había provocado un encarecimiento extraordinario de los materiales y un alargamiento de los plazos de entrega de los componentes a suministrar, además de errores cometidos en la memoria de solicitud de concesión de la ayuda.

La entidad proponía, entre otros, el incremento de la subvención del proyecto de sistema de información al pasajero, petición que no fue aceptada por el Ministerio convocante por considerar que no se justificaba debidamente. El Ayuntamiento, en abril de 2023, formuló reclamación previa al orden jurisdiccional contencioso-administrativo, solicitando la estimación de la solicitud de modificación, sobre la que no hubo pronunciamiento.

Posteriormente, en diciembre de 2024, la entidad, a la vista de que no se autorizaba la modificación solicitada y de que el plazo de ejecución de la subvención finalizaba el 31 de diciembre de 2024, presentó la renuncia a la subvención, que fue aceptada el 13 de mayo de 2025 por la Secretaría

[28] La Directiva fija dos periodos de aplicación. El primero, comprendido desde el 2 de agosto de 2021 al 31 de diciembre de 2025, que establece que la cuota de vehículos pesados limpios en el número total de vehículos pesados objeto de los contratos será del 45 %. El segundo, comprendido desde el 1 de enero de 2026 al 31 de diciembre de 2030, establece que la cuota de vehículos pesados limpios en el número total de vehículos pesados objeto de los contratos será del 65 %.

[29] Las otras actuaciones consistieron en la adquisición de catorce vehículos para la flota de servicio público municipal de recogida de residuos sólidos urbanos, la monitorización de huella de carbono y emisiones acústicas generada por el servicio de recogida de residuos, la mejora del sistema de información y la mejora del sistema de información al pasajero del transporte público autobús.

General de Transportes y Movilidad. La entidad no llegó a percibir anticipo alguno con cargo a esta subvención.

La no percepción de la subvención ha supuesto que la entidad no continuara con la tramitación del expediente de contratación para la adquisición del autobús de hidrógeno, que estaba pendiente de adjudicación en la fecha de propuesta de renuncia.

El número total de autobuses adquiridos por los ayuntamientos fiscalizados ha ascendido a 364, de los que 252 son eléctricos, 106 son híbridos (GNC/diésel) y seis de hidrógeno.

En el cuadro siguiente, se expone el número, tipología, importe y financiación de los autobuses adquiridos por las entidades fiscalizadas, así como el importe ejecutado hasta final del periodo fiscalizado.

CUADRO 7. AUTOBUSES ADQUIRIDOS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS

AYUNTAMIENTO	Nº VEHÍCULOS				IMPORTE ADQUISICIÓN (€)	IMPORTE EJECUTADO HASTA 31/12/2024		FINANCIACIÓN	
	Eléctrico	Híbrido		Hidrógeno		(€)	% sobre importe adquisición	Ayto. (€)	PRTR y otras (€)
		GNC	Diésel						
ALICANTE	23	0	0	0	11.042.012,00	4.981.444,16	45,11	8.512.012,00	2.530.000,00
BILBAO	14	0	0	0	6.580.883,58	4.613.857,86	70,11	447.234,59	6.133.648,99
CÓRDOBA	0	23	0	0	7.755.000,00	2.655.000,00	34,24	7.755.000,00	0,00
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	14	0	0	1	8.399.000,00	2.749.000,00	32,73	5.924.900,00	2.474.100,00
MÁLAGA[30]	44	0	22	0	34.680.870,00	19.623.500,00	56,58	27.180.870,00	7.500.000,00
MURCIA	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PALMA	12	44	0	5	29.236.600,00	19.106.600,00	65,35	22.363.240,00	6.873.360,00
SEVILLA	37	17	0	0	30.137.172,00	21.275.572,00	70,60	24.157.172,00	5.980.000,00
ZARAGOZA	108	0	0	0	66.790.035,83	40.687.766,00	60,92	43.270.035,83	23.520.000,00
TOTAL	**252**	**84**	**22**	**6**	**194.621.573,41**	**115.692.740,02**		**139.610.464,42**	**55.011.108,99**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

El total de autobuses adquiridos asciende a 364, habiéndose recibido 26 en 2022. En el periodo fiscalizado han sido entregados un total de 214 autobuses por importe de 118.775.807,69 euros, IVA no incluido, estando 124, por valor de 65.715.765,72 euros, pendientes de entrega en ejercicios posteriores.

En la adquisición de los vehículos se han detectado algunas incidencias, tales como demoras en las entregas de los autobuses –**Ayuntamientos de Alicante**, **Las Palmas de Gran Canaria**, **Palma** y **Zaragoza**–, problemas de sobrecalentamiento del sistema híbrido –**Ayuntamiento de Córdoba**–,

[30] El **Ayuntamiento de Málaga** ha alegado que el número de vehículos eléctricos adquiridos asciende a 49 en lugar de 43. La omisión de seis autobuses se debe a que cinco de ellos se adquirieron en 2025, mediante una prórroga de uno de los expedientes fiscalizados, por lo que su adquisición tuvo lugar con posterioridad al periodo fiscalizado. La adquisición del autobús restante no fue comunicada al Tribunal de Cuentas en el curso de la fiscalización. En el trámite de alegaciones se ha verificado que este último se trata de un vehículo "demo" que había sido utilizado para exposiciones y formación por la empresa suministradora y que fue adquirido por el Ayuntamiento por 270.000 euros, sin IVA, De acuerdo con lo expuesto, la cifra de vehículos adquiridos hasta el final del periodo fiscalizado asciende a 44.

deficiencias en la planificación –**Ayuntamiento de Málaga**– e imposición de penalidades al contratista –**Ayuntamiento de Sevilla**–, que se exponen a continuación.

El **Ayuntamiento de Alicante** tenía previsto contractualmente disponer en diciembre de 2023 de los 23 autobuses eléctricos que había adquirido a través de la empresa concesionaria. Sin embargo, retrasos en la entrega por parte de la empresa fabricante motivaron que la entidad tuviera que solicitar, en agosto de 2023, al MITMA una modificación del plazo de ejecución de la actuación subvencionada por un año. Finalmente, los autobuses fueron entregados y puestos en servicio entre octubre de 2023 y mayo de 2024.

Esta misma incidencia ha tenido lugar con un autobús de pila de combustible de hidrógeno adquirido por el **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**. El plazo de duración del contrato concluía en noviembre de 2023 y la entidad tuvo que solicitar una ampliación del plazo de ejecución del proyecto subvencionado ante el MITMA por un año, invocando problemas de escasez y retrasos en las entregas de materiales por parte de los proveedores de componentes. La recepción provisional del autobús se efectuó el 18 de diciembre de 2024, en la que se puso de manifiesto la existencia de una serie de anomalías que no impedían su recepción, que fueron subsanadas posteriormente, emitiéndose entonces una nueva acta de recepción sin deficiencias.

También se produjeron retrasos en la entrega de los autobuses propulsados por GNC y de los eléctricos adquiridos por la empresa municipal de transporte urbano del **Ayuntamiento de Palma**. Estaba previsto que 42 de los 44 autobuses propulsados por GNC se entregaran entre los meses de octubre de 2022 y febrero de 2023 y, sin embargo, dieciocho de ellos se recibieron superado ese plazo, concluyendo las entregas en diciembre de 2023.

Respecto de los autobuses eléctricos, el contrato preveía que los dos primeros debían ser entregados en un plazo máximo de once meses, plazo que se superó, recibiéndose cuatro meses más tarde. Los dos últimos se recibieron en noviembre de 2024, casi un año más tarde de lo previsto contractualmente y del plazo previsto para su ejecución para la percepción de las ayudas procedentes del PRTR. El **Ayuntamiento de Palma** solicitó el 15 de enero de 2024 ante el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible una modificación del plazo de ejecución para la compra de doce autobuses eléctricos, petición que ha sido inadmitida por extemporánea, al haberse solicitado por el Ayuntamiento después del 31 de diciembre de 2023, fecha límite para concluir la actuación objeto de la ayuda.

La empresa municipal de transporte urbano del **Ayuntamiento de Palma** también adquirió en marzo de 2022 cinco autobuses eléctricos de pila de hidrógeno. Según la memoria del expediente contractual tramitado al efecto, este tipo de vehículos tenían la ventaja de no estar limitados a infraestructuras fijas durante toda la jornada operativa y la recarga de energía se podía llevar a cabo al regresar a la cochera en un proceso que podía durar unos quince minutos. No obstante, dicha compra estaba condicionada a la disponibilidad de una estación de suministro y de su correspondiente hidrógeno, reservándose la empresa municipal el derecho de desistir de la compra por motivos de interés público, en caso de que ello no se cumpliera.

Los cincos autobuses se recepcionaron y empezaron a funcionar entre marzo y octubre de 2023. No obstante, la planta privada generadora de hidrógeno con el que iban a operar no inició su producción hasta septiembre de 2024, con un retraso aproximado de dos años y medio respecto a la fecha prevista de puesta en marcha de la instalación (finales de 2022).

Durante este periodo, el suministro se realizó mediante hidrógeno transportado desde la península por vía marítima y posteriormente hasta las cocheras de la empresa municipal. Esta solución provisional implicaba unos costes económicos y de gestión logística muy elevados, lo que motivó la

paralización del repostaje con hidrógeno hasta la entrada en funcionamiento efectiva de la planta. Además, mediante este método, la carga de hidrógeno en los vehículos era insuficiente para que los buses pudieran trabajar una jornada completa, al ser la presión recibida muy inferior a la óptima. Una vez iniciada la producción en la planta, se procedió a la reactivación del proyecto[31].

A consecuencia de la inactividad de los vehículos fue necesario llevar a cabo diversas revisiones técnicas y reparación de averías. La demora de la puesta en funcionamiento de los autobuses ha generado incidencias tales como la pérdida de garantías y pérdida del servicio para la ciudadanía, al no poder incorporar temporalmente al servicio los cinco autobuses.

Igualmente se han producido ligeros retrasos en la entrega de los vehículos adquiridos por la empresa concesionaria del servicio de transporte público por autobús en **Zaragoza** y que se encontraban subvencionados con fondos del PRTR. Los primeros 68 vehículos adquiridos se recibieron en abril de 2024 debido a retrasos en el acopio de componentes, cuando estaba previsto recibirlos en febrero de ese año. En estos vehículos se incorporaron una serie de mejoras por valor de 555.254,00 euros, consistente en la instalación de monitores y circuito cerrado de televisión y la mejora de las butacas. Asimismo, se incluyó un sistema de carga pantográfica, que no se contemplaba en la fabricación inicial de los vehículos, y que ha conllevado un incremento del precio de 933.300,00 euros costeado íntegramente por la entidad.

Los otros 40 autobuses estaba previsto que se recibieran entre octubre y noviembre de 2024. Ante la imposibilidad de cumplir los plazos previstos, el proveedor presentó un nuevo calendario de entregas en noviembre de 2024, en el que se preveía la entrega de dos vehículos piloto en enero de 2025 y el resto, en entregas progresivas mensuales hasta completarlas en junio de ese año, previsión que tampoco se ha cumplido pues a esa fecha aún no se habían recibido todos ellos.

Tres de los autobuses propulsados por GNC-híbridos adquiridos por el **Ayuntamiento de Córdoba** fueron recibidos provisionalmente de conformidad en abril de 2023, si bien en el acta expedida al efecto se señaló por el responsable del contrato que, a pesar de cumplir los autobuses las características generales solicitadas en el pliego técnico, concurrían una serie de salvedades consideradas esenciales y algunas propuestas de mejora. Entre los problemas detectados estaba que los vehículos tenían algunos problemas de sobrecalentamiento del sistema híbrido, que ocasionaban en última instancia que el autobús no usase dicho sistema, prescindiendo, por tanto, de una de las características técnicas primordiales de la configuración del vehículo requeridas en la licitación. A la vista del desconocimiento por parte de la empresa gestora del servicio de la causa real de los fallos de funcionamiento y la carencia de soluciones, se requirió un compromiso formal y por escrito de la empresa suministradora de estudiar e implantar un sistema que garantizase el funcionamiento óptimo del sistema híbrido con temperaturas ambientales elevadas. Además, se constataron otros problemas en los autobuses, como la baja altura de marcha, la existencia de pulsadores y no teclas de dos posiciones (abrir/cerrar), sonido de la señal acústica para invidentes excesivo, problemas de desplazamiento hacia atrás en las cuestas y fallos en las cámaras de marcha atrás o de la puerta trasera, etc.

Solicitada información sobre la subsanación de estas deficiencias, la entidad ha aportado un informe, emitido con ocasión de la fiscalización, del Jefe de Área de Mantenimiento de la empresa municipal, el que se indica que la empresa suministradora de los autobuses llevó a cabo una serie de modificaciones y mejoras técnicas durante los meses de marzo y abril de 2023 que han resuelto las deficiencias detectadas, no habiéndose vuelto a reproducir las incidencias críticas iniciales. No

[31] En abril de 2025 se han reanudado las pruebas de repostajes en las cocheras de la empresa municipal y en abril de ese mismo año se incorporó el primer vehículo a la operación diaria, dando inicio nuevamente a los servicios regulares con hidrógeno.

obstante, no consta que se emitiera en 2023, tras la ejecución de esas modificaciones, ninguna resolución en la que el Ayuntamiento mostrara su conformidad con las modificaciones y mejoras técnicas introducidas y, por tanto, dando por solventadas las incidencias reseñadas.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Málaga** ha acudido en cuatro ocasiones al procedimiento regulado en la Disposición adicional 33ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP)[32] para la compra de autobuses, previsto para aquellos supuestos en los que el número total de entregas incluidas en el objeto del contrato no esté definido con exactitud al tiempo de celebrar este, lo que evidencia ciertas deficiencias en la planificación y en los estudios previos sobre las necesidades de material móvil, su número y la disponibilidad de financiación para acometer estas compras. Solo en el plan estratégico de la empresa municipal 2022-2024 se aludió al plan de reconversión de la flota con autobuses 100 % eléctricos, en los que se incluyeron las previsiones contenidas en el primero de los contratos que ya se encontraba en licitación (diez autobuses más dos posibles prórrogas), así como una posible licitación de quince vehículos[33].

De hecho, el Ayuntamiento se presentó a las dos convocatorias del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, solicitando en la primera convocatoria ayudas para la compra de diez autobuses eléctricos y en la segunda para veinte eléctricos y dos impulsados por hidrogeno. Posteriormente, la entidad solicitó la modificación de alcance de la actuación a fin de incrementar el número de vehículos –reasignando parte del importe de otra actuación–, aprobándose tal medida para cinco vehículos eléctricos adicionales en la primera convocatoria, y sustituyendo dos vehículos propulsados por hidrógeno por tres eléctricos en la segunda convocatoria, de manera que la entidad ha recibido ayudas para un total de 38 autobuses eléctricos.

Una mejor planificación sobre el número de autobuses a adquirir hubiera permitido que la entidad hubiera podido solicitar ayudas por un mayor número de vehículos, pues el número total de autobuses eléctricos adquiridos en el ámbito temporal de las dos convocatorias de ayudas ha ascendido a 44.

Asimismo, los contratos suscritos preveían que pudieran prorrogarse. El 31 de julio de 2023 se acordó la primera prórroga de uno de los expedientes, para la adquisición de diez autobuses. En las actas de recepción provisional de los vehículos, de diciembre de 2023, se hizo constar que el

[32] Disposición adicional 33ª de la LCSP: En los contratos de suministros y de servicios que tramiten las Administraciones Públicas y demás entidades del sector público con presupuesto limitativo, en los cuales el empresario se obligue a entregar una pluralidad de bienes o a ejecutar el servicio de forma sucesiva y por precio unitario, sin que el número total de entregas o prestaciones incluidas en el objeto del contrato se defina con exactitud al tiempo de celebrar este, por estar subordinadas las mismas a las necesidades de la Administración, deberá aprobarse un presupuesto máximo.

En el caso de que, dentro de la vigencia del contrato, las necesidades reales fuesen superiores a las estimadas inicialmente, deberá tramitarse la correspondiente modificación. A tales efectos, habrá de preverse en la documentación que rija la licitación la posibilidad de que pueda modificarse el contrato como consecuencia de tal circunstancia, en los términos previstos en el artículo 204 de esta Ley. La citada modificación deberá tramitarse antes de que se agote el presupuesto máximo inicialmente aprobado, reservándose a tal fin el crédito necesario para cubrir el importe máximo de las nuevas necesidades.

[33] El Ayuntamiento señala, en el trámite de alegaciones, que se encuentra justificado el uso de este sistema por la incertidumbre inherente a la financiación de las operaciones, especialmente cuando dependen de fondos europeos o de la disponibilidad presupuestaria municipal, lo que viene a poner de manifiesto que este procedimiento se empleó con el fin de adaptar el alcance de los contratos a la disponibilidad de fondos –algunos de ellos financiados con ayudas concedidas por el MITMA–, desvirtuando la finalidad de esta figura contractual, ideada para aquellos contratos en los que no se concreta con exactitud el número total de entregas por estar subordinadas a las necesidades de la Administración, refiriéndose la Ley con el término “necesidades” a las unidades a suministrar y no a la incertidumbre sobre cómo se van a financiar.

31 de julio de ese año se había hecho entrega de estos, lo que pone de manifiesto que la prórroga se acordó el mismo día de entrega de los vehículos[34].

La empresa pública del **Ayuntamiento de Sevilla**, responsable de la gestión, explotación y administración de los servicios públicos de transportes colectivos urbanos, ha impuesto en mayo de 2025 penalidades por un importe de 708.179,20 euros a la empresa suministradora de diecisiete autobuses con motor GNC-híbrido, por incumplimiento de los plazos de entrega previstos en el contrato, acordándose que dicha cuantía se minorara del precio unitario de los autobuses.

Adquisición de material móvil tranviario

Murcia, Sevilla y **Zaragoza** cuentan con tranvía, si bien en el periodo fiscalizado solo se adquirió material móvil en los dos últimos municipios, cuyo coste fue financiado parcialmente con las ayudas procedentes del PRTR.

La empresa municipal del **Ayuntamiento de Sevilla** contrató el suministro de dos unidades de tranvía, que fue ampliado posteriormente en otras tres, al amparo de la previsión contenida en el contrato, que permitía su ampliación en un mínimo de una y un máximo de tres unidades.

Este contrato ha sido modificado en dos ocasiones, una en diciembre de 2024 y otra en febrero de 2025, con el fin de posponer la fecha de entrega de las tres últimas unidades tranviarias, por no disponer la sociedad municipal de los medios humanos necesarios para realizar con seguridad las pruebas en vía, lo que supuso que entre el plazo de entrega inicialmente previsto y la entrega provisional efectiva de estas unidades tranviarias hubiera una demora de entre tres y cinco meses.

El proceso de compra, diseño y fabricación de las dos nuevas unidades tranviarias adquiridas por la sociedad de economía mixta encargada de la gestión del servicio público de transporte urbano ferroviario del **Ayuntamiento de Zaragoza** está finalizado, cumpliéndose la entrega en plazo.

CUADRO 8. MATERIAL MÓVIL TRANVIARIO ADQUIRIDO POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS

AYUNTAMIENTO	Nº UNIDADES TRANVIARIAS	IMPORTE ADQUISICIÓN (€)	IMPORTE EJECUTADO HASTA 31/12/2024		FINANCIACIÓN	
			(€)	% sobre importe adquisición	Ayto. (€)	PRTR (€)
SEVILLA	5	21.083.000,00	18.433.087,99	87,43	3.321.500,00	17.761.500,00
ZARAGOZA	2	9.312.131,07	9.312.131,07	100,00	931.213,11	8.380.917,96
TOTAL	**7**	**30.395.131,07**	**27.745.219,06**		**4.252.713,11**	**26.142.417,96**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

Infraestructuras para la recarga de vehículos

Los autobuses eléctricos son vehículos de transporte público con motores eléctricos para su propulsión, que requieren que sus baterías se recarguen. Existen tres sistemas tecnológicos de

[34] El Ayuntamiento alega que, previamente a acordarse la prórroga, comunicó al contratista su intención de prorrogar el contrato, lo que no desvirtúa el hecho de que el acuerdo formal entre las partes para la ampliación del plazo del contrato se materializara el mismo día que se recibieron los autobuses.

carga para este tipo de autobuses: el cargador tipo *pug-in*, mediante enchufe; el pantógrafo, que utiliza un brazo mecánico para conectar el autobús a una fuente de energía en la infraestructura de carga, ya sea en cocheras o paradas; y la carga por inducción, que es inalámbrica y utiliza dos bobinas, una en el autobús y otra en la parada, para transferir energía sin cables.

Los **Ayuntamientos de Alicante**, **Bilbao**, **Las Palmas de Gran Canaria**, **Málaga**, **Palma**, **Sevilla** y **Zaragoza** acometieron actuaciones para la recarga de autobuses. Todos ellos, salvo el de **Las Palmas de Gran Canaria**, recibieron ayudas en el marco del PRTR para ejecutar todas o algunas de estas actuaciones.

CUADRO 9. ACTUACIONES DE INFRAESTRUCTURA DE RECARGA DE VEHÍCULOS

AYTO.	DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	Nº CONTRATOS ASOCIADOS	IMPORTE (€)	FINANCIACIÓN		INCIDENCIAS EN LA EJECUCIÓN				ESTADO DE EJECUCIÓN A 31-12-24
				Ayuntamiento (€)	PRTR y otras (€)	P	M	S	R	
ALICANTE	Infraestructura recarga autobuses eléctricos	1	4.220.176,98	2.659.798,98	1.560.378,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
BILBAO	Instalación electrolineras para carga de autobuses eléctricos	1	387.000,00	0,00	387.000,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Obra, suministro, instalación, puesta en servicio y legalización de la infraestructura eléctrica necesaria para la recarga de vehículos eléctricos	1	1.597.888,46	1.597.888,46	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
MÁLAGA	Adquisición de 30 cargadores para la recarga de autobús eléctrico.	6	6.116.932,94	1.050.415,81	5.066.517,13	NO	SI	NO	NO	En ejecución
PALMA	Infraestructura para la recarga de 12 autobuses	1	504.000,00	52.000,00	452.000,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
SEVILLA	Suministro de energía y de la infraestructura para la recarga de 23 autobuses	1	6.809.610,79	6.809.610,79	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
ZARAGOZA	Electrificación de cocheras y puntos de recarga	1	15.271.464,01	4.636.420,79	10.635.043,22	NO	NO	NO	NO	En ejecución
TOTAL		**12**	**34.907.073,18**	**16.806.134,83**	**18.100.938,35**					

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

P: Prórroga, M: Modificaciones, S: Suspensión, R: Resolución

El **Ayuntamiento de Alicante** llevó a cabo, a través de la empresa concesionaria del servicio de transporte público, la instalación de 44 sistemas de recarga en las cocheras municipales, siendo diciembre de 2023 la fecha final prevista en el contrato para su ejecución. Esta actuación estaba subvencionada con fondos del PRTR, siendo diciembre de 2024 la fecha inicialmente comunicada al MITMA para concluir la obra. Sin embargo, problemas de alineaciones en determinados tramos de las obras de instalación motivaron que la entidad tuviera que solicitar al MITMA una modificación de la fecha para la conclusión de esta actuación, ampliándose por un año hasta diciembre de 2025. Las actuaciones, por importe de 4.220.176,98 euros, concluyeron a finales de 2024.

La empresa concesionaria del servicio de transporte público contratada por el **Ayuntamiento de Bilbao** ha acometido la adecuación de la infraestructura eléctrica en las cocheras municipales y la instalación de ocho cargadores, por un importe total de 387.000,00 euros, IVA no incluido. Esta actuación se encuentra concluida.

Hubo demoras en la ejecución del contrato de obra, suministro, instalación, puesta en servicios y legalización de la infraestructura eléctrica para la recarga de vehículos eléctricos celebrado por la

empresa concesionaria del servicio público de transporte público del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**. El contrato, por importe de 1.597.888,46 euros, se formalizó en octubre de 2023 con un plazo de ejecución de seis meses. No fue hasta marzo de 2025 cuando la entidad obtuvo la autorización para la puesta en servicio de la instalación eléctrica. En agosto de 2025 la entidad ha informado que el objeto del contrato estaba ejecutado y estaba en trámite de firma el acta de recepción, por lo que se habría producido una demora de dieciséis meses.

El **Ayuntamiento de Málaga** ha tramitado cinco expedientes contractuales para la instalación de cargadores para autobuses eléctricos mediante pantógrafo invertido y manguera de conexión con inclusión de la dotación de una línea subterránea de media tensión, el centro de seccionamiento y medida, los centros de transformación privados, así como la infraestructura para la carga eléctrica. Estos contratos han concluido, salvo el de suministro e instalación de los pantógrafos, que ha sido modificado por el incremento del número de cargadores a suministrar, aumentando el importe del contrato en 1.643.807,57 euros, IVA excluido, debido a la adquisición de más autobuses eléctricos de los previstos inicialmente.

El **Ayuntamiento de Palma** incluyó en la contratación del suministro de doce autobuses eléctricos, la dotación de infraestructura de recarga para ese número de vehículos cuyo coste ha ascendido a 504.000,00 euros, IVA excluido. La empresa emitió la factura por los elementos de recarga en noviembre de 2023 y el Ayuntamiento certificó en diciembre de 2023 que se habían entregado los doce cargadores. Sin embargo, el pago no se efectuó hasta diciembre de 2024. Además, el Ayuntamiento solicitó en enero de 2024 una ampliación de plazo para la ejecución de esta actuación ante el MITMA –que no fue admitida por extemporánea–, solicitud que no resulta congruente con el hecho de que la entidad ya hubiera certificado su conclusión en diciembre del año anterior.

El **Ayuntamiento de Sevilla** ha contratado en enero de 2024, por un plazo de ejecución de cinco años, el suministro de energía eléctrica y de la infraestructura necesaria para la recarga de 23 autobuses eléctricos, por importe de 6.809.610,79 euros, sin IVA.

La empresa concesionaria del servicio de transporte público contratada por el **Ayuntamiento de Zaragoza** llevó a cabo la electrificación del centro de operaciones, que comprendía la renovación de las instalaciones en las cocheras de la red de transporte público urbano por autobús, una nueva conexión a la red eléctrica que permitiera atender incrementos energéticos, además de otras inversiones tales como cámaras de videovigilancia y la instalación de puntos de recarga mediante pantógrafos para los vehículos a adquirir. La actuación se realizó en dos fases.

El Ayuntamiento presentó el proyecto ante el MITMA en la primera convocatoria, que incluía la instalación de 75 puntos de recarga, con un coste de 10.387.721,14 euros. Posteriormente se aprobaron diversos ajustes de la actuación que han afectado a su precio, como el aumento en los costes finales del puesto de control centralizado, la incorporación de un cuarto cable a las cocheras o gastos en infraestructuras, lo que ha originado un gasto final total de 10.405.829,32 euros.

Se preveía como fecha de finalización del proyecto el 31 de diciembre de 2023, pero debido a retrasos en la certificación y puesta en funcionamiento del puesto de control centralizado, el MITMA aprobó una ampliación del plazo hasta el 31 de diciembre de 2024.

En la segunda convocatoria, la entidad incluyó, entre otros, la instalación de 40 puntos de recarga para los autobuses de línea. Se preveía como fecha de fin de ejecución el 31 de diciembre de 2024, pero debido al retraso en la fase de diseño del proyecto de electrificación, y consecuentemente, al retraso en la licitación, el Ayuntamiento solicitó al MITMA la ampliación del plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2025. El coste final de esta actuación ha ascendido a 4.865.634,69 euros. A

fecha de corte de los trabajos de fiscalización se encuentra en ejecución, habiéndose certificado hasta entonces 1.700.563,09 euros, el 34,95 %.

II.3.2.2. OBRAS Y ESTRUCTURAS EN VÍA PÚBLICA

Las obras dirigidas a lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo se centran, fundamentalmente, en el impulso de infraestructuras tales como intercambiadores o nodos intermodales que facilitan la combinación de distintos modos de transporte; carriles bus para agilizar la circulación y mejorar la eficiencia del transporte público; marquesinas con soluciones energéticas respetuosas con el medioambiente y con soluciones que permitan una mayor accesibilidad, o aparcamientos disuasorios para que los usuarios puedan aparcar los vehículos privados y utilizar el transporte público para el resto del trayecto.

Los **Ayuntamientos de Bilbao, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** acometieron en los ejercicios fiscalizados obras vinculadas con el transporte público colectivo.

El **Ayuntamiento de Alicante** incluyó en el proyecto "Alicante se mueve", subvencionado en el marco del PRTR, las obras para la implantación de un carril bus en ambos sentidos en una de las avenidas de la ciudad, que no han llegado a ejecutarse. La entidad formalizó el contrato de obras en septiembre de 2022, por importe de 399.899,52 euros, IVA excluido, previéndose su finalización en mayo de 2023. Sin embargo, en enero de 2023, al día siguiente de emitirse el acta de comprobación de replanteo, se acordó la suspensión temporal de las obras hasta la aprobación de un proyecto modificado, que tenía por objeto adecuar el diseño de las obras al plan de accesibilidad de itinerarios peatonales de la ciudad, lo que evidencia una deficiente planificación de las obras.

No es hasta finales de junio de 2023 cuando la Junta de Gobierno Local autorizó la redacción del proyecto modificado. Nueve meses más tarde, en abril de 2024, cuando las obras aún no se habían iniciado, la Generalitat Valenciana comunicó al **Ayuntamiento de Alicante** el inicio inminente de las obras de ejecución para la construcción de la nueva estación Intermodal de la Red de tranvía (TRAM) de Alicante, de acuerdo con lo previsto en el Protocolo General de actuación entre el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), ADIF-Alta Velocidad, la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante, firmado el 21 de febrero de 2024.

En la medida en que estas obras iban a afectar al tráfico y al funcionamiento de los servicios de transporte de la ciudad, así como al entorno de la avenida, se hacía imposible la ejecución simultanea de ambas actuaciones, lo que motivó que el Ayuntamiento solicitara, en abril de 2024, al MITMA la modificación de las condiciones establecidas en la resolución de concesión de la subvención, consistente en la no ejecución de la actuación, que fue resuelta favorablemente en septiembre de 2024.

En diciembre de 2024, la Junta de Gobierno Local acordó la resolución de mutuo de acuerdo del contrato, con una indemnización a favor del contratista de 12.000 euros, IVA no incluido, por lo gastos generados con motivo de las gestiones previas realizadas al inicio de las obras.

En el siguiente cuadro se relacionan las obras ejecutadas en los ejercicios fiscalizados por las entidades fiscalizadas:

CUADRO 10. OBRAS EJECUTADAS POR LAS ENTIDADES FISCALIZADAS

AYUNTAMIENTO	DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	Nº CONTRATOS ASOCIADOS	IMPORTE (€)	FINANCIACIÓN		INCIDENCIAS EN LA EJECUCIÓN				ESTADO DE EJECUCIÓN A 31-12-24
				Ayto. (€)	PRTR y otras (€)	P	M	S	R	
BILBAO	Obras para la mejora de la accesibilidad de los espacios destinados a paradas de Bilbobus	2	493.443,59	493.443,59	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
CÓRDOBA	Instalación pavimento podotáctil en paradas de bus	3	2.553,62	2.553,62	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Suministro e instalación de marquesinas en barriadas periféricas	1	14.750,00	0,00	14.750,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Diseño, suministro-fabricación, instalación y mantenimiento de marquesinas MetroGuagua	1	6.192.493,61	6.192.493,61	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Obras para la ejecución del MetroGuagua. Paso Inferior en el Parque Santa Catalina. Tramo 7	1	16.550.257,72	16.550.257,72	0,00	NO	NO	NO	SI	En ejecución
	Proyecto de Implantación de Carriles MetroGuagua Tramo 7-8: Eduardo Benot – Juan Rejón	1	3.146.765,15	3.146.765,15	0,00	SI	SI	NO	NO	Finalizada
	Estación de guaguas en Hoya de La Plata	1	8.655.000,00	8.655.000,00	0,00	NO	NO	NO	SI	En ejecución
MÁLAGA	Construcción y puesta en servicio de carril bus exclusivo para conexión campus universitario	1	713.939,83	92.812,76	621.127,07	NO	SI	NO	NO	En ejecución
	Priorización en el viario y construcción de paradas accesibles en la Zona Este-Norte y Teatinos.	14	584.224,83	58.422,48	525.802,35	NO	SI	NO	NO	Finalizada
	Mejora de la accesibilidad física de las paradas.	6	303.418,74	30.341,87	273.076,87	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Placas fotovoltaicas EA	1	29.747,25	3.422,25	26.325,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
MURCIA	Implantación de nodos de transporte para la movilidad colectiva con combustibles alternativos, movilidad eléctrica y física.	2	3.392.836,29	678.567,26	2.714.269,03	SI	SI	NO	NO	Finalizada
	Ampliación de la red de plataformas a carriles bici y bus, así como implantación de líneas de BTR	7	25.587.555,29	5.404.156,72	20.183.398,57	SI	SI	NO	NO	Finalizada
	Redacción de proyecto implantación BTR	1	595.125,70	595.125,70	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
PALMA	Mejora accesibilidad paradas	4	5.427.480,63	2.670.729,80	2.756.750,83	NO	SI	NO	NO	En ejecución
SEVILLA	Equipamiento paradas metro ligero	1	689.751,47	137.950,29	551.801,18	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Construcción de carril bus segregado	5	17.856.816,53	1.785.681,65	16.071.134,88	NO	SI	NO	NO	En ejecución
	Proyecto construcción Metro ligero	3	18.064.547,25	3.577.387,19	14.487.160,06	SI	SI	NO	NO	En ejecución
ZARAGOZA	Acondicionamiento y colocación de plataformas en paradas	1	307.722,69	307.722,69	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
TOTAL		**56**	**108.608.430,19**	**50.382.834,35**	**58.225.595,84**					

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

P: Prórroga, M: Modificaciones, S: Suspensión, R: Resolución

El **Ayuntamiento de Bilbao** ha realizado obras para la mejora de las paradas de autobús con objeto, entre otros, de mejorar su accesibilidad. Para llevar a cabo esta actuación, la entidad ha suscrito dos contratos, uno en marzo de 2023 por importe de 329.391,79 euros, IVA no incluido, y otro en mayo de 2024 por importe de 164.051,80 euros, sin IVA. El primero de los contratos tenía un plazo de ejecución de cinco meses y el segundo de tres. Ambos concluyeron con una demora de un mes.

El **Ayuntamiento de Córdoba** ejecutó algunas obras menores relacionadas con el transporte público colectivo, por importe conjunto de 17.303,62 euros, sin IVA. Una de ellas consistió en la instalación de pavimento podotáctil en tres paradas de autobús, con el fin de facilitar el acceso a personas con discapacidad al transporte público. Se trata una superficie con relieve diseñada para guiar y advertir a personas con discapacidad visual, permitiéndoles identificar zonas de peligro y orientarse de manera segura hacia la parada. La otra actuación, gestionada por la empresa municipal de transporte público, consistió en la instalación de marquesinas en barriadas periféricas.

Todas las obras ejecutadas por el **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** y la sociedad municipal de transportes pertenecen al proyecto denominado MetroGuagua, por importe conjunto de 34.544.516,48 euros, sin IGIC (Impuesto General Indirecto Canario). El PMUS de la entidad establecía el sistema de transporte de alta capacidad mediante guaguas como pieza estructurante en la configuración del sistema de movilidad para el futuro a corto y medio plazo de la ciudad. En ejecución de esta previsión, la sociedad municipal y el Ayuntamiento idearon el proyecto MetroGuagua[35], con guaguas articuladas, carriles exclusivos y una frecuencia de paso de cuatro minutos. El 20 de enero de 2017 se firmó el Protocolo General de intenciones entre el Ayuntamiento, el Cabildo de Gran Canaria y el Gobierno de Canarias para la financiación y ejecución de este proyecto.

El proyecto está compuesto por ocho tramos de obra civil más las actuaciones referidas a estaciones y terminales, la adquisición de material móvil, las inversiones en tecnología de la información y comunicaciones que se requieren para el correcto funcionamiento del sistema de transporte, además de inversiones para publicitar el proyecto. Este proyecto estaba previsto que se ejecutara entre 2017 y 2021, con un presupuesto inicial de 102.320.000,00 euros –obras por 78.260.000,00 euros, así como material móvil y tecnología de la información y comunicaciones, campañas de publicidad, redacción de proyectos y direcciones de obras por 24.060.000,00 euros–.

Para su financiación la sociedad municipal concertó un préstamo con el Banco Europeo de Inversiones (BEI)[36] por importe de 50.000.000,00 euros, comprometiéndose el Ayuntamiento durante la vigencia del contrato de préstamo a mantener el control de la sociedad municipal y a no dejar de ser titular del 100 % de su capital social, así como a aportar a esa sociedad las subvenciones y aportaciones dinerarias necesarias para garantizar que esta contara con recursos

[35] Las características fundamentales del proyecto son: Carril segregado y exclusivo; prioridad semafórica en las intersecciones; estaciones y paradas confortables, seguras y protegidas de las inclemencias del tiempo; acceso a nivel entre el andén y la plataforma del vehículo; vehículos de bajas emisiones contaminantes; sistema de control centralizado (SAE) y sistema de transporte inteligente e información en tiempo real.

[36] El 8 de febrero de 2017 se aprobó la firma de un crédito con el BEI para la construcción del proyecto MetroGuagua. Se autorizó la concertación de la operación de crédito por un período de 20 años. El contrato de financiación se elevó a público el 15 de mayo de 2017, en el que se indica, entre otros extremos, que el coste del proyecto se estima en 102.320.000,00 euros. A través del crédito del BEI se financiarán 50.000.000 euros y el resto con cargo a aportaciones de otras Administraciones públicas, supliendo el accionista único (el Ayuntamiento) las aportaciones de las Administraciones si no llegaran al importe total de financiación del proyecto. El BEI accede a la financiación del importe siempre y cuando las cantidades financiadas no superen el 50 % del coste total del proyecto y que los fondos obtenidos por la Unión Europea no superen el 90 % del coste del proyecto. Se podrán realizar un total de ocho disposiciones del préstamo y cada disposición debe suponer un mínimo de cinco millones de euros (De la información facilitada por la entidad se han realizado cuatro disposiciones entre 2017 y 2022 por el importe total).

suficientes para hacer frente a las obligaciones de pago. Asimismo, se les han concedido entre 2017 y 2023 subvenciones por un total 40.013.847,00 euros, procedentes de la Autoridad Única de Transporte de Gran Canaria por 5.313.847,00 euros a la sociedad municipal, y del Gobierno de Canarias por 8.700.000,00 euros y de la Administración General del Estado por 26.000.000,00 euros, al Ayuntamiento.

Sin embargo, incidencias en la ejecución de las obras –modificaciones contractuales, demoras en la licitación y en la ejecución de las obras y resoluciones de contratos–, han provocado que estas no hayan aun concluido –la última fecha prevista de finalización es el segundo trimestre de 2028, salvo que concurran nuevas circunstancias que impidan su cumplimiento–. De los ocho tramos previstos en el proyecto, han finalizado las obras de cuatro, otros dos se encuentran en ejecución, y dos están en fase de proyecto.

Igualmente se ha incrementado el presupuesto pasando a ser, a 31 de diciembre de 2024, de 158.542.126,00 euros, lo que ha supuesto un incremento del 54,95 %[37].

De las subvenciones recibidas, solo consta que han justificado 14.709.870,51 euros[38] –1.898.291,75 euros ante la Administración General del Estado, 7.497.731,76 euros ante el Gobierno de Canarias y 5.313.847,00 euros ante la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria– y está pendiente de justificar 12.000.000,00 euros –11.000.000,00 euros ante la Administración General del Estado y 1.000.000,00 euros ante el Gobierno de Canarias –.

El Ayuntamiento ha tenido que reintegrar 13.303.976,49 euros de las subvenciones percibidas por incumplimientos de plazos y falta de justificación –13.101.708,25 euros a la Administración General del Estado y 202.268,24 euros al Gobierno de Canarias–, y abonar intereses de demora por 3.035.760,15 euros –3.027.479,43 euros[39] a la Administración General del Estado y 8.280,72 euros al Gobierno de Canarias–.

Además, se encuentran en tramitación diversos procedimientos en el orden jurisdiccional contencioso-administrativo en los que se reclaman el pago de facturas, intereses de demora o revisiones de precios derivados de este proyecto. Igualmente se tramitan en el Orden penal unas diligencias previas, en cuatro piezas separadas, en las que se investigan hechos relacionados con el proyecto de implantación del tramo 8, y del que el Ayuntamiento manifiesta desconocer, a fecha de 10 septiembre de 2025, el estado de la investigación, por habérsele denegado la personación como perjudicado.

Durante el periodo fiscalizado estaban ejecutándose cuatro expedientes contractuales de obras, habiéndose producido incidencias en tres.

Uno de ellos se corresponde con las obras de la estación Hoya de la Plata adjudicado por el **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**. El contrato de obras se formalizó en septiembre de 2021, con un importe de 8.655.000,00 euros, excluido IGIC, y un plazo de ejecución de diecisiete meses. El acta de comprobación de replanteo se expidió el día 21 de ese mes, por lo que las obras debían concluir el 21 de febrero de 2023. Sin embargo, el contrato fue resuelto el 7 septiembre de

[37] Datos obtenidos del informe sobre el grado de avance del proyecto, de 21 febrero de 2025 presentado por el Director General de Guaguas Municipales ante el BEI.

[38] A fecha de corte algunas de las subvenciones recibidas estaban aún en plazo para su justificación.

[39] La entidad solo ha aportado el justificante de pago por importe de 720.406,25 euros.

2023, por incumplimiento de los plazos por parte del contratista[40]. Según consta en el acuerdo de resolución del contrato, la empresa presentó tres programas de trabajo para la ejecución de las obras, sin que las razones invocadas por la adjudicataria para justificar el incumplimiento de los plazos previstos en los mismos –e incluso la paralización de las obras– fueran aceptadas por el Ayuntamiento. Transcurridos quince meses sobre los diecisiete que señalaba el contrato, se había certificado menos del 5 % del presupuesto aprobado. En el acuerdo de resolución del contrato se acordó la incautación de la garantía definitiva, sin que conste que se haya cuantificado la indemnización de los daños y perjuicios ocasionados por el contratista, en el caso en que estos hubieran excedido del importe de la garantía incautada, conforme el artículo 213.3 de la LCSP, ni, por tanto, su abono. Durante el periodo fiscalizado no se han realizado actuaciones posteriores relativas a estas obras, a pesar de que la LCSP habilita a que, al tiempo de incoarse el expediente administrativo de resolución del contrato, pueda iniciarse el procedimiento para la adjudicación del nuevo contrato, quedando condiciona la adjudicación de este a la terminación del expediente de resolución.

Lo descrito ha supuesto que las obras se encuentren aún sin concluir, además de que el Ayuntamiento haya tenido que reintegrar la subvención concedida en diciembre de 2018 por el Ministerio de Fomento por importe de 10.000.000,00 euros junto con los intereses de demora por 2.307.073,18 euros, al no haber podido justificar la ejecución de las obras en la fecha límite concedida, 30 de noviembre de 2022. La entidad ha aportado el justificante bancario del ingreso al Tesoro Público de 10.000.000,00 euros, de fecha 25 de abril de 2024, no así de los intereses de demora.

Otro de los expedientes contractuales tramitados por la empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** se corresponde con las obras del paso inferior que discurre en el entorno del Parque Santa Catalina, ubicadas en el tramo 7. El contrato se formalizó el 1 de febrero de 2022, por un importe de 16.550.257,72 euros y un plazo de ejecución de 292 días desde la firma del acta de comprobación de replanteo, por lo que las obras debían concluir el 31 de enero de 2023. Sin embargo, diversas incidencias acaecidas a lo largo de su ejecución han motivado que el contrato se haya resuelto y haya que licitarse un nuevo expediente contractual por las obras pendientes de ejecutar.

Así, en enero de 2023 se suspendieron temporalmente las obras y se aprobó la ampliación del plazo de ejecución del contrato por un plazo de 143 días, por lo que la nueva fecha de finalización de las obras fue el 23 de junio de 2023.

En junio de 2023 se evidenciaron problemas de inestabilidades, deslizamientos y derrumbes de importante envergadura de la capa superficial, así como la necesidad de realizar nuevos trazados de las conducciones y canalizaciones, lo que motivó que hubiera que modificarse el contrato, con un aumento del importe del contrato de 4.947.906,11 euros, que representa el 29,90 %, y una ampliación del plazo de ejecución de seis meses, de forma que las obras debían concluir en diciembre de 2023.

Sin embargo, el 28 noviembre de 2023 la UTE adjudicataria de las obras declaró que el proyecto modificado aún no había sido concluido, por lo que no era posible continuar la ejecución de las

[40] Previamente el contratista había presentado un escrito ante el Ayuntamiento reclamando la resolución del contrato por el impago de determinadas certificaciones, junto con los intereses de demora y abono de los daños y perjuicios, y devolución de las garantías prestadas. En enero de 2024 la empresa ha interpuesto un recurso contencioso-administrativo contra el acuerdo de resolución del contrato dictada por el Ayuntamiento.

obras, y solicitó la suspensión temporal de las obras, lo que no fue autorizado por el órgano de contratación.

Discrepancias con el importe de la modificación así como otras razones invocadas por la UTE, motivaron que, en diciembre de 2023, esta solicitara la resolución del contrato así como el abono de las obras ejecutadas y una indemnización por el 3 % del importe de la prestación dejada de realizar, lo que fue desestimado por el órgano de contratación.

En marzo de 2024 continuaba sin aprobarse el modificado, por lo que el órgano de contratación acordó la suspensión temporal total de las obras. Constatado finalmente que el proyecto modificado superaba el importe máximo permitido por el artículo 111.2 del Real Decreto Ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores, el órgano de contratación acordó, el 11 de julio de 2024, resolver el contrato de obras por imposibilidad de ejecutar la prestación en los términos inicialmente pactados y no ser posible llevar a cabo una modificación del contrato al no concurrir las circunstancias establecidas legalmente, lo que evidencia deficiencias en el proyecto inicialmente redactado.

El 14 de abril de 2025 se aprobó la certificación final de la obra por un importe de -603.345,48 euros como consecuencia principalmente de las deficiencias de ejecución detectadas por la dirección facultativa de las obras. Asimismo, se acordó un importe de 365.639,51 euros en concepto de indemnización por la resolución del contrato, de acuerdo con lo establecido en el artículo 213.4 de la LCSP[41]. A fecha de corte de los trabajos de fiscalización la entidad está analizando las alegaciones presentadas por la empresa contratista en relación con el mencionado acuerdo del órgano de contratación. Según ha informado el **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**, el nuevo proceso de licitación será abordado por la propia entidad, siendo previsible que su licitación se inicie en el año 2026.

La tercera de las obras en la que se han producido incidencias es la ejecutada en el tramo 8. El contrato se adjudicó a la única empresa que concurrió a la licitación, por importe de 3.146.765,15 euros, sin IGIC. El contrato se formalizó en diciembre de 2022, estableciéndose un plazo de ejecución de siete meses, a computar desde el día siguiente a la firma del acta de comprobación del replanteo. Pese a que, para la tramitación del expediente contractual el Ayuntamiento acudió a la tramitación urgente, este ha sido objeto de siete prórrogas y un modificado sin variación económica respecto del proyecto de obras adjudicado (servicios afectados de los que no se tenía reflejada su posición real en los planos, necesidad de instalar los dos tramos de canalización de recogida de aguas pluviales entre otros), que han supuesto una ampliación total del plazo de ejecución de dieciséis meses, concluyendo las obras en noviembre de 2024.

El **Ayuntamiento de Málaga** ha ejecutado cuatro actuaciones de obras dirigidas a fomentar el transporte público colectivo y lograr una mayor accesibilidad, por importe total de 1.631.330,65 euros, sin IVA, todas ellas financiadas con subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

Una de ellas es la mejora de la accesibilidad física de las paradas de autobús y su adaptación a los requerimientos contenidos en el Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre [42], para lo que la

[41] La UTE reclamó en abril de 2024 una indemnización por los daños ocasionados por la alteración de las previsiones contractuales y en especial por la ampliación del plazo contractual por un importe de 3.512.568,06 euros.

[42] Recrecido de bordillo, implantación de pavimento podotáctil, colocación de franjas de color vivo en los cristales translúcidos de las marquesinas y renovación de asientos con apoyo isquiático, electrificación de la parada para una mejora de la iluminación así como la implantación de una nueva señalética en las paradas.

entidad ha celebrado seis contratos, que comprenden la redacción de los proyectos, la asistencia técnica para la redacción de los pliegos técnicos y el suministro, instalación y obras de las paradas, por importe conjunto de 303.418,74 euros, IVA excluido.

Otra ha consistido en la construcción y puesta en servicio de un carril bus exclusivo para mejorar el transporte público en el campus universitario, a fin de desincentivar el uso del vehículo privado. Estas obras comprenden la construcción de un vial exclusivo en una zona carente de infraestructuras básicas cedidas por la Universidad de Málaga y la instalación semafórica adecuada para establecer un carril exclusivo bus que permita dar continuidad al transporte público en autobús mediante el paso de líneas directas o con trasbordos. Para ejecutar esta actuación la entidad ha tramitado, en el periodo fiscalizado, un expediente contractual de obras por importe de 713.939,83 euros, IVA excluido.

Las obras se iban a desarrollar parcialmente en el dominio público ferroviario y su zona de afección y era necesario solicitar la correspondiente autorización a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda a través de la Agencia de la Obra Pública de la Junta de Andalucía. En enero de 2023 la Agencia emitió resolución favorable y en abril de 2024, ya formalizado el contrato en febrero de ese año, se firmó el acta de conformidad del replanteo y viabilidad, autorizándose el comienzo de los trabajos a partir del día siguiente a la fecha de firma. No obstante, se formularon una serie de condiciones que debían incorporarse a la obra, que implicaban cambios en el análisis/simulación que debían estudiarse con carácter previo a la ejecución de la señalización. A la vista de lo anterior, se solicitó al órgano de contratación la autorización para la redacción de un proyecto modificado con repercusión económica que recogiera la nueva regulación semafórica de la intersección proyectada. No es hasta mayo de 2025 cuando se ha aprobado el modificado, por importe de 248.126.21 euros, sin IVA.

Otras de las obras que el **Ayuntamiento de Málaga** ha ejecutado en los ejercicios fiscalizados, a través de la empresa municipal de transportes, son las de priorización en el viario y construcción de paradas accesibles en una zona de la ciudad. El establecimiento de una zona de bajas emisiones llevó al Ayuntamiento a incrementar el servicio de transporte público al centro de la ciudad como medida disuasoria del uso de vehículo privado. Esta actuación ha llevado asociados catorce contratos que comprenden la redacción de los proyectos, la asistencia técnica para la redacción de los pliegos y las direcciones técnicas y ejecución de las obras, por importe conjunto de 584.224,83 euros, IVA excluido.

En uno de los expedientes, el de obras de priorización del viario –con un plazo de ejecución de cuatro meses–, se demoraron cerca de seis meses en su ejecución. Asimismo, tuvo que ser modificado por importe de 79.741,23 euros, IVA excluido, por la no realización de dos paradas, debido a la modificación del trazado de las líneas, la realización de otras dos paradas por el mismo motivo y por la afección de servicios no previstos que requería proceder a su desvío[43]. Otro de los contratos integrado en esta actuación, el de obras de la calle Jerez Perchet, por importe de 22.958,91 euros, IVA excluido, fue igualmente modificado por afecciones de servicios no previstas, ascendiendo finalmente el importe de las obras a 26.902,16 euros, IVA excluido.

[43] La entidad alega que la demora no fue consecuencia de una deficiente planificación sino del carácter urbano y transversal de las obras, de la aparición de servicios no previstos y de la necesidad de coordinar las actuaciones con diversas áreas municipales. Sin embargo, no consta a este Tribunal que se acordara una prórroga del contrato, en el que justificaran los motivos que requerían una ampliación del plazo de ejecución de las obras. Tampoco en el documento de formalización de la modificación contractual se estipuló que, como consecuencia de las modificaciones que se iban a llevar a cabo, era preciso ampliar la duración del contrato, por lo que en el expediente contractual no se dejó constancia de la ejecución de las obras en un plazo superior al inicialmente estipulado ni de las razones que lo motivaron.

La cuarta actuación consiste en la instalación de placas fotovoltaicas en la estación de autobuses, para lo que ha celebrado un contrato menor por importe de 29.747,25 euros, IVA excluido.

El **Ayuntamiento de Murcia** ha llevado a cabo tres actuaciones de obras, por importe total de 29.575.517,28 euros, sin IVA: la implantación de nodos de transporte intermodales; la redacción del proyecto para la implantación de tres nuevas líneas de transporte público colectivo de la tipología de BTR;[44] y las obras de ampliación de la red de plataformas reservadas destinadas a carriles bici y bus y de líneas de BTR.

Las primeras consistieron en la implantación de nodos de transporte intermodales en dos puntos de la ciudad, con plataformas segregadas para el transporte público colectivo, la bicicleta y los vehículos de movilidad personal, así como estaciones de carga para vehículos eléctricos. A pesar de acudir a la tramitación de urgencia[45] del expediente contractual, la entidad tuvo que aprobar cinco ampliaciones de plazo del proyecto inicial, que comprendieron un plazo adicional conjunto de trece meses, a petición de las empresas adjudicatarias por circunstancias no contempladas en el proyecto original (paralización de los trabajos por supervisión arqueológica de las obras, retrasos en la entrega de materiales como consecuencia de la guerra de Ucrania, adversas condiciones climatológicas, entre otras). Asimismo, los dos lotes que conformaron el expediente contractual fueron modificados ante la necesidad de añadir obras y modificaciones no sustanciales[46]. Dichas modificaciones supusieron un incremento del 16,22 % y del 16,89 % del primer y segundo lote, respectivamente.

Las obras de ampliación de la red de plataformas reservadas destinadas a carriles bici y bus y de líneas de BTR, han comprendido la construcción de 40,365 km de carril bus –con anterioridad a estas obras solo había 2,668 Km–, una plataforma segregada para autobús eléctrico con puntos de recarga rápida, así como la construcción de tres líneas BTR. No obstante, a 31 de diciembre de 2024 la entidad no contaba aún con autobuses eléctricos ni tampoco con BTR, por lo que tanto las líneas BTR como la plataforma segregada para autobús eléctrico no han podido ser empleadas hasta esa fecha para el fin para el que se construyeron. Como se ha indicado en el Subapartado II.1 de este Informe, el nuevo contrato para la gestión del servicio de transporte urbano, que está a fecha de 30 de septiembre de 2025 aún sin licitar, incluye la provisión de flota eléctrica e híbrida enchufable.

El expediente contractual de obras tramitado al efecto, por urgencia, se dividió en siete lotes. Los contratos se adjudicaron en octubre de 2022 por un plazo de ocho meses y han sido objeto de cuatro ampliaciones de plazo, invocando las mismas razones que en el expediente anteriormente analizado, lo que ha motivado que las obras se extendieran hasta marzo de 2024. Estos lotes también fueron modificados en una ocasión para añadir obras no sustanciales a las inicialmente contratadas.

La empresa municipal de transporte del **Ayuntamiento de Palma** ha realizado una actuación dirigida a mejorar la accesibilidad de las paradas, por importe conjunto de 5.427.480,63 euros, sin IVA, que ha englobado la redacción del proyecto, la asistencia técnica para la dirección facultativa y coordinación en materia de seguridad y salud, la adquisición de nuevas marquesinas y la ejecución

[44] Autobuses eléctricos articulados de gran capacidad, de tránsito rápido por un carril exclusivo.

[45] Artículo 119 de la LCSP. Podrán ser objeto de tramitación urgente los expedientes correspondientes a los contratos cuya celebración responda a una necesidad inaplazable o cuya adjudicación sea preciso acelerar por razones de interés público.

[46] Artículo 203 de la LCSP.

de las obras para su instalación, así como la mejora de accesibilidad de las ya existentes. Para ello la entidad ha celebrado cuatro contratos.

El contrato para la redacción del proyecto se formalizó en febrero de 2022, por importe de 36.363,60 euros, IVA no incluido, y por un plazo de ejecución de dos meses. El proyecto fue entregado en abril de ese año, tras haberse concedido una prórroga de quince días como consecuencia de cambios y decisiones motivadas por el propio Ayuntamiento y la empresa municipal, a pesar de que el contrato establecía la no posibilidad de prórroga.

Con posterioridad a la entrega del proyecto, se formalizaron dos adendas al contrato inicial –una en octubre de 2022 y otra en enero de 2023–, por importe conjunto de 7.271,25 euros, sin IVA, lo que representa el 19,99 % del importe inicial. Según el informe justificativo, las obras de ejecución del mencionado proyecto se habían licitado y habían quedado desiertas, por lo que se habían realizado consultas a organismos y empresas proveedoras para conocer la causa de la falta de licitadores. En esas consultas se puso de manifiesto que no se habían tenido en consideración diversos condicionantes técnicos relacionados con el hecho de que las obras no eran lineales, sino que estaban fraccionadas en pequeñas unidades de actuación (una para cada parada), hecho que reducía los rendimientos de la obra, respecto a una que se encontrara ubicada en un único emplazamiento, lo que evidencia deficiencias en la redacción del proyecto.

Las obras de mejora de accesibilidad de diversas paradas han tenido por objeto recrecer la acerca del entorno de la parada con el fin de que los autobuses no tengan que desviarse del carril de circulación para cargar y descargar viajeros, mejorando con ello su accesibilidad. Las obras se dividieron en siete lotes que fueron adjudicadas a la misma empresa. Los contratos se formalizaron en agosto de 2023, por importe de 4.317.201,33 euros, IVA no incluido, por un plazo de dieciocho meses. Los lotes 5 y 7 no se han ejecutado ni, por tanto, abonado, sin que consten las razones que han motivado su no ejecución.

El contrato de suministro de marquesinas y mejora de la accesibilidad las ya existentes, con el fin de adaptarlas a las condiciones establecidas en el Real Decreto 1544/2007, se formalizó en febrero de 2023, por un plazo de doce meses, sin posibilidad prórroga, por lo que debía concluir en febrero de 2024. Sin embargo, la actuación no estaba finalizada a 31 de diciembre de 2024, por lo que se ha ejecutado temporalmente sin cobertura contractual. Solicitada información sobre las causas de la demora en la ejecución, la entidad solo ha informado, en septiembre de 2025, que esta actuación está concluida, pendiente de subsanar deficiencias en las marquesinas, sin concretar el alcance de tales deficiencias. No ha aportado el acta de recepción ni ha indicado en qué fecha ha concluido. El importe ejecutado asciende a 1.622.458,41 euros, sin IVA.

El **Ayuntamiento de Sevilla** ha llevado a cabo en 2023 y 2024 tres actuaciones de obras, por importe conjunto de 36.611.115,25 euros, IVA excluido, una para la construcción de un carril bus segregado y las otras dos vinculadas con el Metrocentro, que es un sistema tranviario de transporte público que recorre el centro de la ciudad, cuya construcción se inició en 2006 y que el Ayuntamiento está ejecutando por fases. Para su ejecución se han tramitado nueve expedientes contractuales.

Para la construcción del carril bus segregado, se celebraron cinco contratos. Uno de ellos, el contrato de obras de construcción del carril bus, se formalizó en enero de 2024, por importe de 17.176.016,55 euros, sin IVA, y un plazo de ejecución de dieciséis meses, por lo que estas obras habrían de concluir en mayo de 2025. Con posterioridad a esa fecha, en agosto de 2025, se ha acordado por el Teniente de Alcalde Delegado la modificación urgente y necesaria por no poder esperar a su aprobación por la Junta de Gobierno Local, por importe de 1.297.577,08 euros, sin IVA, ante la necesidad de resolución de afecciones a servicios o instalaciones y exigencias de las compañías explotadoras de las instalaciones. La empresa municipal responsable de gestionar el

servicio de autobuses y tranvías urbanos se encargó de la redacción del estudio previo y viabilidad de la implantación del carril bus, así como de la redacción del proyecto de obras. Ambas contrataciones están financiadas parcialmente con ayudas procedentes del PRTR.

Respecto del Metrocentro, se han celebrado tres contratos, por importe de 18.064.547,25 euros, sin IVA. Uno, el de las obras de uno de los tramos, cuyo contrato se formalizó en enero de 2022 por importe de 12.354.537,04 euros, sin IVA. Las obras comenzaron al mes siguiente y en agosto y diciembre de 2023 se aprobaron dos modificaciones, por importe conjunto de 2.413.392,60 euros, lo que ha supuesto un incremento del precio inicial del 19,53 %. Las razones invocadas para estas modificaciones fueron motivos geotécnicos, afecciones a servicios, actualizaciones técnicas e inclusión de trabajos no contemplados en el proyecto.

Asimismo, la entidad ha contratado las obras de las instalaciones de ese tramo (electrificación, señalización y semaforización, instalaciones de comunicación y equipamiento de paradas), por importe de 2.475.924,57 euros, IVA excluido, que también fueron modificadas en dos ocasiones, por cuestiones técnicas, por importe conjunto de 465.559,64 euros, sin IVA, lo que representa un incremento del precio inicial del 18,80 %. Las actuaciones de este tramo están concluidas.

Además, la entidad ha contratado la asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción del metro ligero, ampliando la estructura existente hasta la estación de ferrocarriles de la ciudad, así como para el diseño del intercambiador intermodal planeado en dicho entorno que conectará distintos medios de transporte, como autobuses, trenes y metro ligero. La entidad había ya licitado esta contratación en julio de 2022 pero al mes siguiente el Ayuntamiento desistió de este procedimiento al advertir errores en los pliegos reguladores de la contratación –errores en los criterios de adjudicación, falta de concordancia entre los anexos de los pliegos de cláusulas administrativas particulares y del pliego de prescripciones técnicas, etc.– que podrían calificarse como no subsanables, lo que evidencia una deficiente preparación del expediente contractual. El contrato se formalizó en junio de 2023 y el plazo previsto para la redacción del proyecto era de seis meses. El proyecto se aprobó por la Junta de Gobierno en noviembre de 2024, con once meses de demora.

En el periodo fiscalizado también se han instalado equipos de parada del metro ligero en uno de los tramos: marquesinas y bancos de las paradas, integración con el sistema de billetaje de máquinas automáticas de venta de billetes y recarga de tarjetas inteligentes de transporte urbano, así como postes teleindicadores, a modo de paneles digitales informativos en tiempo real. Para la ejecución de estas obras, por importe de 689.751,47 euros, sin IVA, la entidad tramitó un expediente contractual que fue adjudicado en tres lotes. Se han producido demoras en la instalación de los equipos, que oscilan entre siete y doce meses, debido a que las obras que se estaban realizando en las paradas donde se iban a integrar no habían concluido en fecha, obligando al acopio de los equipos hasta la disponibilidad de las paradas.

La empresa concesionaria del servicio público colectivo por autobús, contratada por el **Ayuntamiento de Zaragoza**, ha acometido las obras de colocación de plataformas en paradas y acondicionamiento de la zona adyacente, atendiendo a lo previsto en el pliego de prescripciones técnicas del contrato. El importe total certificado por estas obras ascendió a 307.722,69 euros, IVA excluido, habiéndose abonado la parte correspondiente a 2023 y en tramitación la correspondiente a 2024.

II.3.2.3. DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

La incorporación de diversas soluciones tecnológicas en el transporte colectivo urbano contribuye a mejorar su eficiencia, además de favorecer a que sea más sostenible y accesible. Tecnologías como el *ticketing* electrónico, que permite la compra y validación de billetes a través de dispositivos móviles eliminando la necesidad de billetes físicos, el SAE para la gestión de las flotas de autobuses, o las ayudas a la conducción eficiente dirigidas a analizar parámetros como la velocidad o el consumo de combustible, son algunos ejemplos de herramientas digitales que contribuyen a la descarbonización del sector, además de mejorar la calidad del servicio y la experiencia de los usuarios.

Todos los ayuntamientos han llevado a cabo en los ejercicios fiscalizados actuaciones dirigidas a impulsar la digitalización del transporte público colectivo. Los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma** y **Zaragoza** las han realizado contando con subvenciones del PRTR. Los cinco primeros ha sido beneficiarios del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, bien de manera individualizada y/o integrados en una agrupación de municipios[47]. El **Ayuntamiento de Córdoba** ha recibido fondos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba adscrito a la Junta de Andalucía para la realización de alguna de las actuaciones desarrolladas. Los Ayuntamientos de **Bilbao** y **Sevilla** las han realizado exclusivamente con fondos propios.

En el cuadro siguiente se exponen las actuaciones de digitalización del transporte público colectivo llevadas a cabo por las entidades fiscalizadas[48].

[47] Los **Ayuntamientos de Málaga, Las Palmas de Gran Canaria** y **Palma,** junto con el de Donostia/San Sebastián, concurrieron a la convocatoria de subvenciones como agrupación de municipios.

[48] Se han examinado solo aquellas actuaciones de digitalización dirigidas exclusivamente a lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo urbano, excluyéndose otras que, aunque también comprenden la digitalización no están relacionadas directamente con el objeto de la fiscalización, como la de digitalización de las relaciones laborales o las enfocadas a la tecnificación de la infraestructura de gestión del tráfico para todo tipo de transportes.

CUADRO 11. ACTUACIONES DE DIGITALIZACIÓN LLEVADAS A CABO POR LAS ENTIDADES FISCALIZADAS

AYTO.	DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	Nº COS	IMPORTE (€)	FINANCIACIÓN		INCIDENCIAS EN LA EJECUCIÓN				ESTADODE EJECUCIÓN A 31-12-24
				Ayuntamiento (€)	PRTR y otras (€)	P	M	S	R	
ALICANTE	Proyecto Digitalización Transporte Público de Alicante	1	3.257.077,51	1.498.959,28	1.758.118,23	SI	NO	NO	NO	Finalizada
BILBAO	Renovación App Bilbobus	1	29.895,00	29.895,00	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Equipamiento de paradas (adquisición y renovación)	1	73.766,17	73.766,17	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
CÓRDOBA	Renovación del SAE y Ticketing	3	4.895.388,20	4.794.502,65	100.885,55	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Nueva página Web y aplicación móvil	1	49.650,00	49.650,00	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Servicio de venta y validación de billete electrónico	1	247,93	247,93	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Digitalización de los medios de pago	3	1.571.990,00	229.670,02	1.342.319,98	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Digitalización sistemas de comunicación/información	7	1.332.137,54	189.433,28	1.142.704,26	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Marquesinas inteligentes	1	1.171.385,00	117.138,50	1.054.246,50	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Digitalización de las actividades del taller y auxiliares	4	154.286,44	15.428,82	138.857,62	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Software visionado y tratamiento inteligente imágenes	2	424.348,87	106.649,98	317.698,89	NO	SI	NO	NO	En ejecución
	Sistema control aforos y cálculo matrices origen destino	1	152.953,00	15.295,30	137.657,70	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Sistema sensorización y monitorización autobuses	1	300.625,00	144.889,00	155.736,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistemas de predicción demanda y sensorización de paradas	1	49.840,00	4.984,00	44.856,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Sistemas expertos de planificación para optimización de recursos	1	364.992,00	36.499,20	328.492,80	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Actualización de la página web	1	14.015,00	14.015,00	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Mantenimiento de los software Goaldriver y Goalbus	1	71.381,16	71.381,16	0,00	SI	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistema de control de la producción en los servicios asociados al software embarcado de gestión y control de explotación	1	153.328,92	153.328,92	0,00	SI	NO	NO	NO	En ejecución
MÁLAGA	Digitalización de los medios de pago	3	698.057,48	193.119,91	504.937,57	NO	SI	NO	NO	Finalizada
	Digitalización sistemas de comunicación/ información	6	184.375,99	18.437,60	165.938,39	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Marquesinas inteligentes	11	3.552.012,62	363.173,17	3.188.839,46	NO	SI	NO	NO	Finalizada
	Digitalización de actividades del taller y auxiliares para flota sostenible	3	26.510,78	2.651,08	23.859,70	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Sistema antiemparejamiento de autobuses y conducción eficiente	1	40.000,00	4.000,00	36.000,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Sistemas sensorización y monitorización autobuses	5	409.667,98	40.966,80	368.701,18	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Sistema digital de información a usuarios	11	1.778.388,59	177.838,86	1.600.549,73	NO	SI	NO	NO	Finalizada
	Sistema de información en app para usuarios necesidades específicas	4	57.655,00	5.765,50	51.889,50	NO	SI	NO	NO	Finalizada
MURCIA	Asistencia técnica Proyecto servicio transporte público autobús	1	33.250,00	33.250,00	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Sistema central de gestión ITS y sistemas inteligentes de transporte	2	5.066.952,09	506.695,21	4.560.256,88	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Suministro e implantación de los nuevos medios de pago	1	167.443,00	16.774,30	150.698,70	NO	NO	NO	NO	En ejecución

AYTO.	DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	Nº CºS	IMPORTE (€)	FINANCIACIÓN		INCIDENCIAS EN LA EJECUCIÓN				ESTADODE EJECUCIÓN A 31-12-24
				Ayuntamiento (€)	PRTR y otras (€)	P	M	S	R	
PALMA	Digitalización de los medios de pago	7	1.023.644,19	126.064,68	897.579,51	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Digitalización sistemas comunicación e información	4	771.664,47	80.643,73	691.020,94	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Marquesinas inteligentes	2	730.765,00	82.233,47	648.531,53	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Digitalización de las actividades del taller y auxiliares	2	85.142,01	8.514,20	76.627,81	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistema de antiemparejamiento de autobuses y conducción eficiente	1	197.452,93	21.161,38	176.291,55	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistema de control de aforos y cálculo de matrices origen-destino	1	126.758,43	37.072,67	89.685,76	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistema de sensorización y monitorización autobuses	1	237.595,00	23.759,50	213.835,50	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistemas de predicción demanda y sensorización de paradas	1	122.759,75	12.275,97	110.483,78	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Sistemas expertos de planificación para optimización de recursos	3	2.791.204,00	1.145.370,40	1.645.833,60	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Suministro de pantallas de información al viajero	1	1.242.000,00	260.709,46	981.290,54	SI	NO	NO	NO	Finalizada
	Implementación herramientas visualización y tratamiento datos geoespaciales (GIS)	1	126.505,84	80.963,77	45.542,07	NO	NO	NO	NO	Finalizada
	Software para pantallas multimedia	1	192.551,76	192.551,76	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Pantallas de indicadores de línea	1	269.388,00	26.938,80	242.449,20	NO	NO	NO	NO	Finalizada
SEVILLA	Pago directo con tarjeta bancaria sin contacto	3	1.436.336,29	1.436.336,29	0,00	SI	SI	NO	NO	En ejecución
	Acceso a internet wifi en la flota	1	50.354,69	50.354,69	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
ZARAGOZA	Implantación tecnología NaviLens	1	125.165,28	125.165,28	0,00	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Tecnología de pagos QR y mejora de seguridad en la validación del STI en autobús y tranvía	1	878.337,35	0,00	878.337,35	NO	NO	NO	NO	En ejecución
	Colocación información dinámica en paradas	1	261.575,97	261.575,97	0,00	NO	NO	NO	NO	Finalizada
TOTAL		**113**	**36.750.822,23**	**12.880.098,66**	**23.870.753,78**					

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas
P: Prórroga, M: Modificaciones, S: Suspensión, R: Resolución

Actuaciones realizadas por los ayuntamientos de manera individualizada

El **Ayuntamiento de Alicante** ha llevado a cabo una actuación en el periodo fiscalizado, el proyecto de digitalización de transporte público con pago y SAE[49], en el marco del proyecto "Alicante se mueve", presentado ante el MITMA. Este proyecto persigue potenciar el acceso al transporte con soluciones que permitan utilizar los dispositivos móviles en todos los procesos aplicados en los medios de pago, así como la mejora en el software que sirve para la gestión y vigilancia del servicio de autobuses urbanos. En diciembre de 2022 el Ayuntamiento celebró un contrato que incluía diversas actuaciones, entre ellas las mencionadas, ascendiendo el importe de estas dos a 2.883.369,18 euros. Estas prestaciones debían estar ejecutadas antes del 31 de diciembre de 2023, si bien la entidad solicitó al MITMA una ampliación del plazo de ejecución de un año. La solicitud se fundamentó en que el operador del tranvía de la Generalitat Valenciana tenía previsto acometer una actualización estratégica y tecnológica que impedía desplegar simultáneamente parte del proyecto de digitalización. Aunque dicha ampliación fue autorizada por el Ministerio a finales de 2023, el interventor municipal advirtió que no se habían cumplido lo estipulado en el contrato, al haberse tramitado la ampliación contractual con el contratista de forma extemporánea, una vez vencido el

[49] El SAE dispone de la información relativa, entre otros, a los recorridos, tiempos de espera en parada y tiempo de duración estima la siguiente parada, así como de la información de cada autobús que se encuentre prestando servicio en el momento de la toma de datos.

término previsto contractualmente. El sistema fue recepcionado por la entidad el 20 de diciembre de 2024, dentro del plazo de ampliación aprobado por el Ministerio.

El **Ayuntamiento de Bilbao** ha llevado cabo dos actuaciones de digitalización, por importe total de 103.661,17 euros. Una, la renovación del equipamiento de las paradas de autobuses, sustituyendo las marquesinas por otras con puntos wifi e instalando nuevos paneles de información con los tiempos de espera y recorrido de los autobuses. Esta actuación se ha ejecutado en el marco del contrato de concesión, en el que se prevé que anualmente el concesionario ha de poner a disposición del Ayuntamiento la cantidad de 53.600,00 euros, sin IVA, para la instalación, a petición de la entidad local, de una serie de elementos que se relacionan en el contrato. En caso de que no se consumiera íntegramente esa cantidad, la restante se acumularía para los ejercicios siguientes. Para compensar la inversión económica, el concesionario está autorizado a utilizar las marquesinas como plataforma de publicidad. El coste de la actuación ejecutada en los ejercicios fiscalizados ha ascendido a 73.766,17 euros, sin IVA.

La segunda actuación ha sido la renovación de la aplicación informática del servicio del transporte público de autobuses, por importe de 29.895,00 euros, IVA no incluido. Esta se ha acometido en el marco de un contrato de mantenimiento de las distintas aplicaciones móviles y servicios de información vinculados con plataforma móvil del Área de Movilidad y Sostenibilidad de la entidad que se había quedado obsoleta y no se ajustaba a los requerimientos contenidos en el Real Decreto 1112/2018, de 7 de septiembre, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones para dispositivos móviles del sector público, por lo que había sido renovada en 2023. En 2024, se han incorporado nuevas actualizaciones a la vista de las sugerencias formuladas por los usuarios.

El **Ayuntamiento de Córdoba** ha ejecutado tres actuaciones en el ámbito de la digitalización del transporte público colectivo, por importe conjunto de 4.945.286,13 euros, sin IVA.

Una de ellas ha consistido en la renovación del SAE y *ticketing* de la empresa municipal de transporte urbano. Este sistema había sido implantado en 2013 y había sido objeto de diversas mejoras e integraciones, pero tenía limitaciones tecnológicas y funcionales derivadas de su antigüedad. Dado que el fin de su vida útil iba a tener lugar en mayo de 2025, la empresa municipal contrató un servicio integral de consultoría tecnológica especializada en sistemas de transporte público. Los objetivos del proyecto eran modernizar la infraestructura tecnológica del SAE y *ticketing*, integrar nuevos medios de pago digitales como aplicaciones móviles y tarjetas bancarias y mejorar su gestión.

Para ello, la entidad ha tramitado tres expedientes contractuales, por importe conjunto de 4.895.388,20 euros, IVA no incluido. El primero, ya concluido, tuvo por objeto la consultoría y asistencia técnica para la definición de la solución tecnológica, valoración y elaboración de los pliegos técnicos, por importe de 33.750,00 euros, sin IVA. El segundo, de suministro, instalación e implantación del SAE e información al viajero y de un sistema de *ticketing* y monética, así como de los servicios de mantenimiento de tales elementos, se ha adjudicado en septiembre de 2024 por un periodo de diez años y un precio de 4.692.538,20 euros, IVA no incluido. El tercer contrato es el de asistencia técnica para la implantación de la solución tecnológica del proceso de renovación, suscrito en noviembre de 2024 por importe de 169.100 euros, IVA no incluido, y un plazo de duración de quince meses. Para el primero y el último de los contratos la entidad ha contado para su financiación con fondos del Consorcio de Transporte Metropolitano del Área de Córdoba.

Otra de las actuaciones llevadas a cabo por la empresa municipal de transporte urbano del **Ayuntamiento de Córdoba** es el diseño, implementación, migración de contenidos, alojamiento, formación, soporte y mantenimiento de la nueva página Web corporativa, a fin de adaptarla a lo dispuesto en el Real Decreto 1112/2018 y mejorar su usabilidad –inclusión de componentes visuales

que permiten una navegación más intuitiva e inmediata a los ciudadanos, gestión on-line de tarjetas de transporte y registro de usuarios– entre otros. En los ejercicios fiscalizados se ha ejecutado un importe de 42.885,50 euros, IVA no incluido.

La tercera actuación ha consistido en la renovación del servicio de venta y validación del billete electrónico mediante código pasivo QR, que ya disponía desde 2021. El nuevo contrato se formalizó con la misma empresa en marzo de 2204 por un periodo de un año, prorrogable por otros dos. La retribución anual para el contratista es de 1,65 % del precio de venta por uso de cada billete electrónico, que se estimó en 247,93 euros, IVA excluido. Las comisiones percibidas por la empresa en 2023 y 2024 fueron 177,44 euros.

El **Ayuntamiento de Málaga** ha ejecutado, a través de la empresa municipal de transportes, dos actuaciones en el ámbito de la digitalización del transporte público colectivo con fondos europeos.

Una de esas actuaciones ha sido la de desarrollo y puesta en servicio de sistema digital de información a usuarios del transporte público. Con ella se pretendía instalar paneles digitales en las paradas de autobús y en los andenes de la estación de autobuses, además de un *videowall*[50] en la zona de recepción de la estación. Para la ejecución de esta actuación la entidad ha celebrado once contratos.

Uno de ellos, el de suministro e instalación de pantallas y equipos de comunicación en marquesinas de las paradas de autobuses, se dividió en dos lotes y fue adjudicado en noviembre de 2022 a una misma empresa, por importe conjunto de 2.973.868,54 euros, IVA excluido. El primero de los lotes, tuvo un importe de 834.246,20 euros y un plazo de ejecución de doce meses. El segundo lote tuvo un importe de 2.139.622,24 euros y un plazo de ejecución de dieciocho meses[51].

El objeto de ambos lotes consistió en la renovación y ampliación de los sistemas de información en 340 paradas, de las cuales 186 eran sustituciones de pantallas existentes, dieciséis correspondían a paradas temporales en las que se pretendía dejar fijo un poste con una pantalla y 46 eran paradas sin instalación eléctrica y 92 correspondían a nuevas instalaciones.

El contrato ha sido modificado en dos ocasiones en 2024. La primera de ellas fue como consecuencia de una serie de necesidades surgidas durante la ejecución del contrato –adaptaciones a la normativa, adaptaciones por cambios de líneas, etc.– y de la ampliación de algunas unidades de obra. Esta modificación supuso un incremento del precio de licitación del lote 1 de 334.020,52 euros y del lote 2 en 116.226,35 euros, ambos sin IVA. La segunda consistió en el incremento del número de pantallas en marquesinas y en la instalación de tres postes que no habían podido instalarse con anterioridad por razones técnicas, lo que supuso un incremento del precio del lote 1 de 361.250,21 euros, IVA excluido. Ello ha originado un incremento en conjunto del precio inicial de los dos lotes de 811.497,08 euros, sin IVA, lo que representa el 27,29 % del precio inicial.

El informe jurídico y el acuerdo de aprobación de la primera modificación no se pronunciaron sobre si se trataban de modificaciones previstas en el pliego o al margen de este, señalando el primero de ellos que podrían tener encaje en ambas. Para la segunda modificación el informe jurídico sí calificó expresamente la modificación de aquellas no previstas en el pliego. En cualquier caso, las modificaciones tuvieron como finalidad, entre otras, la ampliación de determinadas unidades de

[50] Conjunto de pantallas independientes que trabajan de manera sincronizada para mostrar un contenido unificado.

[51] El lote segundo de este expediente contractual se realiza en ejecución de la actuación “Paradas y marquesinas inteligentes” del proyecto INNOBUS TUR. Este proyecto se lleva a cabo por la entidad en agrupación con los Ayuntamientos Donostia/ San Sebastián, Las Palmas de Gran Canaria y Palma Para una mayor comprensión de esta actuación se ha abordado el análisis conjunto de los dos lotes que conforman el expediente contractual, agrupando importes y financiación.

obras y dotar de pantallas a doble cara los postes provisionales para mejorar su visibilidad, respecto de las que no se justificó suficientemente que se derivaran de circunstancias sobrevenidas ni que no pudieran haberse incluido en el contrato inicial. Además, al ampliar el número de pantallas y no ser posible que el contratista pudiera fabricarlas e instalarlas antes de que concluyera 2024, se decidió modificar el tipo de pantallas a instalar por otras que tenía disponibles el contratista[52].

La actuación no había concluido en el plazo estipulado ante el MITMA, por lo que la entidad solicitó ampliación de plazo hasta diciembre de 2024, aduciendo que el inicio de la ejecución del contrato se vio imposibilitado por problemas ajenos e imprevisibles a las partes (el contrato se formalizó en diciembre de 2022 pero su ejecución no se inició hasta pasados casi seis meses), ampliación que fue concedida. El contrato se recepcionó el 30 de diciembre de 2024.

La segunda actuación acometida por el **Ayuntamiento de Málaga** fue la implantación en la aplicación de la empresa municipal de un sistema de información para usuarios con necesidades específicas, consistente en la implantación en las paradas de un código que permitiera al usuario con discapacidad acceder, mediante su dispositivo móvil, a la información de la parada mediante la explicación por voz. Esta actuación también comprendía el rediseño de la información en las paradas: nueva señalética en las marquesinas que incluía pictogramas relacionadas con cada parada para facilitar la identificación de estas y reorganización de la información mostrada en las paradas mejorando la accesibilidad de colectivos especiales, como las personas autistas, en el marco de lo dispuesto en la Ley de accesibilidad[53]. Para la ejecución de esta actuación la entidad ha tramitado en los ejercicios fiscalizados[54] cuatro contratos, tres de ellos menores, por importe conjunto de 57.655,00 euros, IVA excluido, que están concluidos. El cuarto, de diseño de la señalización a través de pictogramas, por importe de 45.450,00 euros, sin IVA, fue modificado, incrementando su importe en 2.750,00 euros. La modificación se fundamentó en la necesidad de incluir en el diseño de cada una de las paradas, además del pictograma el nombre de la parada, lo que evidencia que inicialmente el diseño de las paradas no fue suficientemente definido[55].

Como se ha indicado en el Subapartado II.1 de este Informe, el **Ayuntamiento de Murcia** aprobó en enero de 2022 el proyecto de servicio de la nueva red de transporte público colectivo en autobús urbano para unificar este servicio en un único operador, cuya contratación se encuentra aún sin iniciar.

Con anterioridad a ese proceso de contratación, la entidad ha llevado a cabo tres actuaciones dirigidas a la actualización tecnológica del servicio de transporte, por importe conjunto de

[52]El **Ayuntamiento de Málaga**, en el trámite de alegaciones, explica que las modificaciones contractuales respondieron a necesidades reales identificadas durante la ejecución del proyecto, imposibles de determinar con la precisión suficiente en la fase de licitación, y que fueron objeto de informes técnicos detallados. Estos informes no se han aportado a fin de poder verificar su fundamentación.

Confirma que la sustitución de unas pantallas por otras que disponía el contratista se debió a que el modelo de pantalla electrónica previsto en el contrato enfrentaba problemas de fabricación y suministro en plazo, por causas ajenas a esta, por lo que a fin de cumplir los plazos comprometidos ante el MITMA, se decidió aceptar la instalación de otro modelo de pantalla que contaba con especificaciones técnicas equivalentes a las originalmente licitadas, lo que quedó acreditado en el expediente mediante el correspondiente informe técnico, documento que tampoco ha sido aportado en alegaciones.

[53] Ley 6/2022, de 31 de marzo, de modificación del Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social, aprobado por el Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, para establecer y regular la accesibilidad cognitiva y sus condiciones de exigencia y aplicación.

[54] En 2025 la entidad ha tramitado el suministro de vinilos para marquesinas y postes de paradas.

[55]El **Ayuntamiento de Málaga**, en el trámite de alegaciones, señala que la modificación no responde a una redefinición del objeto contractual ni a una falta de precisión inicial, sino a una modificación técnica menor, necesaria para asegurar la integración del nombre de las paradas en los diseños de forma visualmente accesible y coherente. Sin perjuicio de que la modificación pueda favorecer la accesibilidad visual del sistema, la entidad no ha acreditado que la modificación se debiera a causas sobrevenidas que no se pudieran haber previsto con una correcta planificación.

5.267.645,09 euros, con el fin de, además de incorporar nuevas tecnologías, hacer el transporte más accesible para la ciudadanía y permitir un ahorro en los tiempos de desplazamiento. Una de esas actuaciones ha sido una asistencia técnica, por importe de 33.250,00 euros, sin IVA, para la actualización del Proyecto de servicio de la nueva red de transporte público colectivo.

Otra ha consistido en el suministro, instalación, integración y puesta en marcha de los elementos que conforman los sistemas inteligentes de transporte para la prestación del servicio de transporte público urbano mediante autobús, así como los equipos necesarios para la instalación del Sistema Central Operativo del Ayuntamiento[56].

Los contratos de los dos lotes que conformaban el expediente contractual, por importe conjunto de 5.066.952,09 euros, IVA no incluido, tenían un plazo de ejecución de dieciocho meses, por lo que su ejecución debía concluir en noviembre de 2024. Sin embargo, las actuaciones no han finalizado en el plazo estipulado, estando a fecha de corte de la fiscalización en ejecución. La entidad solicitó ampliación de plazo al MITMA hasta diciembre de 2025, aduciendo retrasos en el suministro y fabricación de materias primas y elementos tecnológicos y demoras en la licitación del nuevo contrato del servicio público de la nueva red de transporte público colectivo en autobús. Dicha ampliación ha sido autorizada. Además, estas actuaciones sobre sistemas inteligentes asociados al transporte se facilitarán por el Ayuntamiento al nuevo operador, por lo que hasta que no se tramite el nuevo contrato de prestación del servicio y se ponga en marcha por el que resulte adjudicatario, estos sistemas no estarán operativos.

Otra de las actuaciones ha consistido en el diseño, desarrollo, suministro e implantación de los nuevos medios de pago tarjeta inteligente en el transporte público municipal, por importe de 167.443,00 euros, IVA excluido. El contrato se formalizó en enero de 2024 y contaba con ocho meses de duración. Al igual que en el caso anterior, las actuaciones no han concluido en el plazo estipulado, habiendo autorizado el MITMA una ampliación de plazo hasta diciembre de 2025.

El **Ayuntamiento de Palma** ha ejecutado, a través de la empresa municipal de transportes, cuatro actuaciones para la digitalización del transporte público colectivo por importe de 1.830.445,60 euros, IVA excluido, tres de ellas financiadas con fondos europeos. La cuarta actuación, consistente en el suministro, instalación y mantenimiento del software para pantallas multimedia, formaba parte del proyecto subvencionado, pero finalmente se ha financiado exclusivamente con fondos propios de la entidad local.

Con estas actuaciones la entidad pretendía ampliar los puntos de información al viajero mediante pantallas tanto en el interior de los autobuses como en algunas paradas de la red de la empresa municipal y la implementación de herramientas de análisis, visualización y tratamiento de datos geoespaciales y georreferenciados (posiciones de vehículos, velocidad, accidentes, estado infraestructura, etc.).

Para la primera de ellas, la de ampliar la información al viajero, la entidad tramitó tres expedientes contractuales, dos para el suministro de pantallas de información y otro para el suministro, instalación y mantenimiento del software para pantallas. Uno de esos expedientes, el de suministro de pantallas de información al viajero en el interior de los autobuses y en algunas de las paradas

[56] Entre otros, suministro de los equipos embarcados en los autobuses para validación y venta, equipos del SAE y equipos del sistema de información al viajero.

de la red de la empresa municipal, se dividió en dos lotes, adjudicados en septiembre de 2022[57]. El primero de los lotes debía concluir en marzo de 2023, pero se recibió con una demora de nueve meses.

La empresa municipal de transporte público colectivo del **Ayuntamiento de Sevilla** ha acometido durante los ejercicios fiscalizados dos actuaciones en materia de digitalización, el pago directo con tarjeta bancaria sin contacto y el acceso a internet en la flota.

La primera ha estado dirigida a implantar el pago directo con tarjeta bancaria sin contacto, orientada a la modernización del sistema de billetaje y a la transición hacia el sistema de *ticketing* basado en cuenta[58]. Esta actuación se articula en tres contratos complementarios: el de implantación y mantenimiento de la plataforma software que constituye la base tecnológica del sistema; el de servicios de adquirencia[59] y de la plataforma de servicios de pago[60], necesarios para el procesamiento financiero de las transacciones, así como la integración del sistema de pago con tarjeta bancaria con el sistema de billetaje que disponía la empresa municipal hasta entonces, para garantizar la interoperabilidad y continuidad técnica.

El primero de esos contratos se formalizó en abril de 2023, por importe de 872.480,00 euros, IVA excluido, y un plazo de ejecución de 48 meses, por lo que debe concluir en abril de 2027. La plataforma objeto de la contratación empezó a funcionar en junio de 2024, si bien solo ha sido recepcionada parcialmente por encontrarse pendientes algunos trabajos finales por parte de la empresa adjudicataria.

El segundo de los contratos se formalizó en julio de 2023, por importe de 279.693,29 euros, IVA excluido, y un plazo de cuatro años, que fue modificado en diciembre de ese año, por la necesidad de ampliar los trabajos contratados, incrementándose el importe en 6.164,00 euros, IVA excluido. El servicio se ha puesto en marcha en junio de 2024.

El tercer contrato, por importe de 277.999,00 euros, IVA excluido, se suscribió en octubre de 2023 con un plazo de ejecución de tres meses. En junio de 2025 la empresa adjudicataria se encontraba todavía llevando a cabo los trabajos y desarrollos pertinentes de dicha integración, por lo que aún no se ha efectuado la recepción del sistema.

La segunda actuación ha sido el servicio de acceso a internet a los pasajeros, mediante una red wifi embarcada en la flota de autobuses y tranvías. La red wifi en autobuses y tranvías está implantada desde 2019. Finalizada la vigencia del anterior contrato, se ha formalizado otro en agosto de 2024, por importe de 50.354,69 euros, IVA excluido, y un plazo de un año, más tres prórrogas de un año.

[57] El lote 1 de este expediente contractual y parte del lote 2 se realiza en ejecución de las actuaciones “Digitalización de los sistemas de información y comunicación” y “Marquesinas inteligentes” del proyecto INNOBUS TUR. Para una mayor comprensión de esta actuación se ha abordado el análisis conjunto de los dos lotes que conforman el expediente contractual, agrupando importes y financiación.

[58] Un sistema de ticketing basado en cuenta es una tecnología de pago para el transporte público que vincula los viajes del usuario a una cuenta digital en la nube, que permite al usuario acercar una tarjeta bancaria, móvil o un dispositivo con QR a un lector al entrar al transporte, sin pagar en el momento. Al final del día, el sistema calcula automáticamente la tarifa más ventajosa posible considerando todos los trayectos realizados y los transbordos, aplicando límites de gasto y descuentos automáticamente.

[59] Comprende los servicios financieros necesarios para la gestión de los pagos efectuados por los clientes en los terminales embarcados, mediante tarjeta sin contacto de crédito o débito.

[60] Módulo que hace de intermediario entre la plataforma software y el procesador de pagos.

El **Ayuntamiento de Zaragoza** ha llevado a cabo tres actuaciones en materia de digitalización, una de ellas con financiación europea.

Esta entidad suscribió el 26 de diciembre de 2023 un convenio de colaboración con el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, adscrito a la Comunidad Autónoma de Aragón, para la implementación en los tranvías y en los autobuses urbanos de la tecnología QR (código respuesta rápida) de pagos y evolución de seguridad en la validación del sistema tarifario integrado. El presupuesto de la actuación, por un importe máximo de 900.000 euros, está financiado en su totalidad por el Consorcio mediante fondos procedentes del PRTR[61]. Esta actuación se encuentra en ejecución, estando prevista su finalización en marzo de 2026, con una previsión de gasto de 878.337,35 euros, IVA excluido –100.000,00 euros, en autobuses, y 778.337,23 euros, en tranvías–.

Otras de las actuaciones ha sido la colocación de información dinámica en paradas de autobuses, cuya ejecución corresponde a la empresa concesionaria del servicio, por importe de 261.575,97 euros, y la implantación de la tecnología NaviLens, que ascendió a 125.165,28 euros, ambos importes sin IVA.

Actuaciones realizadas por los ayuntamientos como agrupación de municipios

Los **Ayuntamientos Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Palma** suscribieron, en septiembre de 2021, junto con el Ayuntamiento de Donostia/ San Sebastián[62] un convenio de colaboración al objeto de regular el trabajo colaborativo de estas cuatro entidades en el desarrollo de un plan de actuaciones dirigido a la digitalización del transporte público y a mejorar su gestión e información de cara a aumentar su uso, con el objetivo de descarbonizar la movilidad urbana, contribuir a los objetivos climáticos de la Unión Europea y ofrecer mejores servicios tanto a la población residente como visitante.

Mediante dicho convenio se creó una agrupación de municipios sin personalidad jurídica propia para la solicitud de ayudas convocadas por el MITMA. De acuerdo con las memorias técnicas y financieras presentadas junto con la solicitud, el proyecto, con un coste total sin IVA de 26.317.500,00 euros, contemplaba doce actuaciones a realizar, bien por todos o por alguno de los socios. Para la financiación del proyecto se solicitó una subvención de 23.685.750,00 euros, reconociéndose ayudas para once de las doce actuaciones contenidas en la solicitud, con un coste total sin IVA de 23.285.000,00 euros, un importe subvencionado total de 20.956.500,00 euros[63] y un plazo de ejecución hasta el 31 de diciembre de 2023, que posteriormente ha sido ampliado hasta el 31 de diciembre de 2024.

El Ministerio no concedió subvención para la actuación 7, denominada proyecto piloto de sistema de conducción autónoma, ni para los gastos de coordinación y gestión del proyecto con un presupuesto de 2.970.000,00 euros y 62.500,00 euros, respectivamente.

[61] El Acuerdo de la Conferencia Nacional de Transportes, de 5 de noviembre de 2021, fijó los criterios de distribución territorial de créditos presupuestarios de los ejercicios 2021 y 2022, para la financiación de actuaciones de inversión en el marco de los Componentes 1 "Plan de choque de movilidad sostenible, segura y conectada en entornos urbanos y metropolitanos" y 6 "Movilidad sostenible, segura y conectada" del PRTR. Los créditos destinos a la Comunidad Autónoma de Aragón ascendieron a 28.296.363,00 euros, estando entre las actuaciones previstas la digitalización en el ámbito del Consorcio de Transportes de Zaragoza, con un presupuesto de 3.856.560,00 euros.

[62] El Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, designado como representante de la agrupación, fue la entidad legal solicitante de la ayuda, correspondiéndole la designación del director del proyecto, encargado de la presentación de todos los documentos y, en general, de la intermediación entre los socios y la Administración.

[63] No se señalan las actuaciones a desarrollar por el Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, por no formar parte del ámbito subjetivo de la fiscalización.

En el cuadro siguiente se relacionan las doce actuaciones del proyecto INNOBUS-TUR, junto con el coste total de las once actuaciones subvencionadas por el MITMA.

CUADRO 12. ACTUACIONES PROYECTO INNOBUS-TUR

Nº	DENOMINACIÓN	COSTE TOTAL SIN IVA (€)	SUBVENCIÓN INICIAL OTORGADA (€)
1	Digitalización de los modos de pago	5.535.000,00	4.981.500,00
2	Digitalización de las relaciones laborales (1)	240.000,00	216.000,00
3	Digitalización de los sistemas de información y comunicación	4.300.000,00	3.870.000,00
4	Paradas y marquesinas inteligentes	6.660.000,00	5.994.000,00
5	Digitalización de las actividades del taller y auxiliares	610.000,00	549.000,00
6	Desarrollo e implementación de software de visionado y tratamiento inteligente de imágenes para el control del cumplimiento de las normativas legales que afectan al servicio (vigilancia carril bus, ocupación de las paradas)	520.000,00	468.000,00
7	Proyecto piloto de sistema de conducción autónoma	NO EJECUTADA	NO SUBVENCIONADA
8	Sistema de antiemparejamiento de autobuses y de conducción eficiente	420.000,00	378.000,00
9	Sistema de control de aforos y cálculo de matrices origen-destino mediante algoritmo de estimación.	450.000,00	405.000,00
10	Sistemas de monitorización de los autobuses	1.350.000,00	1.215.000,00
11	Sistemas de predicción a la demanda y sensorización de paradas con información en tiempo real	330.000,00	297.000,00
12	Sistemas expertos de planificación para optimización de recursos humanos y material móvil	2.870.000,00	2.583.000,00
TOTAL		**23.285.000,00**	**20.956.500,00**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos aportados por las entidades fiscalizadas.

(1) No se incluye en la presente fiscalización la Actuación 2 Digitalización de las relaciones laborales con un presupuesto financiable de 240.000,00 euros y una subvención concedida de 216.000,00 euros, por no estar relacionada con la movilidad sostenible en el transporte público, que constituye el ámbito objetivo de la fiscalización.

En octubre de 2022 los ayuntamientos firmaron una adenda al convenio, con el objeto de dar firmeza al acuerdo de colaboración suscrito en septiembre de 2021 y consignar el reparto final de actuaciones a realizar y su correspondiente financiación, una vez resuelta la convocatoria de subvenciones. Estas cantidades han sido objeto de una modificación posterior antes de la

finalización del proyecto, reduciéndose el importe del proyecto y consecuentemente el de la subvención a percibir[64].

El proyecto del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**, con un coste de 5.980.000,00 euros, comprendía la ejecución de diez actuaciones –1 a 6 y 9 a 12 de las relacionadas en el cuadro 12–. De ellas, nueve están comprendidas en el ámbito objetivo de la fiscalización.

Para la ejecución de estas nueve actuaciones la empresa municipal de transportes adjudicó 21 contratos con vigencia en el periodo fiscalizado, por un importe total de 5.522.557,85 euros, de los que se ha analizado trece. Uno de ellos, el contrato mixto de suministro, instalación, mantenimiento y gestión de un sistema de videovigilancia embarcada en 158 autobuses, adjudicado en junio de 2023, por importe de 293.748,32 euros, IGIC excluido, fue modificado[65], justificándolo en la existencia de anomalías técnicas no previstas en el contrato inicial, que supusieron un incremento del precio del contrato en 69.781,17 euros, IGIC excluido, el 23,76 % del precio inicial del contrato. Del informe técnico emitido al efecto, se desprende que dichas anomalías resultan de una deficiente preparación de la actuación, pues una vez iniciada la ejecución del contrato y revisados los autobuses se concluye que en algunos de ellos hay que instalar un número mayor de cámaras para evitar zonas muertas o, al contrario, en otras resultan suficientes un menor número. También se detecta la necesidad de realizar actuaciones que no resultan imprevisibles, como sustituir cámaras porque no son compatibles con la grabadora o si se hiciera uso de ellas no se podría cubrir todas las zonas debido a sus características técnicas; adquirir accesorios para poder conectar las cámaras existentes a la grabadora; desmontar grabadoras para instalar las nuevas; o realizar jornadas de trabajo para toma de datos y pruebas de verificación.

Asimismo, se han producido demoras en la ejecución de algunos contratos. En el contrato mixto de suministro y mantenimiento del sistema de pago y recarga de tarjetas sin contacto en tierra, se establecía un plazo de ejecución de catorce meses desde su formalización, en diciembre de 2022, para efectuar el suministro y ejecutar la instalación, montaje y puesta en marcha de las cuarenta máquinas recargadoras expendedoras y sistema de pago, así como para llevar a cabo las tareas de formación y documentación descritas en el pliego de prescripciones técnicas particulares. El acta de recepción se ha suscrito en marzo de 2025, con más de un año de retraso. Igual sucede en el contrato de suministro de equipos multimedia embarcables, con un plazo de ejecución de nueve

[64] En 2024, como consecuencia del ámbito temporal amplio de ejecución del proyecto y de la variación en dicho periodo del precio de los materiales, componentes, etc., los importes comprometidos en cada caso no coincidían exactamente con las previsiones de gastos reflejadas en la adenda al convenio, por lo que agrupación procedió a la suscripción de una modificación de la adenda, en la que se estableció un nuevo reparto de las actuaciones a realizar por los cuatro ayuntamientos y su correspondiente financiación: el coste total del proyecto pasó de 23.285.000,00 euros, sin IVA, a 20.652.749,09 euros, sin IVA, correspondiendo ejecutar a los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Palma** actuaciones por importe de 5.932.891,39 euros, 5.000.000 euros, y 5.630.373,94 euros, respectivamente, para lo que les correspondía una subvención del 90 % de dichos importes. Esta modificación ha sido aprobada parcialmente por el MITMA el 30 de mayo de 2025, advirtiendo el Ministerio que la redistribución de presupuestos entre las actuaciones del expediente no es objeto de modificación y, por tanto, no se realiza su análisis, puesto que la ayuda concedida es líquida dentro de la solicitud, y puede ajustarse entre las actuaciones para su mejor aprovechamiento, siempre que no se cambien las actuaciones propuestas para la concesión y siempre hasta cubrir como máximo el 90 % de los costes subvencionables.

El Ministerio únicamente desestima las alegaciones presentadas para la reducción de la subactuación "instalación de paneles y equipos para convertir las actuales marquesinas en inteligentes" del **Ayuntamiento de Málaga** en relación con la actuación 4 Paradas y Marquesinas Inteligentes, al entender que las alegaciones presentadas no aportan información adicional para la modificación de las conclusiones de la resolución provisional.

[65] La modificación se realiza al amparo del artículo 205.2 de la LCSP, sobre modificaciones no previstas en el pliego de cláusulas administrativas particulares.

meses, formalizado en diciembre de 2022, y cuya acta de recepción no se ha firmado hasta septiembre de 2024.

El proyecto del **Ayuntamiento de Málaga**, con un coste elegible de 5.000.000,00 euros, comprendía la ejecución de ocho actuaciones –1 a 6, 8 y 10 de las relacionadas en el cuadro 10–, siete de ellas comprendidas en el ámbito objetivo de la fiscalización. Una, la de desarrollo de implementación de software de visionado y tratamiento inteligente de imágenes, no se ha ejecutado por la entidad.

Para la ejecución de estas actuaciones la empresa municipal de transportes adjudicó 29 contratos con vigencia en el periodo fiscalizado, por un importe total de 4.910.624,85 euros, IVA excluido, de los que se ha analizado una muestra de cuatro.

Uno de ellos, el de suministro del sistema de *ticketing*, monética y SAE, fue modificado para ampliar los terminales relacionados con el sistema tarifario, medios de pago y eliminación del pago en efectivo. La modificación, por importe de 683.839,50 euros, IVA excluido, se fundamentó en circunstancias sobrevenidas e imprevisibles en el momento de licitar el contrato, indicando como tales la aprobación del PRTR. Sin embargo, no se estima que estuvieran suficientemente motivadas las razones que hicieron necesario ampliar el número de terminarles adjudicados inicialmente, sin que pueda servir como tales la existencia de una línea de subvenciones ni la finalidad que se pretende conseguir con la modificación –impulsar la digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte que redunde en una mayor eficiencia del sistema, mejor accesibilidad y ventajas para el usuario de transporte público–, extremo este último que podría haberse perseguido con una nueva licitación. En el documento de formalización de la modificación se estipuló que el proyecto tendría que estar implementado en junio de 2023, y la evaluación y resultados del mismo entre enero y junio de 2024. Pese a estas previsiones, la empresa ha realizado recepciones parciales del objeto del contrato, siendo la última de junio de 2025, lo que evidencia demoras en su ejecución[66].

Otro de los contratos, el de suministro e instalación de elementos para la adaptación de las marquesinas de las paradas de autobús a la normativa sobre las personas con movilidad reducida, por importe de 740.028 euros, IVA excluido, ha sido modificado en tres ocasiones. La primera, para ampliar nueve meses su plazo de ejecución, aduciendo que el retraso en la ejecución se debía a cambios en el diseño original de uno de los elementos a suministrar con el objeto de adaptarlo a los requerimientos de la normativa de accesibilidad. Las otras dos modificaciones, por importe de 264.666,37 euros, se fundamentaron en problemas y necesidades surgidos en la ejecución del contrato y en la ampliación de la dotación a 90 marquesinas más al amparo de la previsión contenida en el pliego de cláusulas administrativas particulares, lo que supuso un incremento del importe del contrato del 35,76 %.

[66] El **Ayuntamiento de Málaga** alega que la modificación contractual está motivada en el informe técnico del expediente de modificación, sin embargo, tal informe no se ha aportado. El documento de formalización de la modificación reproduce un pequeño fragmento de este informe, en el que solo cita, como circunstancia sobrevenida e imprevisible, la existencia del PRTR con motivo del COVID.

En relación con la justificación de los retrasos acumulados en la ejecución del contrato, indica que se debieron a causas extraordinarias e imprevisibles, ajenas tanto a la empresa municipal como al contratista -crisis global de semiconductores desde 2020 que provocó una grave escasez de microchips y componentes electrónicos a nivel mundial, y originó demoras generalizadas en los plazos de fabricación y entrega de equipos tecnológicos- que fueron puestos en conocimiento del órgano de contratación. No obstante, no se han aportado dichas comunicaciones ni los acuerdos entre la empresa y el Ayuntamiento en los que se razonaran los motivos de las demoras y en los que se autorizaran las recepciones parciales de los suministros.

El proyecto del **Ayuntamiento de Palma**, con un coste elegible de 8.715.000 euros, comprendía la ejecución de diez actuaciones –1 a 5 y 8 a 12 de las relacionadas en el cuadro 10–, nueve de ellas comprendidas en el ámbito objetivo de la fiscalización. Para su ejecución la entidad ha tramitado quince contratos en los ejercicios fiscalizados[67], de los que se han examinado cuatro.

Uno de ellos tenía por objeto la asistencia técnica para la implantación del sistema de venta y validación en cuenta con el que adaptarse a las nuevas necesidades de los viajeros y reducir el cobro de billetes en efectivo. El contrato, por importe de 288.600 euros, IVA excluido, estaba dividido en cuatro etapas: consultoría para la redacción del proyecto y los pliegos; valoración técnica de las ofertas presentadas en la licitación; asistencia técnica para la supervisión en fases de definición, ingeniería y análisis; y asistencia técnica para la supervisión en las fases de despliegue puesta en servicio y recepción. Sin embargo, únicamente pudieron ejecutarse las dos primeras, debido a la interdependencia de este contrato con otro, cuya ejecución resultó infructuosa.

II.3.2.4. INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO SOSTENIBLE

La difusión del transporte público colectivo se basa en la realización de campañas de concienciación sobre sus beneficios para la sostenibilidad y la cohesión social. Para motivar a los usuarios a utilizar el transporte público es preciso que sean conscientes de los beneficios que ofrece: reducción de la contaminación y de la cogestión del tráfico; ahorro económico al reducir el uso del vehículo privado (carburante, estacionamiento, mantenimiento…); mejora de la salud física y mental, al poder ir a pie o en bicicleta hasta la parada o estación, además de poder leer o realizar cualquier otra actividad durante el trayecto, son algunos de los beneficios que puede reportar el uso del transporte público colectivo.

Los **Ayuntamientos de Alicante, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Palma** y **Sevilla** han llevado actuaciones con este fin, exponiéndose en el cuadro siguiente las actuaciones de información y difusión llevadas a cabo por las entidades fiscalizadas. El **Ayuntamiento de Zaragoza** ha remitido, en el trámite de alegaciones, una relación de 21 campañas de difusión del transporte público colectivo por autobús y tranvía, realizadas por este, las empresas prestadoras del servicio o conjuntamente, si bien no ha aportado información sobre su importe, financiación y estado de ejecución, así como tampoco documentación acreditativa sobre ellas.

[67] Algunos de los contratos incluían, además de las prestaciones correspondientes a actuaciones de este proyecto colaborativo, otras correspondientes al proyecto ejecutado por esta entidad de forma individual.

CUADRO 13. INFORMACIÓN Y DIFUSIÓN

AYTO.	DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	Nº CONTRATOS ASOCIADOS	IMPORTE (€)	FINANCIACIÓN		ESTADO DE EJECUCIÓN A 31-12-24
				Ayuntamiento (€)	PRTR y otras (€)	
ALICANTE	Campañas de promoción del transporte público: fiestas de Hogueras y Navidad	1	59.195,03	59.195,03	0,00	Finalizada
CÓRDOBA	Campañas de publicidad: feria, inicio curso, Semana europea de la movilidad, Navidad, y servicios especiales	1	10.000,00	10.000,00	0,00	Finalizada
	Servicio de azafatas para información sobre recargas online	1	11.970,00	0,00	11.970,00	Finalizada
	Campañas de publicidad fomento recarga online y uso del autobús	1	14.973,52	0,00	14973,52	Finalizada
	Campañas informativas en centros educativos, universitarios, cívicos y de mayores; nuevos canales de difusión	0	0,00	0,00	0,00	Finalizada
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Difusión y promoción del transporte público colectivo de MetroGuagua	21	108.716,86	108.716,86	0,00	En ejecución
	Asesoramiento, planificación y compra espacios medios comunicación	1	90.000,00	90.000,00	0,00	En ejecución
PALMA	Proyecto educativo	1	58.376,84	5.837,68	52.539,16	En ejecución
SEVILLA	Campañas de difusión para el fomento del transporte público	3	1.198.450,00	1.198.450,00	0,00	Finalizada
	Creación línea gratuita 900	1	23.625,00	23.625,00	0,00	En ejecución
TOTAL		31	1.575.307,25	1.436.629,54	79.482,68	

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

El **Ayuntamiento de Alicante** ha realizado campañas para promocionar el uso del transporte público urbano en fechas señaladas –Hogueras y Navidad– en prensa y radio, además de adquirir folletos publicitarios para su distribución entre los usuarios y vinilos para los autobuses, cuyo coste ha ascendido a 59.195,03 euros, IVA excluido.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Córdoba** realizó campañas de publicidad en medios de comunicación para promocionar el uso del transporte en la feria de mayo, en el inicio del curso escolar, en la semana europea de la movilidad y en Navidad, por un importe de 10.000 euros, IVA excluido.

Asimismo, llevó a cabo una campaña de difusión sobre las opciones de recarga de los distintos soportes válidos en los autobuses, por 14.973,52 euros, y contrató un servicio de azafatas para información sobre recargas *online,* por importe de 11.970 euros, ambos importes sin IVA.

El **Ayuntamiento de Córdoba** también ha informado que ha realizado otras actuaciones vinculadas a la información y difusión del servicio de transporte público urbano, que no precisaron de contratación externa, y que no ha cuantificado económicamente: campañas informativas en centros educativos y en centros cívicos y de mayores; difusión a través de nuevos canales como *WhatsApp*; entrega a los centros de la Universidad de Córdoba de información sobre las líneas de autobús de su entorno; y campañas relativas al uso del autobús en feria, servicios especiales –fútbol, aeropuerto y centro de convenciones y congresos–.

El **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** ha realizado diversas actuaciones para la difusión y promoción del transporte público colectivo, fundamentalmente, de la MetroGuagua, cuyo

coste total ascendió a 108.716,86 euros, IGIC no incluido. Entre ellas, difusión en cadenas televisivas y medios radiofónicos y digitales de la MetroGuagua; grabaciones de vídeo y cobertura informativa de la presentación de una marquesina de la MetroGuagua que se iba a instalar en una de las paradas; producción de material audiovisual para la campaña de la MetroGuagua; y servicio de imprenta de folletos sobre jornadas de movilidad. También ha celebrado, junto con un diario local, dos jornadas, una en 2023, para analizar y discutir sobre el desarrollo urbano, la movilidad sostenible y la humanización de las ciudades, y otra en 2024, en la que se abordó el desarrollo de las urbes del futuro y la contribución de la movilidad al bienestar subjetivo y social.

El **Ayuntamiento de Palma** contaba con anterioridad con un proyecto educativo centrado en las visitas al centro logístico y operativo de la empresa municipal de transportes. Por diferentes motivos este proyecto quedó pausado y con la pandemia Covid-19 la entidad decidió relanzar el proyecto educativo como estrategia de promoción ante la caída masiva de pasajeros en el transporte público.

El nuevo proyecto educativo de la empresa municipal de transportes tiene por objetivo fomentar el uso del bus como alternativa sostenible al coche y sensibilizar sobre las diferentes problemáticas medioambientales y urbanas derivadas del uso de este; impulsar la educación a las nuevas generaciones en una cultura de la movilidad sostenible y ofrecer también a colectivos con necesidades especiales un espacio donde poder familiarizarse en el uso del transporte público. El proyecto educativo se dirige principalmente al público joven, así como a familias, personas mayores, personas con diversidad funcional y personas con discapacidad o retraso cognitivo, y consiste en jornadas y talleres en centros escolares y en jornadas de puertas abiertas en las cocheras. El contrato para la prestación de este servicio se formalizó en diciembre de 2022, por un año, prorrogable por dos años más. El importe ejecutado en 2023 y 2024 por este servicio ascendió a 58.376,84 euros, más IVA.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Sevilla** ha realizado campañas de difusión con el objetivo de informar, sensibilizar y concienciar a los ciudadanos del uso y las ventajas del transporte urbano de Sevilla, seleccionando para ello distintos medios de comunicación y/o agencias de medios. También ha seleccionado una agencia de medios para la difusión de las campañas publicitarias llevadas a cabo durante 2024, incluyendo su contratación el diseño y desarrollo de un plan de medios para fomentar el uso del transporte público entre la ciudadanía y los soportes publicitarios y acciones de marketing digital. Con este fin la entidad ha celebrado tres contratos en los ejercicios fiscalizados, dos en 2023 y uno en 2024, por importe conjunto de 1.198.450,00 euros, IVA no incluido.

Esta misma empresa ha contratado la creación de una línea 900, gratuita para los usuarios, con objeto de recibir directamente las consultas sobre los servicios de la entidad, por importe de 23.625,00 euros, IVA excluido.

II.3.2.5. OTRAS ACTUACIONES

Además de las actuaciones expuestas, los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria, Murcia, Sevilla** y **Zaragoza** han realizado otras relacionadas con la movilidad sostenible en el transporte público colectivo, tal y como se expone en el cuadro siguiente:

CUADRO 14. OTRAS ACTUACIONES

AYUNTAMIENTO	DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	Nº CONTRATOS ASOCIADOS	IMPORTE (€)	FINANCIACIÓN		ESTADO DE EJECUCIÓN A 31-12-24
				Ayto. (€)	PRTR y otras (€)	
ALICANTE	Implantación Sistema Gestión Ambiental conforme a la norma ISO 14001	1	9.213,00	9.213,00	0,00	Finalizada
	Puesta en marcha Transporte a la Demanda en partidas rurales de Alicante	1	408.397,49	408.397,49	0,00	Finalizada
	Aumento de la extensión de la red de transporte urbano	1	3.420.248,31	3.420.248,31	0,00	Finalizada
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	Mantenimiento de puntos o postes de información al viajero /suministro tarjetas inteligentes/venta títulos transporte	4	1.812.038,00	1.812.038,00	0,00	En ejecución
MURCIA	Convenio Laboratorio Movilidad con la Universidad Politécnica de Cartagena	1	102.045,64	102.045,64	0,00	En ejecución
SEVILLA	Gestor integral de residuos peligrosos TUSSAM	1	30.000,00	30.000,00	0,00	En ejecución
ZARAGOZA	Ampliación líneas urbanas 21, 23 y 60	1	1.495.474,00	1.495.474,00	0,00	Finalizada
TOTAL		**10**	**7.277.416,44**	**7.277.416,44**	**0,00**	

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

El **Ayuntamiento de Alicante** ha llevado a cabo varias actuaciones, incluidas en el contrato de concesión del servicio público del transporte urbano colectivo de viajeros en autobús suscrito en diciembre de 2022. Una de ellas es la implantación del Sistema Gestión Ambiental, conforme a la norma ISO 14001[68], por un importe de 9.213,00 eros, sin IVA.

Otra es el transporte a la demanda a las partidas rurales de Alicante. Se trata de un sistema de transporte bajo demanda promovido por el Ayuntamiento, que da cobertura a las partidas rurales de la ciudad y que permite los desplazamientos, mediante taxi compartido, entre las partidas rurales y la ciudad. En 2023 y 2024 esta prestación ha ascendido a un importe de 408.397,49 euros.

Igualmente, se ha acometido en el marco del citado contrato el aumento de la extensión de la red de transporte urbano, que ha consistido en la creación de nuevas líneas, la extensión y modificación de itinerarios de las ya existentes, así como la mejora de la frecuencia de determinadas líneas. Según los datos aportados por el Ayuntamiento, se ha pasado de 26 líneas en 2022 a 35 líneas en 2024 y se ha incrementado el número de kilómetros regulares al año un 2,22 %, lo que ha supuesto un coste por ejercicio de 1.710.124,16 euros.

El **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** ha contratado los servicios de mantenimiento de los puntos o postes de información al viajero, alimentados por energía solar, con la finalidad de ofrecer información en tiempo real a los usuarios de las distintas líneas y horarios, así como de venta, recarga y distribución de títulos de transporte. También ha contratado el suministro de tarjetas inteligentes sin contacto nominales y no nominales.

El **Ayuntamiento de Murcia** ha suscrito en septiembre de 2024 un convenio con una Universidad para el desarrollo del laboratorio de Movilidad Urbana Municipal de Murcia. Se trata de una unidad de apoyo, que asesora para la toma de decisiones en materia de planificación, redacción de ordenanzas, licitación de proyectos y concesiones administrativas, o para todas aquellas que

[68] La certificación ISO 14001–Sistemas de Gestión Ambiental es una norma internacional que permite a las empresas demostrar el compromiso asumido con la protección del medio ambiente, a través de la gestión de los riesgos medioambientales asociados a la actividad desarrollada.

puedan ser requeridas por parte de la administración municipal en relación con cuestiones del ámbito de la movilidad urbana, tales como la ampliación de la línea tranviaria o la extensión de las líneas de autobús a otros corredores, el asesoramiento para la monitorización y actualización de las obras de movilidad de la ciudad, etc. El Ayuntamiento se comprometió a sufragar 51.925,88 euros en la primera anualidad y 50.119,76 euros en la segunda, el 76,76 % del presupuesto total.

El convenio prevé la creación de una comisión de seguimiento que se reunirá cuando lo solicite alguna de las partes y, en todo caso, al menos una vez al año. Dicha comisión se constituyó en septiembre de 2024, en la que se fijaron los trabajos a realizar en el primer año, entre otros, un estudio científico para la proposición de actuaciones puntuales para mejorar los problemas de congestión de tráfico en la ciudad.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Sevilla** ha contratado el servicio de gestor integral de residuos peligrosos y no peligrosos de las instalaciones de la empresa municipal de transportes, por importe de 30.000,00 euros, sin IVA. La entidad ya contaba con este servicio y en 2024 ha procedido a su renovación, una vez concluido el contrato anterior.

El **Ayuntamiento de Zaragoza** suscribió en marzo de 2023 una modificación del contrato de gestión del servicio público de transporte urbano de viajeros por autobús, en la que se acordó la ampliación de tres líneas de autobuses, lo que ha supuesto un coste desde su puesta en marcha hasta diciembre de 2024 de 1.495.474,00 euros.

II.4. SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FISCALIZADAS Y ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN

II.4.1. Seguimiento y control de la ejecución de las actuaciones fiscalizadas

Los ayuntamientos fiscalizados no han realizado, con carácter general, un seguimiento posterior de aquellas actuaciones ejecutadas en 2023 y 2024 expuestas en este Informe y que se encuentran concluidas, en el que hayan evaluado su cumplimiento, verificado su efectividad y su adecuación a las necesidades efectivas para lograr la sostenibilidad del transporte público colectivo en los municipios, e identificado aspectos susceptibles de mejora.

Excepcionalmente algunas de las entidades fiscalizadas han hecho algún análisis, mayoritariamente descriptivo, de algunas de esas actuaciones. Los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Málaga, Murcia** y **Zaragoza** o sus empresas municipales se han referido en los informes de seguimiento de algunos de los instrumentos de planificación referidos en el Subapartado II.2 a algunas de las siguientes actuaciones: renovación de la flota e incorporación de vehículos limpios, instalación de cargadores, electrificación de las cocheras, mejora de accesibilidad de las paradas, marquesinas inteligentes o mejoras en el SAE.

La empresa municipal del **Ayuntamiento de Sevilla** realiza anualmente un seguimiento de su Plan Estratégico, en el que analiza el grado de cumplimiento de las metas fijadas en el ejercicio. En él se alude, además de a los extremos antes indicados, a otras cuestiones tales como el grado de accesibilidad del transporte o los avances tecnológicos del sector. Asimismo, ha emitido dos informes que ha presentado al Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, en los que expone los efectos que la ampliación de la línea tranviaria ha generado en el incremento del número de viajeros y en la reducción de emisiones.

En el caso de aquellas actuaciones cofinanciadas con ayudas del PRTR, los informes de seguimiento emitidos por las entidades beneficiarias describen brevemente los trabajos realizados

desde el inicio de la actuación hasta la fecha de emisión de estos documentos, la financiación, el grado de ejecución de las actuaciones subvencionadas y, en algunos casos, las incidencias acaecidas en su desarrollo.

El convenio por el que se constituyó la agrupación de municipios formada por los **Ayuntamientos de Málaga, Palma** y **Las Palmas de Gran Canaria**, junto con el de Donostia/San Sebastián, para solicitar subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, contemplaba un trabajo individual de los socios, pues correspondía a cada uno de ellos llevar a cabo un proyecto local con una serie de actuaciones presupuestadas individualmente, y un trabajo colaborativo de puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo posible, de desarrollo de software común para abaratar los costes y trabajar a favor de la estandarización de los sistemas.

Así se señalaba en la documentación técnica presentada al MITMA, según la cual durante el periodo de ejecución del proyecto INNOBUS-Tur, los socios compartirían información, software y sistemas expertos, experiencias y evaluación de resultados, iniciativas de mejora de la calidad y la adecuación del servicio a todo tipo de usuarios (grupos vulnerables, mayores, perspectiva de género, capacidades diversas o problemas derivados, movilidad de los cuidados…). Se desarrollarían soluciones tecnológicas para el análisis y optimización del transporte público, coordinando los procesos, datos y vías de solución con otros agentes y ciudades que enfrentaban los mismos retos y problemas de cara al futuro. También se aludía a la puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo posible, de desarrollo de software común.

Para llevar a cabo estos trabajos colaborativos la agrupación contaba con una serie de órganos, entre ellos, el Comité del Proyecto, integrado por los representantes designados por los socios y presidido por el representante del Ayuntamiento Coordinador de la agrupación. Este Comité debía reunirse al menos una vez al año, pudiendo reunirse en cualquier otro momento que fuera necesario, a petición de cualquiera de los socios.

Pese a estas previsiones, el Comité se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024 con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto entre actuaciones ejecutadas por cada socio o traspasos entre ciudades y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto. Sin embargo, no se abordaron en estas reuniones otras cuestiones para la puesta en común de las conclusiones, procesos y de desarrollo de software común, tal y como se preveía al constituirse la agrupación. Tampoco se han abordado estas cuestiones por la Comisión Técnica, unidad formada por técnicos representantes de cada una de las empresas municipales de transportes integrantes de la agrupación[69].

[69]Los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Palma** han alegado que, además del Comité de Proyecto, existe una Comisión Técnica que ha venido reuniéndose regularmente desde el 15 de septiembre de 2022. Al respecto se ha de señalar que la estructura organizativa de la agrupación se contempla en su convenio constitutivo, sin que en él se mencionara a la Comisión Técnica. En el transcurso de las actuaciones fiscalizadoras se solicitó a los tres ayuntamientos información sobre si durante la ejecución del proyecto subvencionado se habían mantenido reuniones para la puesta en común de resultados, intercambio de información, etc, sin que ninguno de ellos comunicara a este Tribunal la existencia de tal Comisión.

A la vista de las dieciséis actas aportadas en alegaciones, se concluye que la Comisión Técnica, al igual que el Comité del Proyecto, se ha encargado de hacer un seguimiento general del proyecto y del cumplimiento de los hitos, así como de su grado de ejecución por cada socio, de cara a la formulación de modificaciones y de la presentación de la justificación de la subvención ante el MITMA, pero no ha abordado otras cuestiones para la puesta en común de las conclusiones, procesos y de desarrollo de software común.

Dado que la agrupación ha presentado la documentación justificativa de la subvención el 30 de septiembre de 2025, coincidiendo con la fecha de cierre de los trabajos de fiscalización, no hay constancia de la existencia de resultados patentables como consecuencia del proyecto ejecutado, ya sea de forma individual por alguno de los socios o bien de resultados conjuntos fruto del trabajo colaborativo desarrollado. De llevarse a efecto, las entidades participantes en la agrupación podrán compartir experiencias, solventar problemas que pudieran presentarse en el futuro y ahorrar costes, que eran algunos de los objetivos propuestos, lo que redundará en la eficacia y en la economía de las actuaciones ejecutadas.

A fecha de cierre de los trabajos de fiscalización las entidades han informado sobre las actuaciones previstas a fin de dar cuenta de los gastos efectuados y de las liquidaciones que pudieran realizarse, pero no así sobre la puesta en común de los trabajos realizados. Según la información facilitada, el Ayuntamiento de San Sebastián plantea realizar una convocatoria del Comité de Proyecto antes de finalizar 2025, para que este sea informado de la cuenta justificativa final del proyecto y establezca el calendario de acciones para el traspaso de los fondos pendientes entre miembros de agrupación, los trámites de devolución de fondos al Ministerio, si así lo estableciera la resolución final de la cuenta justificativa, y la planificación de liquidación del convenio y de la adenda.

II.4.2. Encuestas de satisfacción a los usuarios

Los ayuntamientos examinados o las empresas concesionarias del servicio de transporte público colectivo urbano disponen de encuestas de satisfacción a los usuarios, que si bien no van dirigidas a valorar específicamente las actuaciones que se han expuesto en este Informe, sí permiten conocer la opinión de los viajeros sobre la calidad del servicio, la infraestructura, la seguridad, los precios y la cobertura, utilizando cuestionarios para identificar áreas de mejora y evaluar la experiencia del usuario.

La empresa concesionaria del servicio de transporte por autobús contratada por el **Ayuntamiento de Alicante** realiza anualmente esas encuestas, en las que se analizan la frecuencia de paso, la comodidad dentro del autobús, la facilidad de acceso al autobús, la comodidad de paradas y las marquesinas e información en las paradas y en los vehículos, entre otros. Del informe emitido en 2024 resulta que el precio, los autobuses limpios y cuidados y la facilidad de acceso al autobús son los aspectos mejor valorados, mientras que la información sobre frecuencia de paso y puntualidad de paso son los menos valorados, como ya ocurrió en 2023. Igualmente, resulta que se ha de mejorar la información en los vehículos, la información sobre interrupciones y la comodidad de paradas y marquesinas.

El **Ayuntamiento de Bilbao** también realiza encuestas de satisfacción de clientes para estudiar la calidad del transporte público por autobús. En el informe correspondiente a 2024 se valoran los siguientes parámetros: oferta, accesibilidad, información, duración, atención al cliente, confort, seguridad y medio ambiente. Respecto del ejercicio anterior, cuatro mejoran –oferta, atención al cliente, seguridad y medio ambiente–, siendo la atención al cliente el que obtiene el mayor incremento y el más valorado. El confort se mantiene igual. Por el contrario, descienden la duración y la información que lo hacen ligeramente; y la accesibilidad que desciende de manera importante.

El **Ayuntamiento de Córdoba** ha realizado en 2023 una encuesta de satisfacción entre los usuarios del servicio de transporte público. La principal valoración se encuentra en la amabilidad de los empleados, seguido de las rutas adecuadas, junto a la limpieza de los autobuses. La frecuencia de los autobuses, así como el horario de comienzo/finalización del servicio son las que obtienen menos valoración. El porcentaje de usuarios que conoce la existencia del servicio en tiempo real de frecuencia y lo utiliza alcanza el 90 % y el porcentaje que utiliza el servicio de planificador de rutas

llega al 70 %. Tan solo cuatro de cada diez usuarios han presentado una reclamación o sugerencia, entre las que están temas relacionados con la frecuencia, horario y puntualidad, así como la necesidad de abordar nuevas líneas o refuerzo de algunas zonas de la ciudad.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** evalúa anualmente la satisfacción de sus viajeros a través de encuestas de satisfacción de clientes. En 2024 el índice de satisfacción se sitúa en un 8,25. La valoración de las líneas por atributos aumenta, a excepción de la coordinación en los transbordos. Se recomienda a la empresa vigilar los atributos de frecuencia de paso, rapidez del trayecto y la puntualidad.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Málaga** analiza anualmente la percepción de la calidad del servicio de autobuses urbanos. El grado de satisfacción global ha ido incrementándose cada año, situándose en 2023 en 8,07 sobre 10. Entre las cuestiones a mejorar se encuentran la frecuencia nocturna, el confort de las paradas, la carga de dispositivos o la temperatura en los vehículos.

El **Ayuntamiento de Murcia** realiza encuestas sobre el servicio tranviario. La valoración global del servicio alcanza el 8,7 sobre 10 en 2024, descendiendo ligeramente (-0,1) respecto a 2023. Los atributos más valorados son la contribución medioambiental, las campañas de comunicación y la iluminación y el menos valorado es la comodidad. No consta que se realicen encuestas sobre el servicio de transporte mediante autobuses.

En las encuestas realizadas por la empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Palma** se evalúa la iluminación, la atención al cliente, la seguridad, el impacto ambiental y el servicio ofrecido. También se valora la infraestructura y el servicio ofertado a través de la técnica del cliente misterioso o anónimo, además de realizar consultas utilizando los diferentes canales de atención al público.

La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Sevilla** realiza anualmente estudios para conocer la satisfacción de sus clientes sobre el servicio de autobús y el tranviario mediante encuestas presenciales. En el informe del ejercicio 2024 se observa una mejora de tres de los cinco atributos respecto del año anterior. Mejoran la regularidad del servicio, el tiempo de espera en parada, así como el trato de los empleados y la información recibida. Sin embargo, la valoración global de paradas desciende y la valoración global de autobuses se mantiene.

El **Ayuntamiento de Zaragoza** también dispone de encuestas de satisfacción sobre el servicio de autobús y el tranviario. Respecto del primero, los aspectos más valorados están el acceso y descenso del autobús, la atención al cliente, la seguridad a bordo y las medidas adoptadas por la empresa ante el impacto medioambiental del servicio. Entre los aspectos peor valorados figuran la información sobre el servicio no habitual en paradas, vehículos y otros medios, el cumplimiento de frecuencia y el estado y mantenimiento de la flota de autobuses. En cuanto al tranvía, la valoración global del servicio alcanza el 8,27 sobre 10 en 2024. El atributo mejor valorado es la puntualidad y regularidad, seguido del medioambiente. El servicio ofertado es el atributo con menor valoración media (trasbordo entre el tranvía, el autobús y cercanías; la frecuencia de paso, comodidad de las máquinas expendedoras, horario y sensación de ocupación en las paradas y en el interior del tranvía).

Las valoraciones obtenidas en estas encuestas no se han empleado por los ayuntamientos fiscalizados para impulsar o fundamentar las actuaciones realizadas en el periodo fiscalizado, expuestas en este Informe. Únicamente el **Ayuntamiento de Málaga** ha comunicado que el incremento de número de pantallas de información al usuario en paradas sobre tiempos de espera se ha llevado a cabo para responder a la demanda de los usuarios. En el informe de 2023 sobre las

encuestas realizadas a los usuarios se pone de manifiesto que la satisfacción con la fiabilidad de la información suministrada en pantalla se ha ido incrementando a lo largo de los años, constituyendo uno de los puntos fuertes del servicio. Sin embargo, también se indica que el 44,3 % de los avisos de incidencias comunicadas corresponden a este aspecto, sin detallar qué clase de incidencias se han producido.

II.5. ANÁLISIS DE LAS SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS PROCEDENTES DEL PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, EN EL MARCO DEL PRTR, Y DEL CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS TRANSVERSALES DEL PRTR

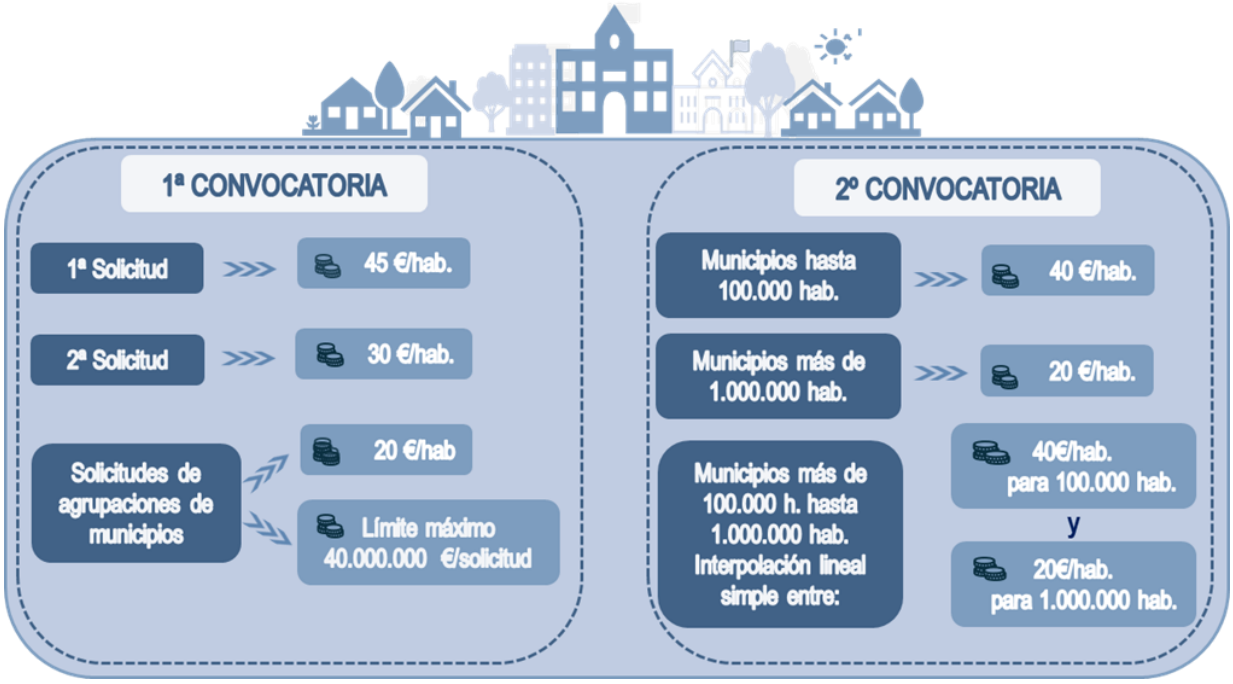
II.5.1. Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del PRTR

La Orden de 17 de agosto de 2021 del MITMA aprobó las bases reguladoras para el Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR. Este Programa, que ha contado con dos convocatorias, una en 2021 y otra en 2022, tiene por objeto subvencionar aquellas actuaciones encaminadas a la mejora de la calidad del aire y reducción del ruido en los entornos urbanos, al impulso de la descarbonización de la movilidad urbana a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, con un sistema de transporte público urbano con flotas más modernas, eficientes y de nulas emisiones.

Entre los requisitos para poder acceder a esas ayudas se requería que los municipios participantes dispusieran de PMUS en el momento de presentar su solicitud, requisito que cumplían todas las entidades fiscalizadas.

Las bases reguladoras permitían que, en cada convocatoria, un mismo municipio pudiera presentar una o dos solicitudes individualmente según su número de habitantes y, además, una solicitud en agrupación de municipios siempre que no estuviera incluido en ningún ente supramunicipal que hubiera presentado una solicitud, estableciéndose los siguientes límites cuantitativos en cada una de las convocatorias:

GRÁFICO 5. LÍMITES CUANTITATIVOS DE LAS AYUDAS



Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

Mediante Órdenes Ministeriales de 20 de mayo de 2022 y 17 de julio de 2023 se otorgaron a las entidades beneficiarias las ayudas de la primera y segunda convocatoria, respectivamente.

Todos los ayuntamientos fiscalizados resultaron beneficiarios en la primera convocatoria, por un importe total de 169.779.709,33 euros. No obstante, como ya se ha indicado en el Subepígrafe II.3.2.1 de este Informe, el **Ayuntamiento de Córdoba** renunció a la subvención inicialmente concedida, de 11.014.615,00 euros, sin que hasta entonces hubiera recibido anticipo alguno.

Los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Palma** recibieron subvenciones para dos o tres proyectos, según los casos, uno de ellos presentado ante el MITMA en agrupación junto con el Ayuntamiento de San Sebastián/Donostia, para el desarrollo del proyecto INNOBUS-TUR. En este último caso, cada uno de los socios se comprometía a llevar a cabo un proyecto concreto local con una serie de actuaciones presupuestadas individualmente por cada socio y un trabajo colaborativo entre los socios de puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo posible, de desarrollo de software común para abaratar los costes y trabajar a favor de la estandarización de los sistemas.

Los **Ayuntamientos de Bilbao, Málaga, Sevilla y Zaragoza** resultaron beneficiarios en la segunda convocatoria, ascendiendo las ayudas a 65.623.134,91 euros.

Las ayudas se estructuraban en cuatro líneas, dos de ellas especialmente vinculadas con el objeto de la fiscalización, referidas a la digitalización y sostenibilidad del transporte público y el cambio de flotas por vehículos limpios.

GRÁFICO 6. LÍNEAS DE AYUDAS

En el cuadro siguiente se detallan las subvenciones concedidas a los Ayuntamientos fiscalizados, que figuran en las Órdenes Ministeriales de 20 de mayo de 2022 y 17 de julio de 2023, así como los importes iniciales de esas subvenciones dirigidas a financiar las actuaciones que son objeto de fiscalización, sin perjuicio que durante la ejecución de los proyectos las entidades hayan podido realizar ciertos ajustes entre partidas. Hay que tener en cuenta que, como informó el MITMA a las entidades beneficiarias las ayudas concedidas eran "líquidas" dentro de las solicitudes y podían ajustarse entre las actuaciones para su mejor aprovechamiento, siempre que no se cambiaran las actuaciones propuestas en las solicitudes para la concesión y no se superaran los límites máximos subvencionables. Según este criterio, las entidades han podido realizar transferencias entre partidas identificadas en cada actuación.

CUADRO 15. AYUDAS CONCEDIDAS

AYUNTAMIENTO	CONVOCATORIA 2021		CONVOCATORIA 2022	
	SUBVENCIÓN CONCEDIDA (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA ACTUACIONES FISCALIZADAS (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA ACTUACIONES FISCALIZADAS (€)
ALICANTE	15.038.190,00	6.145.496,23	N/A	N/A
BILBAO	14.667.631,25	1.705.000,00	12.060.461,47	1.362.000,00
CÓRDOBA	11.014.615,00	0,00 (1)	N/A	N/A
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	11.772.000,00	7.870.500,00	N/A	N/A
MÁLAGA	14.705.555,54	10.190.564,13	16.547.956,18	9.891.483,50
MURCIA	20.673.135,00	14.800.086,87	N/A	N/A
PALMA	27.447.154,68	15.315.000,00	N/A	N/A
SEVILLA	23.819.699,50	23.819.699,50	18.556.716,00	18.556.716,00
ZARAGOZA	30.641.728,36	30.641.728,36	18.458.001,26	11.894.233,82
TOTAL	**169.779.709,33**	**110.488.075,09**	**65.623.134,91**	**41.704.433,32**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas
(1) El **Ayuntamiento de Córdoba** renunció a la subvención, por lo que la entidad no ha contado con fondos europeos para ejecutar las actuaciones fiscalizadas

A fin de facilitar la realización de las actuaciones subvencionadas, las bases preveían que se pudieran realizar pagos anticipados del 100 % de la ayuda concedida en cada una de las anualidades. Para que el pago del anticipo correspondiente a la segunda anualidad se hiciera efectivo, la primera convocatoria requería que los beneficiarios certificaran que al menos el 60 % del importe del coste subvencionable de las actuaciones previstas había sido adjudicado y en la segunda, que se habían iniciado, en el plazo de dos meses a contar desde la publicación de la

Orden definitiva de concesión de las ayudas, los procesos de licitación de todas las actuaciones objeto de subvención o de un subconjunto de actuaciones cuyo importe acumulado supusiera al menos el 80% de la subvención total concedida.

El importe de los anticipos recibidos en la primera convocatoria por los ayuntamientos fiscalizados, a excepción del **Ayuntamiento de Córdoba**, fue de 140.522.954,48 euros. En la segunda convocatoria los **Ayuntamientos de Bilbao, Málaga, Sevilla y Zaragoza** recibieron anticipos por importe de 65.623.134,91 euros.

Las resoluciones de concesión establecieron las fechas de finalización de cada una de las actuaciones subvencionadas, que podrían prorrogarse de forma extraordinaria por un máximo de un año, las de la primera convocatoria, y de seis meses, las de la segunda. Todas las entidades fiscalizadas, salvo el **Ayuntamiento de Córdoba**, se han acogido a esta previsión, habiéndose aprobado al menos una ampliación de plazo para cada entidad. Solo consta que fue inadmitida por extemporánea una solicitud de ampliación de plazo presentada por el **Ayuntamiento de Palma** para la compra de doce autobuses eléctricos, al haberse solicitado por el Ayuntamiento después del 31 de diciembre de 2023, fecha límite para concluir la actuación objeto de la ayuda.

Los beneficiarios debían presentar ante el MITMA informes periódicos semestrales sobre el estado de las actuaciones, obligación a la que han dado cumplimiento las entidades fiscalizadas.

Asimismo, los ayuntamientos están obligados presentar en el plazo máximo de seis meses desde la fecha de finalización de las actuaciones, con posibilidad de prórroga de tres meses más por circunstancias debidamente justificadas, toda la documentación integrante de la cuenta justificativa y un informe final que deberá recoger de manera objetiva el estado de implementación de todas las actuaciones y resaltar todas las desviaciones existentes, si las hubiera, con respecto a lo dispuesto en la solicitud de subvención.

A 30 de septiembre de 2025, fecha de corte de los trabajos de fiscalización, los **Ayuntamientos de Bilbao, Palma** –solicitud 1–, **Sevilla** y **Zaragoza** ha aportado justificante de haber presentado ante el MITMA la cuenta justificativa y demás documentación complementaria correspondiente a la primera convocatoria. Asimismo, el Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, como representante de la agrupación, ha presentado la documentación justificativa del proyecto INNOBUS-Tur en el que participan los **Ayuntamientos de Málaga, Palma** y **Las Palmas de Gran Canaria**. La justificación del resto de proyectos aún no se había presentado por no haber concluido el plazo de ejecución y/o de justificación.

En los Anexos XV y XVI se detallan, por cada uno de los ayuntamientos fiscalizados, los importes de los proyectos presentados ante el MITMA, las subvenciones solicitadas, los importes de los proyectos autorizados y las subvenciones concedidas. Asimismo, se indica el importe de las subvenciones correspondiente a las actuaciones fiscalizadas, conforme a las resoluciones de concesión.

También se incluyen en esos Anexos los anticipos recibidos, la fecha de finalización de las actuaciones, el número de prórrogas autorizadas y si, a 30 de septiembre de 2025, las entidades han presentado la documentación justificativa ante el Ministerio.

II.5.2. Análisis del cumplimiento de los principios transversales del PRTR

El sistema de gestión del PRTR se configura, principalmente, en la Orden HFP/1030/2021, de 29 de septiembre, y está orientado a definir, planificar, ejecutar, seguir y controlar los proyectos y

subproyectos en los que se descomponen las medidas (reformas/inversiones) previstas en los componentes del PRTR. La Orden establece los principios o criterios específicos, de carácter transversal, de obligatoria consideración en la planificación y ejecución de los componentes del PRTR.

A las subvenciones concedidas en el marco del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, son de aplicación los principios transversales que se muestran en el gráfico siguiente.

GRÁFICO 7. PRINCIPIOS DE GESTIÓN DEL PRTR

Fuente: Elaboración propia

Las entidades beneficiarias de las ayudas deben suministrar toda la información que sea precisa al órgano concedente, así como a los demás órganos de control competentes incluidos en el artículo 22.2.e) del Reglamento (UE) 2021/241, de 12 de febrero de 2021, para la verificación del cumplimiento de las condiciones establecidas en la citada Orden.

El sistema CoFFEE-MRR constituye el sistema de información que soporta la gestión del PRTR, para realizar el seguimiento del grado de cumplimiento de los hitos y objetivos de este. En esta fiscalización se han analizado los principios vinculados con el medio ambiente o con las medidas implantadas al servicio de garantizar la integridad en la gestión pública, en aquello que pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadas.

No se ha verificado, por no encontrarse entre sus objetivos, las comunicaciones efectuadas por las entidades fiscalizadas a través del citado sistema, tales como la identificación del perceptor final de los fondos en cuanto a los contratistas o subcontratistas, ni tampoco el seguimiento de los hitos y objetivos del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

II.5.1.1. ANÁLISIS DE RIESGO EN RELACIÓN CON POSIBLES IMPACTOS NEGATIVOS SIGNIFICATIVOS EN EL MEDIO AMBIENTE

El PRTR contempla que ninguna medida cause un perjuicio significativo a objetivos medioambientales. En consonancia con esta previsión, la Orden TMA/892/2021 obliga a las entidades beneficiarias que garanticen, en el diseño y ejecución de las actuaciones subvencionadas, el respeto al principio de no causar un perjuicio significativo (DNSH), no siendo subvencionables aquellos proyectos que no respeten plenamente las normas y prioridades de la Unión Europea en materia climática y medioambiental, así como dicho principio. Para ello, cada

solicitud de subvención debe ir acompañada de una declaración responsable sobre el cumplimiento del principio DNSH.

Conforme a lo anterior, las entidades locales examinadas han presentado la declaración responsable sobre el cumplimiento del principio de DNSH y han expuesto en las memorias presentadas la contribución que sus respectivos proyectos hacen en favor de la calidad ambiental, la eficiencia energética y la economía circular (promoción del cambio modal, minimizando el transporte privado y potenciando el transporte colectivo y la disuasión de utilización de vehículos privados y más contaminantes; reposición de la flota incorporando buses con motorización no contaminante para conseguir un sistema de transportes más limpio y amigable con el medio ambiente y que tendrá como ventajas un menor coste de consumo, menor contaminación atmosférica, cero emisión de ruidos y costes de mantenimientos más económicos; instalación de puntos de recarga para la descarbonización del transporte público; implementación de zonas de bajas emisiones; y creación de plataformas que contribuyen a la eliminación de impresiones y desperdicio de papel, entre otros).

II.5.1.2. REFUERZO DE LOS MECANISMOS PARA LA PREVENCIÓN, DETECCIÓN Y CORRECCIÓN DEL FRAUDE, LA CORRUPCIÓN Y LOS CONFLICTOS DE INTERÉS

La Orden HFP/1030/2021 requiere, para la prevención, detección y corrección del fraude, la corrupción y los conflictos de interés, que las entidades que participen en la ejecución de las medidas del PRTR deben elaborar y aprobar un Plan de medidas antifraude (PMA) y llevar a cabo la evaluación del riesgo de fraude; la cumplimentación de las Declaraciones de Ausencia de Conflicto de Interés (DACI); y la disponibilidad de un procedimiento para abordar los conflictos de interés.

a) Plan de Medidas Antifraude[70].

Las entidades ejecutoras deben aprobar el PMA en un plazo inferior a 90 días desde su entrada en vigor o, en su caso, desde que las entidades tuvieran conocimiento de la participación en la ejecución del PRTR, lo que se identifica con la fecha de resolución definitiva de la concesión de la subvención. Todas las entidades fiscalizadas han aprobado un PMA con posterioridad a la presentación de la solicitud de las subvenciones de la primera convocatoria del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, si bien todas ellas los aprobaron antes de la resolución de concesión de las ayudas[71]. Los PMA de los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Murcia, Sevilla** y **Zaragoza** han sido actualizados con posterioridad y el **del Ayuntamiento de Málaga** está en proceso de revisión y modificación.

Las medidas antifraude planteadas en los PMA comprenden la gestión de los Fondos Next Generation EU. Además, los PMA de los **Ayuntamientos de Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Sevilla** abarcan al personal de esas entidades.

[70] El contenido de los PMA de las entidades fiscalizadas, salvo el del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria**, fue examinado en el Informe de fiscalización de los Planes antifraude aprobados por las Entidades Locales que participen en la ejecución de las medidas del PRTR, aprobado por el Pleno del Tribunal el 27 de julio de 2023.

[71] En el Informe de fiscalización citado en la anterior nota al pie, se señala que los **Ayuntamientos de Alicante, Málaga** y **Palma** disponían de otros planes antifraude vinculados a la realización de actuaciones anteriores financiadas con fondos europeos.

b) Evaluación del riesgo de fraude.

En cuanto a los controles preventivos o *ex ante*, orientados a impedir que las situaciones de fraude o corrupción ocurran, las entidades fiscalizadas elaboraron y aprobaron un PMA.

También elaboraron una matriz de riesgos en la que se ha evaluado la probabilidad e impacto de los posibles riesgos que pudieran darse en los métodos de gestión más comunes aplicados en la ejecución del PRTR.

Asimismo, incluyeron en sus PMA un listado de banderas rojas. Dicho catálogo indica las áreas que necesitan atención adicional para descartar o confirmar un fraude potencial, pero no implica necesariamente la existencia de dicho fraude.

Los ayuntamientos fiscalizados constituyeron una unidad o comisión antifraude, constando que se reunieran las comisiones de los **Ayuntamientos de Málaga, Murcia** y **Palma** durante el periodo de ejecución de los proyectos subvencionados por el Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

En cuanto a los controles de detección o *ex post* dirigidos a identificar situaciones de fraude lo más rápido posible después de que se hayan producido, con la finalidad de mitigar los daños, todas las entidades examinadas incluyen en sus páginas web un canal de denuncias, ya sea propio o mediante un enlace al del Servicio Nacional de Coordinación Antifraude o al de la Oficina Europea de lucha contra el fraude.

c) Cumplimentación de las Declaraciones de Ausencia de Conflicto de Interés (DACI).

Los **Ayuntamientos de Bilbao, Málaga, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** han presentado ante el MITMA, entre la documentación justificativa, una DACI. Los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria** y **Murcia**, que aún no han presentado la cuenta justificativa por no haber concluido el plazo para ello, presentaron una DACI de la entidad, como entidades beneficiarias de las subvenciones.

Igualmente, el Ayuntamiento de Bilbao/Donostia ha presentado esta misma declaración en representación de la agrupación de municipios.

d) Disponibilidad de un procedimiento para abordar los conflictos de interés.

La Orden HFP/55/2023, de 24 de enero, relativa al análisis sistemático del riesgo de conflicto de interés en los procedimientos que ejecutan el PRTR, fija un procedimiento estándar para abordar el conflicto de interés y regula la implementación de la herramienta informática MINERVA para detectarlo.

Los ayuntamientos fiscalizados han comunicado que han llevado a cabo el análisis del conflicto de interés a través de la herramienta MINERVA de aquellos contratos licitados con posterioridad a la entrada en vigor de esa norma.

II.5.1.3. COMPATIBILIDAD DEL RÉGIMEN DE AYUDAS DE ESTADO Y PREVENCIÓN DE LA DOBLE FINANCIACIÓN

Los **Ayuntamientos de Bilbao, Málaga, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** han presentado ante el MITMA, entre la documentación justificativa, una declaración responsable en la que declaran la no concurrencia con otros fondos europeos en la ejecución de las actuaciones subvencionadas. Estas

entidades, además de los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria** y **Murcia** que aún no han presentado la cuenta justificativa por no haber concluido el plazo para ello, han hecho esta misma declaración en los informes semestrales de seguimiento.

Igualmente, el Ayuntamiento de Bilbao/Donostia ha presentado esta misma declaración en representación de la agrupación de municipios.

No consta que el **Ayuntamiento de Palma** haya informado al MITMA de la percepción de otras subvenciones o ayudas para una misma actuación, en concreto, de financiación autonómica para la adquisición de autobuses. En todo caso, el importe conjunto de las ayudas recibidas no ha superado el importe de la actuación.

II.5.1.4. COMUNICACIÓN

Los ayuntamientos fiscalizados dan publicidad en un apartado específico de sus páginas web o sedes electrónicas de la financiación de los proyectos subvencionados en el marco del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR.

Asimismo, los **Ayuntamientos de Bilbao, Málaga, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** han presentado ante el MITMA, entre la documentación justificativa, una declaración en la que señalan que han dado cumplimiento a las obligaciones en materia de comunicación recogidas en el artículo 9 de la Orden HFP/1030/2021.

Igualmente, el Ayuntamiento de Bilbao/Donostia ha presentado esta misma declaración en representación de la agrupación de municipios.

II.6. CONSIDERACIONES SOBRE IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES Y TRANSPARENCIA

II.6.1. Consideraciones sobre igualdad efectiva de mujeres y hombres

La igualdad entre mujeres y hombres es un principio jurídico universal reconocido en diversos textos internacionales sobre derechos humanos y en nuestro ordenamiento jurídico por la Constitución, que proclama en su artículo 14 el derecho a la igualdad y a la no discriminación por razón de sexo y en el artículo 9.2 la obligación de los poderes públicos de promover las condiciones para que la igualdad del individuo y de los grupos en que se integra sean reales y efectivas.

Entre las normas que regulan aspectos relativos a la igualdad de género en nuestro ordenamiento jurídico, hay que destacar la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres (LOIEMH).

II.6.1.1. PLANES DE IGUALDAD

Todos los ayuntamientos fiscalizados contaron con un Plan de Igualdad con medidas dirigidas a evitar cualquier tipo de discriminación laboral entre mujeres y hombres, si bien el periodo de vigencia de los Planes de los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Palma**[72] era anterior a los ejercicios fiscalizados, sin que se hayan aprobado otros con posterioridad. Igualmente, todas las

[72] El periodo de vigencia del III Plan de Igualdad de Oportunidades entre mujeres y hombres para la Ciudad de Las Palmas de Gran Canaria era de 2018 a 2021 y el previsto en el Plan de Palma era de 2017 a 2021.

sociedades mercantiles municipales o concesionarias encardas de la prestación del servicio de transporte colectivo urbano, salvo la empresa municipal del **Ayuntamiento de Palma**[73], tenían dichos planes y algunas de ellas[74] también han aprobado protocolos contra el acoso por razón de sexo y otras conductas contra la libertad sexual e integridad moral.

Algunos de estos planes contemplan medidas relacionadas con la movilidad y el transporte público colectivo.

El III Plan de Igualdad de Oportunidades del **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria** contiene un área, la octava, denominada "Relaciones con el medio, seguridad ciudadana, movilidad, urbanismo" en la que se establecen como objetivos aumentar la seguridad de la ciudad para las mujeres, incorporar la perspectiva de género en la planificación y organización de la oferta de transporte público y promover hábitos de consumo respetuosos con el medio ambiente. En relación con la movilidad urbana se promueve la realización de estudios sobre utilización y necesidades de hombres y mujeres con respecto al transporte urbano, incorporación de medidas que aumenten la seguridad como iluminación de las paradas, ubicación correcta de las paradas o mejoras en el servicio de transporte público en lo que se refiere a horarios, itinerarios y adaptabilidad de las guaguas.

La III Estrategia Transversal de Género del **Ayuntamiento de Málaga** contempla medidas relacionadas con el transporte y la movilidad en su eje 6, "Espacio urbano, movilidad y medio ambiente", en el que se establecen, entre otros, los siguientes objetivos específicos: vincular la perspectiva de género a la percepción de la seguridad e incorporar la perspectiva de género en las políticas de movilidad de la ciudad de Málaga. Entre las medidas contempladas está el cuidado especial de la sensación de seguridad en los medios de transporte públicos, aparcamientos subterráneos para facilitar la autonomía personal y los desplazamientos seguros e incorporar buenas prácticas, como el servicio "entre dos paradas" que permite que las mujeres bajen del autobús en cualquier punto entre dos paradas en horas nocturnas con el fin de parar más cerca de su destino, aumentando así su seguridad y facilitando su movilidad.

El Plan Estratégico de Igualdad del **Ayuntamiento de Sevilla** incorpora medidas en el ámbito de transporte público (paradas seguras, protocolo en el servicio de transporte público para la sensibilización y prevención en situaciones de violencia de género en las paradas y recorridos, y fomento de ayudas para el pago del transporte público para mujeres en situación de especial vulnerabilidad).

II.6.1.2. EL PRINCIPIO DE IGUALDAD EN LOS INSTRUMENTOS DE PLANIFICACIÓN DE LA MOVILIDAD URBANA

Algunos de los ayuntamientos fiscalizados han contemplado el principio de igualdad de género en los instrumentos específicos de planificación de la movilidad urbana.

Este es el caso del PMUS del **Ayuntamiento de Bilbao**, que introduce el enfoque de género en el ámbito de la movilidad urbana con el objetivo de avanzar en términos de igualdad entre hombres y mujeres. Para ello recoge como medida de carácter transversal el Plan de Acción de Género,

[73] En la página web de la empresa municipal del **Ayuntamiento de Palma** se recoge el compromiso de igualdad, garantizando la igualdad de oportunidades y trato entre mujeres y hombres, sin discriminar, directa o indirectamente, por razón de sexo, y manifiestan que fomentan las medidas para conseguir la igualdad real como principio estratégico de nuestra política de recursos humanos.

[74] Empresas municipales de los **Ayuntamientos de Córdoba, Palma** y **Sevilla** y empresas prestatarias del servicio de autobús y tranvía del **Ayuntamiento de Zaragoza**.

enfocado en analizar la movilidad desde la perspectiva de la seguridad y las necesidades específicas de las mujeres, buscando que el transporte público sea más inclusivo y seguro. Entre las medidas contempladas están la inclusión de paradas intermedias durante la noche para que las usuarias puedan bajar más cerca de sus casas, el funcionamiento veinticuatro horas de ascensores en zonas elevadas para mejorar la seguridad en horarios nocturnos, la utilización del transporte público como un instrumento para reducir la desigualdad, extendiendo su cobertura, horarios y asequibilidad y la promoción de un transporte público que sea accesible, eficiente y que no genere problemas de seguridad para las mujeres.

También el PMUS del **Ayuntamiento de Córdoba** señala, como ámbito de actuación, la perspectiva de género y contempla medidas tales como un Plan de mejora de infraestructuras orientado a la mujer en itinerarios e intercambiadores y un Programa de divulgación e información de la movilidad en clave de género.

El PMUS del **Ayuntamiento de Zaragoza** alude a los problemas detectados en el diagnóstico sobre igualdad de género: diferencias en la percepción de seguridad entre hombres y mujeres en la movilidad urbana, empleo de más tiempo en transporte público por las mujeres, o la falta de adaptación del transporte público a necesidades específicas de las mujeres, como acompañamiento de personas dependientes o transporte de objetos. No obstante, no establece medidas concretas para acometer estos problemas.

II.6.1.3. APLICACIÓN DEL PRINCIPIO DE IGUALDAD EN LA CONTRATACIÓN

En materia de contratación, los **Ayuntamientos de Bilbao, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Murcia** y **Palma** han incluido en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos examinados condiciones especiales de ejecución con el fin de promover la igualdad en el mercado de trabajo.

Asimismo, los **Ayuntamientos de Alicante**, **Bilbao, Córdoba**, **Málaga, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** han considerado como criterio de adjudicación en caso de empate medidas relacionadas con la igualdad de género. Entre otras, que las propuestas incluyan medidas de carácter social y laboral que favorezcan la igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres; la existencia de un mayor porcentaje de mujeres en la plantilla de las empresas; la disposición de un plan de igualdad o la acreditación en materia de igualdad expedida por órgano competente estatal o autonómico o la realización de buenas prácticas en materia de igualdad de género. El **Ayuntamiento de Alicante** también ha previsto, entre los criterios de adjudicación que dependen de un juicio de valor, la integración de la perspectiva de género y las propuestas en materia de igualdad de las empresas licitadoras. Asimismo, los **Ayuntamientos de Córdoba, Málaga** y **Murcia** incluyen en los pliegos unos anexos a presentar por los licitadores relacionados con el cumplimiento de la normativa sobre igualdad de oportunidades entre mujeres y hombres.

II.6.1.4. PRESENCIA DE HOMBRES Y MUJERES EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

En cuanto a la presencia equilibrada de hombres y mujeres en las áreas objeto de fiscalización, se ha de indicar que el personal adscrito al servicio de transporte público de autobuses urbano – excluido el personal administrativo– en todas las entidades que han facilitado datos a este Tribunal es mayoritariamente masculino, dándose los porcentajes menores de puestos ocupados por mujeres en los servicios de **Córdoba** y **Sevilla**, con aproximadamente un 8 % de mujeres, seguidas de **Alicante**, **Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Zaragoza**, que se sitúan en torno al 10 % y **Bilbao**, en torno a un 14 %. También se observa que hay una mayor presencia de mujeres en otros servicios de transporte colectivo, como el funicular en **Bilbao**, en el que el porcentaje de mujeres

se sitúa en torno al 34 %, y en el tranvía en **Zaragoza,** con una presencia de mujeres en torno al 25 %. El puesto que mayoritariamente ocupan las mujeres es el de conductor. Los **Ayuntamientos de Murcia** y **Palma** no han aportado datos relativos al número de hombres y mujeres empleados en el transporte colectivo urbano.

II.6.1.5. OTRAS ACTUACIONES EN MATERIA DE IGUALDAD

Los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Sevilla** ofrecen el servicio de paradas a demanda o bajada entre paradas atendiendo a razones de seguridad o accesibilidad desde una perspectiva de género, bajo petición de la persona interesada y siempre que las condiciones de circulación y de seguridad así lo permitan.

Los Ayuntamientos de Alicante y **Bilbao** cuentan con tarifas especiales para mujeres víctimas de violencia de género. El primero ha implantado la gratuidad en el transporte para las mujeres víctimas de violencia de género con el denominado “bono violeta” y el segundo recoge en la Ordenanza de Bilbobus una tarifa bonificada para las mujeres atendidas por el Servicio Municipal de Violencia de Género residentes en Bilbao.

El **Ayuntamiento de Córdoba** ha realizado campañas publicitarias en el transporte público sobre la sensibilización en violencia de género, entre ellas, la colocación de carteles luminosos en los frontales de los autobuses, o la colocación del símbolo distintivo “punto violeta” en los autobuses por su consideración como espacio libre de violencia.

El **Ayuntamiento de Zaragoza** ha señalado que introduce la perspectiva de género en las encuestas que se realizan cada año para calcular el Índice de Satisfacción al Cliente, ISC, indicador de la importancia y satisfacción que cada usuario declara en relación con los diferentes aspectos que forman parte del concepto de calidad. Asimismo, la empresa concesionaria imparte a los conductores formación en perspectiva de género para la renovación del certificado de aptitud profesional.

II.6.2. Consideraciones sobre transparencia

La Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno (LTAIPBG), de aplicación a las entidades locales, en virtud de su artículo 2.1.a), propugna como ejes fundamentales de toda acción política la transparencia, el acceso a la información pública y las normas de buen gobierno.

Como principios generales, el artículo 5 de la LTAIBG establece la obligación de publicar de forma periódica y actualizada la información cuyo conocimiento sea relevante para garantizar la transparencia de su actividad relacionada con el funcionamiento y control de la actuación pública.

La información sujeta a las obligaciones de transparencia debe ser publicada en las correspondientes sedes electrónicas o páginas web y de una manera clara, estructurada y entendible para los interesados y, preferiblemente, en formatos reutilizables.

A continuación, se exponen los resultados derivados de las comprobaciones realizadas en las páginas web, los portales de transparencia y las sedes electrónicas de las entidades fiscalizadas en el momento de realizar los trabajos de fiscalización. Este análisis no ha tenido por objeto una revisión global del cumplimiento de la normativa de transparencia, sino que se ha dirigido a determinados aspectos puntuales de la publicidad activa de la información publicada por estas

entidades, fundamentalmente las referidas a la información económico-financiera, por su relación con el ámbito objetivo de la fiscalización.

II.6.2.1. PUBLICIDAD ACTIVA DE LA INFORMACIÓN INSTITUCIONAL, ORGANIZATIVA Y DE PLANIFICACIÓN

El artículo 6 de la LTAIBG recoge la obligación de publicar determinada información referente a aspectos relacionados con la estructura organizativa de las entidades a ella sujetas, planes de actuación, programas anuales y plurianuales y objetivos de estas, así como su grado de cumplimiento y resultados, que deben ser objeto de evaluación y publicación periódica.

Se ha verificado que las entidades examinadas cumplían con carácter general esta obligación, con los siguientes resultados:

- Si bien todas las entidades publicaban su normativa interna, no hacen lo mismo respecto de la normativa estatal y autonómica de aplicación, que no ha sido publicada por los **Ayuntamientos de Córdoba, Murcia** y **Zaragoza**.

- Todas las entidades fiscalizadas publican información sobre la composición de sus órganos de gobierno y detallan la formación académica y la trayectoria profesional de sus integrantes, si bien el **Ayuntamiento de Palma** no incluye la de todos ellos.

- Por lo que se refiere a la publicación de la relación de puestos de trabajo, aunque no se prevé expresamente en la LTAIBG, las entidades fiscalizadas la tienen publicada, a excepción del **Ayuntamiento de Palma**.

- Las entidades fiscalizadas publican el plan estratégico de subvenciones, a excepción de los **Ayuntamientos de Alicante** y **Córdoba** –este último ha publicado únicamente una modificación del plan estratégico de 2022–.

- En materia de igualdad, todos los ayuntamientos han publicado el Plan de Igualdad.

II.6.2.2. PUBLICIDAD ACTIVA DE LA INFORMACIÓN ECONÓMICA, PRESUPUESTARIA Y ESTADÍSTICA

El artículo 8 de la LTAIBG recoge la necesidad de publicación de determinada información de gestión administrativa que tenga repercusiones económicas o presupuestarias. Se ha verificado que las entidades fiscalizadas cumplían, con carácter general, la obligación de publicidad de la información contenida en los referidos artículos, si bien se han detectado algunas incidencias.

- Todas las entidades disponen de un enlace a la Plataforma de Contratos del Sector Público, salvo el **Ayuntamiento de Zaragoza**. Asimismo, todas las entidades, a excepción del **Ayuntamiento de Murcia** –cuya información no está actualizada–, publican información relativa a los contratos formalizados, bien en sus propios portales web o bien a través del enlace a la correspondiente Plataforma de Contratación del Sector Público. El **Ayuntamiento de Bilbao** ha publicado únicamente la relación de contratos menores y los planes anuales de contratación.

- Las entidades fiscalizadas publican la relación de convenios, salvo el **Ayuntamiento de Alicante**, que publica el texto íntegro de los convenios en lugar de una relación, y **Bilbao**, que en el apartado registro de convenios dispone de una funcionalidad que permite consultar

aquellos convenios que respondan a los criterios introducidos en las diferentes opciones de búsqueda. El contenido de los documentos asociados a cada búsqueda consiste en una ficha-registro, por convenio, que contiene los datos identificativos, así como los aspectos esenciales de cada convenio.

- En materia de presupuestos, se encontraban publicados los aprobados por todas las entidades fiscalizadas. También todas ellas han publicado las modificaciones presupuestarias. No obstante, el **Ayuntamiento de Córdoba** solo ha publicado las correspondientes al ejercicio 2025 y el **Ayuntamiento de Sevilla** no ha publicado las modificaciones efectuadas después del ejercicio 2023. Asimismo, solo el **Ayuntamiento de Palma** publica información actualizada sobre el estado de ejecución del presupuesto corriente.

- En el ejercicio 2024 se reactivaron las reglas fiscales, tras cuatro años de suspensión, lo que supuso que las distintas administraciones públicas quedaban obligadas a cumplir con los objetivos de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera. Únicamente los **Ayuntamientos de Alicante, Córdoba** y **Málaga** han publicado el informe de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera del presupuesto del ejercicio 2025 y los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Palma** el informe del ejercicio 2024. El **Ayuntamiento de Sevilla** ha publicado varios informes, el último el de 2020. Del resto no consta su publicación para ningún ejercicio. En relación con los informes de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera referidos a la liquidación de los presupuestos únicamente el **Ayuntamiento de Murcia** ha publicado los correspondientes al ejercicio 2024.

- El **Ayuntamiento de Córdoba** no ha publicado información sobre sus cuentas anuales. El resto lo hacen bien en su página web o mediante un enlace al Portal de Rendición de Cuentas de las Entidades Locales o a la web del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas.

- Los **Ayuntamientos de Alicante** y **Córdoba** no han publicado los informes de auditoría de cuentas sobre las entidades dependientes. Los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla** los han publicado en las páginas web de cada sociedad mercantil y el **Ayuntamiento de Murcia** solo ha publicado los correspondientes al ejercicio 2021.

- Los **Ayuntamientos de Alicante** y **Córdoba** no han publicado los últimos informes de fiscalización emitidos por los órganos de control externo autonómicos y el Tribunal de Cuentas relativos a las entidades fiscalizadas y el **Ayuntamiento de Sevilla** ha publicado los informes aprobados hasta el ejercicio 2020.

II.6.2.3. PUBLICIDAD ACTIVA DE LA INFORMACIÓN DE RELEVANCIA JURÍDICA Y DEL REGISTRO DE ACTIVIDADES DE TRATAMIENTO DE DATOS

En relación con la información de relevancia jurídica, solo los **Ayuntamientos de Sevilla** y **Zaragoza** publican las directrices, instrucciones, acuerdos, circulares o respuestas a consultas planteadas por los particulares u otros órganos en la medida en que supongan una interpretación del derecho o tengan efectos jurídicos. El **Ayuntamiento de Málaga** publica alguna información sobre esta materia, pero aún no está completa.

Los **Ayuntamientos de Alicante, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla** publicaron la documentación que debía ser sometida a un periodo de información pública.

Todos los ayuntamientos fiscalizados cumplen la obligación en relación con la publicación del registro de actividades de tratamiento de datos establecida en el artículo 6 bis de la LTAIBG.

II.6.2.4. ACCESO A LA INFORMACIÓN PÚBLICA Y TRANSPARENCIA

Todos los ayuntamientos fiscalizados tienen canales para garantizar el derecho de acceso a la información pública de acuerdo con lo señalado en el artículo 17 de la LTAIBG.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

III.1. RELATIVAS A LA CARACTERÍSTICAS DEL SERVICIO DE TRANPSORTE PÚBLICO COLECTIVO EN LAS ENTIDADES FISCALIZADAS

1. Los **Ayuntamientos de Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Palma** y **Sevilla** prestaron en 2023 y 2024 el servicio de transporte público colectivo urbano a través de sociedades mercantiles municipales y los de **Alicante, Bilbao, Murcia** y **Zaragoza** mediante concesiones a empresas privadas o de economía mixta.

   El servicio de transporte público colectivo urbano lo prestaron a través de autobús. Los **Ayuntamientos de Murcia, Sevilla** y **Zaragoza** cuentan, además, con un tranvía, y el de **Bilbao** con un funicular.

   El contrato de prestación del servicio municipal de transporte público urbano colectivo en autobús del **Ayuntamiento de Bilbao** fue resuelto en junio de 2024 y la empresa concesionaria sigue prestando el servicio hasta que se tramite y adjudique un nuevo contrato. A fecha de 30 de septiembre de 2025 este contrato está aún sin licitar. También se encuentra sin licitar por el **Ayuntamiento de Murcia** el contrato de servicios de transporte urbano en autobús. El servicio, por la ciudad y para las pedanías, continúa prestándose por las uniones temporales de empresas, adjudicatarias de sendos contratos. (Subapartado II.1)

2. Todos los municipios examinados aumentaron las flotas de autobuses, salvo la de **Bilbao**, que permaneció igual porque sustituyó los autobuses diésel por eléctricos, y la de **Palma**, que sufrió un ligero descenso. En el caso de la del **Ayuntamiento de Murcia**, solo incrementó su número con autobuses diésel con sistema AdBlue.

   En 2024 la flota del **Ayuntamiento de Málaga** estaba compuesta en su totalidad por autobuses limpios, seguido del **Ayuntamiento de Bilbao**, con un 82,27 %. En cambio, en los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Murcia**, el porcentaje de vehículos limpios solo asciende a un 6,91 % y un 23,66 %, respectivamente.

   Este incremento de la flota con vehículos no contaminantes ha contado con ayudas procedentes del Plan de Recuperación, Transformación, y Resiliencia (PRTR), dirigidas a la adquisición de vehículos cero emisiones –eléctricos o impulsados por hidrógeno–, salvo en las adquisiciones del **Ayuntamiento de Córdoba**. (Subapartado II.1)

3. En los ejercicios fiscalizados ha aumentado el número de viajeros, así como el de viajes realizados, especialmente en **Palma, Murcia, Alicante** y **Las Palmas de Gran Canaria**, fundamentalmente debido a la superación de la pandemia COVID-19 y a las políticas tarifarias llevadas a cabo por los ayuntamientos fiscalizados, al acogerse a las ayudas directas al transporte de viajeros reguladas en los Reales Decreto-leyes aprobados para hacer frente a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania y Oriente Próximo, a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma. También han contribuido las políticas dirigidas a fomentar el uso del transporte público,

el aumento del coste de otros medios de transporte, el crecimiento poblacional, así como las mejoras en la prestación del servicio. (Subapartado II.1)

III.2. RELATIVAS A LA PLANIFICACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

4. Todos los ayuntamientos fiscalizados han aprobado instrumentos de planificación relacionados con el transporte público colectivo en los que incluyeron medidas dirigidas a mejorar su sostenibilidad medioambiental y social, tales como la descarbonización del sector del transporte, incentivando la movilidad a través del uso del transporte público y la electrificación del parque de vehículos, la sustitución de la flota municipal hacia vehículos más eficientes, la instalación de puntos de recarga para el parque móvil público, la mejora de la intermodalidad y de la información a los viajeros, la reducción de los tiempos de viajes en autobús o la implantación de nuevas tecnologías aplicadas al transporte público.

   Todos los ayuntamientos cuentan con Planes de movilidad urbana sostenible (PMUS) que contienen medidas para la mejora y uso de la red de transporte público, incluyendo medidas de integración multimodal. No obstante, los PMUS de la mayoría de los ayuntamientos, salvo el del **Ayuntamiento de Palma**, se aprobaron con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de cambio climático y transición energética, sin que se hayan llevado a cabo las modificaciones necesarias para adaptarlos al contenido mínimo previsto en esa norma. El **Ayuntamiento de Murcia** encargó en febrero de 2022 a una sociedad mercantil municipal la revisión del PMUS, estando pendiente de aprobación el nuevo Plan. El del **Ayuntamiento de Málaga** se aprobó un mes más tarde a la entrada en vigor de la Ley y en su elaboración se tuvo en cuenta el Anteproyecto de Ley, si bien no se ha modificado para ajustarlo íntegramente a la norma.

   Todos los ayuntamientos, salvo el **Ayuntamiento de Alicante**, también disponen de Planes de Acción para el Clima y la Energía Sostenible (PACES). El **Ayuntamiento** de **Córdoba** optó por realizar la planificación en materia de cambio climático siguiendo su normativa autonómica. Asimismo, cuentan, a excepción del **Ayuntamiento de Palma**, con Planes de Acción Agenda Local Urbana. (Subapartado II.2)

   RECOMENDACIÓN N.º 1:

   Los ayuntamientos fiscalizados, salvo los **Ayuntamientos de Murcia** y **Palma**, deberían adoptar las medidas necesarias para adaptar los PMUS a las previsiones contenidas en la Ley de cambio climático y transición energética.

5. Los ayuntamientos fiscalizados realizaron un seguimiento, con carácter general, limitado de sus instrumentos de planificación relacionados con la movilidad sostenible. El seguimiento constituye una parte fundamental del proceso de planificación, que permite obtener la información necesaria sobre el progreso alcanzado de conformidad con sus objetivos y determinar acciones correctivas si fuera necesario.

   Solo los **Ayuntamientos de Bilbao** y **Málaga** incluyeron en su PMUS indicadores para hacer el seguimiento de las medidas previstas, constituyeron una comisión para realizar ese seguimiento y elaboraron los correspondientes informes.

   Los **Ayuntamientos de Alicante, Murcia, Palma** y **Zaragoza** incluyeron, exclusivamente, indicadores para hacer el seguimiento de las medidas previstas en los PMUS, sin realizar un seguimiento posterior.

El **Ayuntamiento de Córdoba** no recogió en su PMUS indicadores que permitieran evaluar el cumplimiento de las medidas previstas, aunque constituyó una comisión encargada del seguimiento, si bien no elaboró ningún informe al respecto.

Los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla** no incluyeron en su PMUS indicadores, ni constituyeron una comisión de seguimiento, ni elaboraron informes al respecto. (Subapartado II.2)

RECOMENDACIÓN N.º 2:

Los ayuntamientos fiscalizados deberían establecer procedimientos para garantizar el examen permanente del grado de cumplimiento de los objetivos fijados en los instrumentos de planificación vinculados con el transporte público colectivo urbano, que permitan analizar las desviaciones padecidas y proponer actuaciones correctivas.

III.3. RELATIVAS A LAS ACTUACIONES REALIZADAS PARA LOGRAR LA SOSTENIBILIDAD EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

6. Los ayuntamientos fiscalizados realizaron en 2023 y 2024 diversas actuaciones dirigidas a lograr la movilidad sostenible en el transporte colectivo urbano, que han supuesto un avance en este ámbito respecto de su situación a 31 de diciembre de 2022. Estas entidades han venido a subsanar algunas de las carencias o deficiencias existentes en los ejercicios anteriores o a mejorar algunas de las prestaciones ya disponibles. (Epígrafe II.3.1)

7. El importe de estas actuaciones acometidas en 2023 y 2024 ha ascendido a 414.135.753,77 euros, de los que el 62,76 % corresponde a la adquisición de material móvil e infraestructuras para la recarga de vehículos, el 26,23 % a obras y estructuras en la vía pública, el 8,87 % a digitalización, el 1,76 % a otras actuaciones –tales como la implantación del Sistema Gestión Ambiental, la ampliación de líneas de autobuses o de la extensión de la red de transporte urbano– y el 0,38 % a información y difusión del transporte público colectivo.

   Los ayuntamientos y las empresas municipales o concesionarias prestadoras del servicio del transporte público colectivo contrataron la ejecución de estas actuaciones, salvo puntualmente el **Ayuntamiento de Córdoba** para llevar a cabo actuaciones de información y difusión del transporte público colectivo, en los que empleó medios propios. (Epígrafe II.3.2)

8. Todos los planes sobre movilidad de los ayuntamientos fiscalizados preveían la descarbonización de la movilidad urbana y la electrificación del transporte público, de modo genérico, sin concretar el número y el porcentaje de vehículos que se iban a adquirir, el tipo de combustible, ni el periodo temporal en el que habían de realizarse las compras, por lo que no es posible verificar su grado de cumplimiento. Solo el PACES del **Ayuntamiento de Bilbao** o los PMUS de los **Ayuntamientos de Palma** y **Zaragoza** han determinado el número o el tipo de vehículo a adquirir. El plazo previsto para el cumplimiento de estas previsiones no ha concluido a 31 de diciembre de 2024, si bien en algún caso, como el del **Ayuntamiento de Palma**, requerirá un mayor esfuerzo por parte de la entidad si quiere alcanzar el objetivo previsto a la vista de la flota de autobuses existente a esa fecha. (Subepígrafe II.3.2.1)

RECOMENDACIÓN N.º 3:

Los ayuntamientos fiscalizados deberían concretar en los planes sobre movilidad el número de autobuses que prevén adquirir a fin de renovar la flota y lograr la descarbonización de la movilidad urbana, el tipo de combustible que han de utilizar y el periodo temporal en el que habrían de realizarse las compras, con arreglo a los estudios previos que sean precisos y los recursos económicos disponibles. Todo ello a fin de poder realizar un seguimiento adecuado que permita valorar la consecución de los objetivos previstos.

9. En el periodo fiscalizado, de acuerdo con lo previsto en la mayoría de PMUS, todos los ayuntamientos, salvo el **Ayuntamiento de Murcia**, adquirieron, bien directamente o a través de las empresas municipales o concesionarias, autobuses con el objeto de incrementar las flotas de vehículos destinados al transporte público colectivo y de transformarlas por otras más limpias. El total de vehículos adquiridos ascendió a 364, con un coste de adquisición de 194.621.573,41 euros. Para sufragar dicho coste, las entidades han recibido subvenciones por importe de 55.011.108,99 euros, de los que el 84,86 % proceden de ayudas concedidas en el marco del PRTR.

   En 2022 se entregaron 26 autobuses y en el periodo fiscalizado un total de 214, estos últimos por importe de 118.775.807,69 euros, IVA no incluido, estando 124, por valor de 65.715.765,72 euros, pendientes de entrega para ejercicios posteriores.

   Los **Ayuntamientos de Sevilla** y **Zaragoza** también han adquirido en 2023 y 2024 material móvil tranviario por importe de 30.395.131,07 euros, habiendo recibido subvenciones del PRTR para su financiación por 26.142.417,96 euros.

   Los **Ayuntamientos de Alicante**, **Bilbao**, **Las Palmas de Gran Canaria**, **Málaga**, **Palma**, **Sevilla** y **Zaragoza** acometieron actuaciones para la recarga de autobuses, por importe de 34.907.073,18 euros. Todos ellos, salvo los de **Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla**, recibieron ayudas para ejecutar todas o algunas de estas actuaciones por 18.100.938,35 euros, de las que el 99,79 % proceden del PRTR. (Subepígrafe II.3.2.1)

10. En la adquisición de autobuses se han detectado incidencias, tales como demoras en las entregas de los vehículos –**Ayuntamientos de Alicante**, **Las Palmas de Gran Canaria**, **Palma** y **Zaragoza–**, problemas de sobrecalentamiento del sistema híbrido –**Ayuntamiento de Córdoba**–, deficiencias en la planificación sobre el número de autobuses a adquirir –**Ayuntamiento de Málaga**– e imposición de penalidades al contratista –**Ayuntamiento de Sevilla**–.

    En la medida en que algunas de estas compras estaban cofinanciadas con subvenciones procedentes del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del PRTR, las demoras en las entregas en unos casos, y el incremento del número de autobuses comprados en otro, han motivado que las entidades hayan tenido que solicitar al Ministerio concedente ampliaciones de plazo y modificaciones del alcance de las actuaciones subvencionadas. En el caso del **Ayuntamiento de Palma**, una de las solicitudes de ampliación de plazo fue inadmitida por extemporánea.

También se han producido demoras y/o ampliaciones de plazo de ejecución de las actuaciones de recarga de vehículos de los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria**, **Palma** y **Zaragoza.**

Asimismo, ha sido preciso ampliar los plazos de entrega de dos unidades tranviarias adquiridas por la empresa municipal del **Ayuntamiento de Sevilla**. (Subepígrafe II.3.2.1)

RECOMENDACIÓN N.º 4:

Los **Ayuntamientos de Alicante**, **Las Palmas de Gran Canaria**, **Palma** y **Zaragoza** deberían establecer salvaguardas en los contratos para garantizar que los plazos de entrega de los vehículos destinados al transporte público colectivo sean cumplidos por las empresas suministradoras. Igualmente, el **Ayuntamiento de Málaga** debería fijar con mayor precisión el número de autobuses que tiene previsto comprar, máxime cuando la percepción de subvenciones para la financiación de las adquisiciones dependa del cumplimiento de los plazos de ejecución estipulados o de la concreción del número de vehículos que está previsto adquirir.

11. Los **Ayuntamientos de Bilbao, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma, Sevilla** y **Zaragoza** acometieron en los ejercicios 2023 y 2024 obras vinculadas con el transporte público colectivo. Para su ejecución, se han celebrado 56 contratos, con un importe total, incluido el de las modificaciones aprobadas hasta 31 de diciembre de 2024, de 108.608.430,19 euros, habiéndose recibido ayudas para su financiación por 58.225.595,84 euros, de los que el 47,90 % proceden del PRTR.

    El **Ayuntamiento de Alicante** no ha llegado a ejecutar ninguna obra, pues la prevista para la implantación de un carril bus se canceló por ser imposible su ejecución de manera simultánea con otra acometida por la Generalitat Valenciana, que afectaba al tráfico y al entorno de la zona donde iba a discurrir el carril bus, lo que motivó que hubiera que resolverse de mutuo de acuerdo el contrato de obras y abonar al contratista 12.000 euros en concepto de indemnización. (Subepígrafe II.3.2.2)

12. Se han detectado incidencias en los contratos de obras de los **Ayuntamientos de Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma** y **Sevilla**, celebrados bien por estas entidades, sus empresas municipales o las empresas concesionarias.

    En concreto, se han producido demoras y/o ampliaciones de plazo en la ejecución de algunas de las obras ejecutadas por los **Ayuntamientos de Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma** y **Sevilla**; se han suspendido obras y resuelto algunos de los contratos celebrados por el **Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria,** y se han aprobado modificaciones de contratos de obras celebrados por los **Ayuntamientos de Málaga, Murcia, Palma** y **Sevilla**. (Subepígrafe II.3.2.2)

13. Todos los ayuntamientos han llevado a cabo en los ejercicios fiscalizados actuaciones dirigidas a impulsar la digitalización del transporte público colectivo, para lo que han celebrado 113 contratos, con un importe total, incluido el de las modificaciones aprobadas hasta 31 de diciembre de 2024, de 36.750.822,23 euros, habiéndose recibido ayudas, a excepción de los de **Bilbao** y **Sevilla**, para su financiación por 23.870.753,78 euros, el 95,90 % del PRTR.

    Dichas actuaciones las han ejecutado manera individualizada y/o integrados en una agrupación de municipios. Los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Palma**, junto

con el de San Sebastián, concurrieron agrupados a la primera convocatoria del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, con el objeto de desarrollar el proyecto INNOBUS-Tur, un proyecto colaborativo de digitalización de la red de transporte público.

Se han producido demoras y/o ampliaciones de plazo en la ejecución de algunos de los contratos de los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria, Murcia, Palma** y **Sevilla**; y se han aprobado modificaciones de contratos de los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Sevilla**. (Subepígrafe II.3.2.3)

RECOMENDACIÓN N.º 5:

Los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma** y **Sevilla** deberían extremar el rigor en la planificación, preparación, adjudicación y supervisión de los contratos, especialmente en los de obras de grandes proyectos de infraestructuras, a fin de evitar que se produzcan incidencias en su ejecución que desvirtúen las condiciones en las que fueron originariamente licitadas, tales como demoras, modificaciones contractuales que frecuentemente implican ampliaciones de plazo e incrementos de costes, suspensiones y resoluciones de contratos con el consiguiente abono, en su caso, de la correspondiente indemnización de daños y perjuicios a favor del contratista.

14. Los **Ayuntamientos de Alicante, Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria** y **Sevilla** han llevado a cabo actuaciones para informar y promocionar el transporte público colectivo, mediante campañas de publicidad en cadenas televisivas y medios radiofónicos y digitales, o mediante sesiones informativas en centros educativos y en centros cívicos y de mayores. La empresa municipal de transportes del **Ayuntamiento de Palma** ha desarrollado un proyecto educativo dirigido principalmente al público joven consistente en jornadas y talleres en centros escolares y en jornadas de puertas abiertas en las cocheras. El coste total de todas estas actuaciones ha ascendido a 1.575.307,25 euros, habiendo recibido ayudas por 79.482,68 euros.

    Los **Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria, Murcia, Sevilla** y **Zaragoza** han realizado otras actuaciones relacionadas con la movilidad sostenible en el transporte público colectivo, por importe de 7.277.416,44 euros: implantación del Sistema Gestión Ambiental, transporte a la demanda a las partidas rurales de Alicante y aumento de la extensión de la red de transporte urbano; servicios de mantenimiento de los puntos o postes de información al viajero; convenio con una Universidad para el desarrollo del laboratorio de Movilidad Urbana Municipal de Murcia; servicio de gestor integral de residuos peligrosos y no peligrosos y ampliación de tres líneas de autobuses, respectivamente. (Subepígrafes II.3.2.4 y II.3.2.5)

III.4. RELATIVAS AL SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FISCALIZADAS Y A LAS ENCUESTAS DE SATISFACCIÓN

15. Los ayuntamientos fiscalizados no han realizado, con carácter general, un seguimiento posterior de aquellas actuaciones expuestas en este Informe que se encuentran concluidas, con el objeto de verificar su efectividad y si se han alcanzado los objetivos previstos, lo que les permitiría identificar aspectos susceptibles de mejora.

    Los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Málaga, Murcia** y **Zaragoza** o sus empresas municipales se han referido, en los informes de seguimiento de algunos de los instrumentos de

planificación relacionados con el transporte público colectivo, a algunas de las actuaciones fiscalizadas, si bien el análisis realizado es fundamentalmente descriptivo.

La empresa municipal del **Ayuntamiento de Sevilla** realiza anualmente un seguimiento de su Plan Estratégico, en el que analiza el grado de cumplimiento de las metas fijadas en el ejercicio, y ha emitido dos informes sobre una de las actuaciones fiscalizadas, la ampliación de la línea tranviaria, en los que expone sus efectos en cuanto al incremento del número de viajeros y a la reducción de emisiones.

La agrupación de municipios formada por los **Ayuntamientos de Málaga, Palma** y **Las Palmas de Gran Canaria**, junto con el de San Sebastián, para solicitar subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, tampoco ha llevado a cabo las actuaciones de puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo posible, de desarrollo de software común para abaratar los costes y trabajar a favor de la estandarización de los sistemas, previstas en el convenio por el que se constituyó.

El Comité del Proyecto y la Comisión Técnica se han reunido con el objetivo de revisar la ejecución del proyecto de cara al seguimiento, modificación y justificación de mismo ante el Ministerio concedente de las subvenciones y de adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto, a fin de evitar posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto.

Los ayuntamientos examinados o las empresas concesionarias del servicio de transporte público colectivo urbano realizan encuestas de satisfacción a los usuarios, que les permiten conocer la opinión de los viajeros sobre la calidad del servicio, la infraestructura, la seguridad, los precios y la cobertura, utilizando cuestionarios para identificar áreas de mejora y evaluar la experiencia del usuario. (Subapartado II.4)

RECOMENDACIÓN N.º 6:

Los **ayuntamientos fiscalizados** deberían establecer los procedimientos que sean precisos para verificar el grado de ejecución y la efectividad de las actuaciones realizadas para lograr la sostenibilidad del transporte público colectivo y su adecuación a las necesidades del servicio. Dicho seguimiento debería servir también para identificar aspectos susceptibles de mejora y/o de actualización, a la vista de los resultados obtenidos y de las novedades que, en áreas como la digitalización, puedan surgir periódicamente en el sector.

III.5. RELATIVAS A LAS SUBVENCIONES RECIBIDAS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS PROCEDENTES DEL PROGRAMA DE AYUDAS A MUNICIPIOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE ZONAS DE BAJAS EMISIONES Y LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, EN EL MARCO DEL PRTR, Y DEL CUMPLIMIENTO DE LOS PRINCIPIOS TRANSVERSALES DEL PRTR

16. El Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del PRTR, tenía por objeto subvencionar aquellas actuaciones encaminadas a la mejora de la calidad del aire y reducción del ruido en los entornos urbanos, al impulso de la descarbonización de la movilidad urbana a través de diferentes medidas dirigidas al propio tejido de la ciudad y sus infraestructuras, así como a la potenciación y optimización del transporte urbano y metropolitano, con un sistema de transporte público urbano con flotas más modernas, eficientes y de nulas emisiones. Este programa ha contado con dos convocatorias, una en 2021 y otra en 2022.

    A todos los ayuntamientos fiscalizados se les otorgaron subvenciones en la primera convocatoria por un importe total de 169.779.709,33 euros. No obstante, el **Ayuntamiento de Córdoba** renunció a la subvención inicialmente concedida, de 11.014.615,00 euros, sin que hasta entonces hubiera recibido anticipo alguno.

    Los **Ayuntamientos de Bilbao, Málaga, Sevilla y Zaragoza** resultaron beneficiarios en la segunda convocatoria de ayudas que ascendieron a 65.623.134,91 euros.

    El importe de los anticipos recibidos por estas entidades fue de 140.522.954,48 euros, en la primera convocatoria, y de 65.623.134,91 euros, en la segunda.

    A 30 de septiembre de 2025, fecha de corte de los trabajos de fiscalización, los **Ayuntamientos de Bilbao, Palma** –una de las dos solicitudes–, **Sevilla** y **Zaragoza** han aportado justificante de haber presentado ante el Ministerio concedente la cuenta justificativa y demás documentación complementaria correspondiente a la primera convocatoria. Asimismo, el Ayuntamiento de Donostia/San Sebastián, como representante de la agrupación, ha presentado la documentación justificativa del proyecto INNOBUS-Tur en el que participan los **Ayuntamientos de Málaga, Palma** y **Las Palmas de Gran Canaria**. La justificación del resto de proyectos aún no se había presentado por no haber concluido el plazo de ejecución y/o de justificación. (Epígrafe II.5.1)

17. Todas las entidades fiscalizadas han aprobado un Plan de Medidas Antifraude (PMA) con posterioridad a la presentación de la solicitud de las subvenciones, si bien todas ellas los aprobaron antes de la resolución de concesión de las ayudas. Todos los PMA, salvo los de los **Ayuntamientos de Málaga** y **Palma**, han sido actualizados con posterioridad, estando el del **Ayuntamiento de Málaga** en proceso de revisión y modificación.

    Todos los ayuntamientos constituyeron una unidad o comisión antifraude, aunque no en todos los casos han estado activas. Solo consta que se han reunido las de los **Ayuntamientos de Málaga, Murcia** y **Palma** durante el periodo de ejecución de los proyectos subvencionados.

    No consta que el **Ayuntamiento de Palma** haya informado, al Ministerio concedente de las ayudas, la percepción de financiación autonómica para la adquisición de autobuses. En todo caso, el importe conjunto de las ayudas recibidas no ha superado el importe de la actuación. (Epígrafe II.5.2)

RECOMENDACIÓN N.º 7:

Se recomienda al **Ayuntamiento de Palma** que establezca procedimientos que permitan la revisión periódica del PMA y su adaptación a las circunstancias acaecidas con posterioridad a su aprobación, dotándose de los medios adecuados para poder realizar estos procesos internamente.

III.6. RELATIVAS A LA IGUALDAD EFECTIVA DE MUJERES Y HOMBRES Y TRANSPARENCIA

18. Todos los ayuntamientos fiscalizados contaron con un Plan de Igualdad. No obstante, el periodo de vigencia de los Planes de los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria** y **Palma** era anterior a los ejercicios fiscalizados, sin que hayan aprobado otros con posterioridad. Los de los **Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Sevilla** contemplan medidas relacionadas con la movilidad y el transporte público colectivo, fundamentalmente dirigidas a garantizar la seguridad de la mujer.

    También los PMUS de los **Ayuntamientos de Bilbao, Córdoba** y **Zaragoza** introducen el enfoque de género en el ámbito de la movilidad urbana con el objetivo de avanzar en términos de igualdad entre hombres y mujeres, aunque el último no incorpora medidas para resolver los problemas detectados en este ámbito.

    Todas las entidades han incluido en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos examinados condiciones especiales de ejecución con el fin de promover la igualdad en el mercado de trabajo y/o medidas relacionadas con la igualdad de género como criterios de adjudicación en caso de empate.

    Asimismo, los **Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga** y **Sevilla** ofrecen el servicio de paradas a demanda o bajada entre paradas atendiendo a razones de seguridad o accesibilidad desde una perspectiva de género, bajo petición de la persona interesada y siempre que las condiciones de circulación y de seguridad así lo permitan. Los dos primeros cuentan con tarifas especiales para mujeres víctimas de violencia de género.

19. En general, las entidades analizadas publican la información obligatoria, relacionada con el objeto de la presente fiscalización, aunque se han observado algunas carencias, entre ellas, en la información presupuestaria y en la publicación de los informes de fiscalización y auditoría emitidos por los órganos de control externo e interno.

Madrid, 18 de diciembre de 2025

LA PRESIDENTA

Enriqueta Chicano Jávega

TRIBUNAL DE CUENTAS

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

ANEXO I. RÉGIMEN JURÍDICO 107
ANEXO II. CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS 114
ANEXO III. CARACTERÍSTICAS DE LA FLOTA 116
ANEXO IV. FLOTA 117
ANEXO V. USUARIOS AUTOBUSES 118
ANEXO VI. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE 119
ANEXO VII. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE BILBAO..... 120
ANEXO VIII. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA..... 121
ANEXO IX. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA 122
ANEXO X. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA 124
ANEXO XI. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE MURCIA..... 126
ANEXO XII. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE PALMA 127
ANEXO XIII. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA 129
ANEXO XIV. ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA... 130
ANEXO XV. FINANCIACIÓN MITMA 1ª CONVOCATORIA 131
ANEXO XVI. FINANCIACIÓN MITMA 2ª CONVOCATORIA 132

Anexo I/1-7

RÉGIMEN JURÍDICO

La normativa reguladora aplicable al régimen local a lo largo del ejercicio objeto de la fiscalización y en relación con la materia fiscalizada es la siguiente:

A) NORMATIVA EUROPEA:

- Directiva 2019/1161/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 20 de junio de 2019, por la que se modifica la Directiva 2009/33/CE relativa a la promoción de vehículos de transporte por carretera limpios y energéticamente eficientes.
- Directiva (UE) 2023/2661 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de noviembre de 2023, que modifica la Directiva 2010/40/UE por la que se establece el marco para la implantación de los sistemas de transporte inteligentes en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte.
- Directiva (UE) 2018/2001 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, relativa al fomento del uso de energía procedente de fuentes renovables.
- Directiva (UE) 2023/1791 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativa a la eficiencia energética y por la que se modifica el Reglamento (UE) 2023/955.
- Directiva 2012/27/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, relativa a la eficiencia energética, modificada por la Directiva 2018/2002, de 11 de diciembre de 2018.
- Directiva (UE) 2010/31 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de mayo de 2010, relativa a la eficiencia energética de los edificios, modificada por la Directiva 2024/1275.
- Reglamento (UE) 2018/1999 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2018, sobre la gobernanza de la Unión de la Energía y de la Acción por el Clima.
- Reglamento 1221/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de noviembre de 2009, relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS).
- Reglamento (UE) 2020/2094, del Consejo, de 14 de diciembre de 2020, por el que se establece el Instrumento de Recuperación de la Unión Europea para apoyar la recuperación tras la crisis de la COVID-19.
- Reglamento (UE) 2021/241, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 12 de febrero de 2021, por el que se establece el Mecanismo de Recuperación y Resiliencia.

B) NORMATIVA ESTATAL:

- Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas.
- Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Ley 7/2021, de 20 de mayo de cambio climático y transición energética.
- Ley 26/2007, de 23 de octubre, de Responsabilidad Medioambiental.
- Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección atmosférica.

Anexo I/2-7

- Ley 7/2022, de 8 de abril, de residuos y suelos contaminados para una economía circular.
- Ley 27/2007, de 23 de octubre, por la que se reconocen las lenguas de signos españolas y se regulan los medios de apoyo a la comunicación oral de las personas sordas, con discapacidad auditiva y sordociegas.
- Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.
- Ley 19/2013, de 9 de diciembre, de Transparencia, Acceso a la Información Pública y Buen Gobierno.
- Ley 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente.
- Real Decreto Legislativo 1/2013, de 29 de noviembre, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley General de derechos de las personas con discapacidad y de su inclusión social.
- Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de Haciendas Locales.
- Real Decreto Ley 3/2020, de 4 de febrero, de medidas urgentes por el que se incorporan al ordenamiento jurídico español diversas directivas de la Unión europea en el ámbito de la contratación pública en determinados sectores.
- Real Decreto-ley 11/2022, de 25 de junio, por el que se adoptan y se prorrogan determinadas medidas para responder a las consecuencias económicas y sociales de la guerra en Ucrania, para hacer frente a situaciones de vulnerabilidad social y económica, y para la recuperación económica y social de la isla de La Palma.
- Real Decreto-ley 14/2022, de 1 de agosto, de medidas de sostenibilidad económica en el ámbito del transporte, en materia de becas y ayudas al estudio, así como de medidas de ahorro, eficiencia energética y de reducción de la dependencia energética del gas natural.
- Real Decreto 646/2020, de 7 de julio, por el que se regula la eliminación de residuos mediante depósito en vertedero.
- Real Decreto 553/2020, de 2 de junio, por el que se regula el traslado de residuos en el interior del territorio del Estado.
- Real Decreto 1544/2007, de 23 de noviembre, por el que se regulan las condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación para el acceso y utilización de los modos de transporte para personas con discapacidad.
- Real Decreto 1112/2018, sobre accesibilidad de los sitios web y aplicaciones móviles del sector público.
- Resolución de 25 de marzo de 2021, conjunta de la Dirección General de Política Energética y Minas y de la Oficina Española de Cambio Climático, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 16 de marzo de 2021, por el que se adopta la versión final del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.

Anexo I/3-7

- Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021.
- Orden TMA/1012/2022, de 20 de octubre, por la que se modifica la Orden TMA/892/2021, del 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021.
- Orden TRM/1422/2023, de 22 de diciembre, por la que se modifica la Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto, por la que se aprueban las bases reguladoras para el Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia, y se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2021.
- Resolución Provisional de 23 de enero de 2023 de la Secretaria General de Transportes y Movilidad, de modificación de la Orden Ministerial por la que se conceden las ayudas de la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Orden Ministerial de 25 de mayo de 2023 de modificación de la Orden Ministerial por la que se conceden las ayudas de la primera convocatoria del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Orden Ministerial de 21 de julio de 2022 por la que se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia- Financiado por la Unión Europea- NextGenerationEU.
- Orden Ministerial de 17 de junio de 2023 por la que se conceden las ayudas de la segunda convocatoria del programa para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.
- Orden Ministerial de 22 de diciembre de 2023 por la que se modifica la Orden Ministerial por la que se aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 del Programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia – Financiado por la Unión Europea - NextGenerationEU.
- Orden Ministerial de 20 de octubre de 2022 de modificación de la Orden que aprueba y publica la convocatoria correspondiente al ejercicio 2022 del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano y de la movilidad, en el marco del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia - Financiado por la Unión Europea - Next Generation EU.

Anexo I/4-7

- Resolución de 3 de julio de 2018, de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, por la que se publica el Acuerdo del Pleno de 28 de junio de 2018, por el que se aprueba la Instrucción relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y de las relaciones anuales de los contratos celebrados por las entidades y entes del Sector Público Local al amparo de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público.
- Resolución de 2 de diciembre de 2016, de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, por la que se publica el Acuerdo del Pleno de 24 de noviembre de 2016, por el que se aprueba la Instrucción relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de convenios y de relaciones anuales de los celebrados por las entidades del Sector Público Local.
- Resolución de 15 de enero de 2020, de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, por la que se publica el Acuerdo del Pleno de 19 de diciembre de 2019, por el que se aprueba la Instrucción sobre remisión de información relativa al ejercicio del control interno de las Entidades Locales.

C) NORMATIVA AUTONÓMICA

- Ley 8/2018, de 8 de octubre, de medidas frente al cambio climático y para la transición hacia un nuevo modelo energético en Andalucía.
- Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía.
- Ley 4/2019, de 21 de febrero de sostenibilidad energética de la Comunidad Autónoma Vasca.
- Ley 10/2019, de 22 de febrero, de cambio climático y transición energética de Illes Balears.
- Ley 10/2015, de 24 de marzo, por la que se establece el sistema competencial en el transporte urbano e interurbano de la Región de Murcia.
- Ley 6/2022, de 5 de diciembre, del Cambio climático y la transición Ecológica de la Comunitat Valenciana.
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunitat Valenciana.
- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.
- Ley 14/1998, de 30 de diciembre, de los Transportes Urbanos de la Comunidad Autónoma de Aragón.

D) NORMATIVA LOCAL

Alicante:

- Ordenanza municipal reguladora de la normativa para el diseño de los pasos de peatones en la ciudad de Alicante que facilite la accesibilidad al medio urbano.
- Ordenanza municipal de circulación de peatones y vehículos, aprobada por el Pleno el 29 de noviembre de 2011.
- Reglamento de usuarios del transporte colectivo urbano de la ciudad de Alicante, aprobado por el Pleno el 7 de noviembre de 1997.

- Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Alicante, aprobada por el Pleno el 30 de diciembre de 2024.

Bilbao

- Ordenanza reguladora de la Zona de Bajas Emisiones de Bilbao.
- Ordenanza municipal de circulación.
- Ordenanza municipal de protección del medio ambiente (publicada en el BOB de 16 de junio de 2000).

Córdoba

- Ordenanza de Circulación, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible de Córdoba, aprobada por acuerdo de Pleno el 17 de enero de 2023.
- Ordenanza fiscal nº 106 Tasa por prestaciones de servicios y realización de actividades a cargo del Área de Seguridad, Movilidad y Transportes y Vía Pública.
- Ordenanza municipal de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, aprobada inicialmente el 6 de julio de 2000 (publicada en BOP el 13 de octubre de 2000).
- Normas de regulación de las zonas restringidas al tráfico en el ámbito del casco histórico de Córdoba.
- Reglamento de Prestación del Servicio de AUCORSA, aprobado por el Pleno el 31 de julio de 2001.
- Ordenanza municipal sobre supresión de barreras arquitectónicas, urbanísticas, en el transporte y en la comunicación sensorial, aprobada en julio de 1994.

Las Palmas de Gran Canaria

- Ordenanza de Tráfico de Las Palmas de Gran Canaria, aprobada definitivamente por acuerdo de la Comisión del Pleno de Organización, Funcionamiento y Régimen General, de 9 de marzo de 2011.
- Ordenanza de protección del medio ambiente frente a ruido y vibraciones, aprobada por acuerdo del Pleno, de 13 de mayo de 1999.
- Ordenanza municipal de Circulación de Las Palmas de Gran Canaria (BOP de 4 de mayo de 1994 y modificación BOP nº 8 de 17 de enero de 2001).

Málaga

- Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga, aprobada por el Pleno de 23 de diciembre de 2020 (publicada en el BOP el 19 de enero de 2021).
- Ordenanza de Movilidad de la Ciudad de Málaga, aprobada por el Pleno el 4 de noviembre de 2024 (publicada en el BOP el 29 de noviembre de 2024).
- Ordenanza municipal de la prestación del servicio de transporte colectivo de viajeros en la Ciudad de Málaga, aprobada por el Pleno de 27 de julio de 2023 (publicada en el BOP el 28 de diciembre de 2023).

- Reglamento para la prestación del servicio público de transporte urbano colectivo de viajeros, aprobada por el Pleno el 27 de abril de 1990.

Murcia

- Ordenanza de Movilidad, aprobada por el Pleno el 26 de octubre de 2023.
- Ordenanza de protección del medio ambiente contra la emisión de ruidos y vibraciones, aprobada por el Pleno el 15 de abril de 2014.
- Ordenanza de protección de la atmósfera, aprobada por el Pleno el 27 de junio de 2011.
- Reglamento regulador de la Mesa del Transporte, aprobado por el Pleno el 26 de enero de 2017.
- Ordenanza reguladora de la gestión del servicio público de transporte.

Palma

- Ordenanza de circulación, de 14 de junio de 2001.
- Ordenanza municipal de aprobación de Zonas de Bajas Emisiones.
- Reglamento del servicio de transportes colectivos urbanos de Palma de Mallorca, aprobado por el Pleno el 21 de diciembre de 2006.

Sevilla:

- Ordenanza de circulación, publicada en el BOP el 5 de septiembre de 2014.
- Ordenanza de accesibilidad universal, publicada en el BOP el 25 de febrero de 2014.
- Ordenanza Municipal para la Gestión de la Energía, el Cambio Climático y la Sostenibilidad de Sevilla, publicada en el BOP el 2 de octubre de 2012.
- Aprobación delimitación Zona de Bajas Emisiones Cartuja Norte y Cartuja Sur y su régimen de aplicación. Resolución de 30 de septiembre de 2022 (BOP de 22 de octubre de 2022).
- Aprobación implantación Zona de Bajas Emisiones Cartuja, Resolución de 21 de diciembre de 2022.
- Reglamento para la prestación del servicio TUSSAM (BOP de 4 de agosto de 2014).

Zaragoza

- Ordenanza Municipal de Zona de Bajas Emisiones, aprobada por el Gobierno de Zaragoza el 19 de julio de 2024 (BOPZ nº 192 de 21 de agosto de 2024).
- Ordenanza de accesibilidad del municipio de Zaragoza, aprobada por el Pleno de 29 de marzo de 2023.
- Reglamento del servicio público de transporte urbano de viajeros en tranvía en la Ciudad de Zaragoza, aprobado por el Pleno el 23 de diciembre de 2011 (BOPZ nº 5 de 9 de enero de 2012).
- Reglamento del servicio público de transporte urbano de viajeros por autobús en la Ciudad de Zaragoza, aprobado por el Pleno el 28 de junio de 2013 (BOPZ nº 160, de 15 de julio de 2013).

Anexo I/7-7

- Ordenanza municipal para eliminación de barreras de la comunicación y del transporte en el municipio de Zaragoza, aprobada por el Pleno el 28 de febrero de 2022 (BOPZ nº 64 de 16 de marzo de 2022).

Anexo II/1-2

CUMPLIMIENTO DE LAS OBLIGACIONES CON EL TRIBUNAL DE CUENTAS

Las entidades locales deben rendir la cuenta general del ejercicio anterior al Tribunal de Cuentas antes del 15 de octubre, conforme a lo establecido en el TRLRHL. Dicha cuenta debe ajustarse al contenido y formato definidos por el Ministerio de Hacienda y el Tribunal de Cuentas, excepto las entidades locales del País Vasco y Navarra, que tienen normativa propia y no están sometidas a las Instrucciones de Contabilidad para la Administración Local. Asimismo, están obligadas a remitir determinada documentación contractual, de convenios y de control interno, a través de la Plataforma de Rendición de Cuentas de las Entidades Locales, en los términos exigidos por las distintas disposiciones aplicables.

El artículo 223.2 del TRLRHL establece la obligación de las entidades locales de rendir al Tribunal de Cuentas, antes del 15 de octubre de cada año, la cuenta general correspondiente al ejercicio económico anterior.

El artículo 335.1 de la LCSP establece la obligación de remitir una relación de los contratos celebrados incluyendo los contratos menores, excepto aquellos que siendo su importe inferior a cinco mil euros se satisfagan a través del sistema de anticipo de caja fija u otro sistema similar para realizar pagos menores**.** Dicha remisión ha de efectuarse antes de que concluya el mes de febrero del ejercicio siguiente. En el supuesto de que no se hubiesen celebrado contratos, se hará constar dicha circunstancia mediante una comunicación negativa.

La Instrucción del Pleno del Tribunal de Cuentas relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de convenios y de relaciones anuales de los celebrados por las entidades del sector público local, de 24 de noviembre de 2016, establece la obligación de remisión telemática de una relación certificada de los convenios formalizados durante el ejercicio, cualquiera que fuera su importe, o, en su caso, certificación negativa, antes de que concluya el mes de febrero del ejercicio siguiente.

La Instrucción sobre remisión de información relativa al ejercicio del control interno de las Entidades Locales, de 19 de diciembre de 2019, obliga a los interventores locales a remitir, con anterioridad al 30 de abril del ejercicio siguiente a aquel a que se refiera, información sobre el control interno de la entidad local, incluyendo la información y documentación relativa a los acuerdos y resoluciones adoptados en contra de reparos suspensivos formulados por el órgano interventor, los acuerdos y resoluciones con omisión del trámite de fiscalización previa y las anomalías en la gestión de los ingresos.

En relación con la obligación de rendición de cuentas, todos los ayuntamientos fiscalizados han rendido las cuentas de 2023, si bien los **Ayuntamientos de Córdoba, Palma** y **Sevilla** lo han hecho superado el plazo legalmente establecido. A fecha de 17 de octubre de 2025, los **Ayuntamientos de Alicante, Málaga, Murcia** y **Zaragoza** han rendido las cuentas de 2024.

Respecto de la obligación de remisión de las relaciones de contratos, todos los ayuntamientos cumplieron con ella. No obstante, los **Ayuntamientos de Córdoba, Las Palmas de Gran Canaria** y **Murcia** remitieron la relación de 2023 con posterioridad al plazo dispuesto para su cumplimiento y los **Ayuntamientos de Alicante** y **Las Palmas de Gran Canaria**, la de 2024**.**

Anexo II/2-2

En cuanto a la obligación de remisión de las relaciones de convenios, los **Ayuntamientos de Alicante** y **Sevilla** no han remitido las relaciones de convenios de 2023 y 2024 y el de **Córdoba**, superado el plazo establecido para ello.

Por último, en relación con la remisión por los órganos de Intervención de los ayuntamientos de la información sobre el control interno, todos ellos han cumplido con su obligación en ambos ejercicios. Solo el órgano de Intervención del **Ayuntamiento de Zaragoza** lo hizo con un ligero retraso respecto del plazo establecido.

A continuación, se refleja el cumplimiento de estas obligaciones a 17 de noviembre de 2025 por los ayuntamientos analizados:

DIPUTACIÓN	EJERCICIOS	CUENTA GENERAL			RELACIÓN DE CONTRATOS		RELACIÓN DE CONVENIOS			CONTROL INTERNO	
		En plazo	Fuera de plazo	No rendida	En plazo	Fuera de plazo	En plazo	Fuera de plazo	No rendida	En plazo	Fuera de plazo
ALICANTE	2023	✓			✓				✗	✓	
	2024	✓				118			✗	✓	
CÓRDOBA	2023		183			21		86		✓	
	2024			✗	✓			4		✓	
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	2023	✓				147	✓			✓	
	2024		✓	8		74	✓			✓	
MÁLAGA	2023	✓			✓		✓			✓	
	2024	✓			✓		✓			✓	
MURCIA	2023	✓				92	✓			✓	
	2024	✓			✓		✓			✓	
PALMA	2023		59		✓		✓			✓	
	2024			✗	✓		✓			✓	
SEVILLA	2023		143		✓				✗	✓	
	2024			✗	✓				✗	✓	
ZARAGOZA	2023	✓			✓		✓			✓	
	2024	✓			✓		✓				8

Fuente: Plataforma de Rendición de Cuentas de las Entidades Locales.

✓ Información remitida

✗ Información no remitida.

Los datos numéricos indican el número de días que exceden de la fecha límite de cada ejercicio para la rendición de cuentas o la remisión del resto de la información obligatoria en plazo.

Anexo III

CARACTERÍSTICAS DE LA FLOTA

MUNICIPIO	SITUACIÓN A	CARACTERÍSTICAS DE LAS REDES DE AUTOBÚS					CARÁCTERÍSTICAS DE LAS REDES DE TRANVÍA			
		Nº líneas	Longitud líneas (km)	Nº paradas	Nº km. carril bus	Nº total estaciones	Nº líneas	Longitud líneas (km)	Nº paradas	Nº total estaciones
ALICANTE	31/12/2022	26	204	812	7,15	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2023	38	369	1038	7,15	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2024	35	351	1038	7,15	1	N/A	N/A	N/A	N/A
BILBAO	31/12/2022	44	636	548	7,00	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2023	45	637	544	7,00	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2024	45	651	542	6,00	1	N/A	N/A	N/A	N/A
CÓRDOBA	31/12/2022	24	509,72	648	7,90	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2023	23	515,06	643	7,90	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2024	25	520,91	645	7,90	1	N/A	N/A	N/A	N/A
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	31/12/2022	46	857	833	18,9	5	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2023	46	810	832	21,5	5	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2024	46	810	836	22,2	5	N/A	N/A	N/A	N/A
MÁLAGA	31/12/2022	49	921	1108	19,15	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2023	49	920	1115	19,15	1	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2024	50	922	1147	19,26	1	N/A	N/A	N/A	N/A
MURCIA	31/12/2022	35	516,73	1595	49,50	1	1	29	28	1
	31/12/2023	35	516,73	1595	49,50	1	1	29	28	1
	31/12/2024	35	516,73	1595	49,50	1	1	29	28	1
PALMA	31/12/2022	39	469	917	8,00	0	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2023	39	554	875	8,00	0	N/A	N/A	N/A	N/A
	31/12/2024	40	550	878	8,00	0	N/A	N/A	N/A	N/A
SEVILLA	31/12/2022	44	693	1013	47,00	1	1	4	10	1
	31/12/2023	44	701	1009	47,00	1	1	4	10	1
	31/12/2024	44	704	1022	47,00	1	1	7	15	1
ZARAGOZA	31/12/2022	43	669,32	915	15,49	0	1	25	50	0
	31/12/2023	43	675,98	919	15,49	0	1	25	50	0
	31/12/2024	43	678,88	924	15,49	0	1	25	50	0

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas.

N/A: No aplicable

Anexo IV

FLOTA

MUNICIPIO	SITUACIÓN A	Nº TOTAL AUTOBUSES	VEHÍCULOS LIMPIOS		VEHÍCULOS ELÉCTRICOS		ANTIGÜEDAD MEDIA DE LA FLOTA (AÑOS)
			Nº	% sobre el total flota	Nº	% sobre el total flota	
ALICANTE	31/12/2022	97	5	5,15	0	0,00	12,23
	31/12/2023	101	26	25,74	1	0,99	9,38
	31/12/2024	107	48	44,86	23	21,50	6,81
BILBAO	31/12/2022	141	107	75,89	13	9,22	3,60
	31/12/2023	141	114	80,85	20	14,18	4,10
	31/12/2024	141	116	82,27	22	15,60	5,03
CÓRDOBA	31/12/2022	116	67	57,76	1	0,86	10,00
	31/12/2023	121	82	67,77	0	0,00	10,15
	31/12/2024	120	82	68,33	0	0,00	11,06
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	31/12/2022	254	14	5,51	1	0,39	9,27
	31/12/2023	265	18	6,79	5	1,89	9,23
	31/12/2024	275	19	6,91	5	1,82	8,77
MÁLAGA	31/12/2022	249	249	100,00	0	0,00	10,80
	31/12/2023	277	277	100,00	20	7,22	10,50
	31/12/2024	276	276	100,00	20	7,25	11,40
MURCIA	31/12/2022	125	31	24,80	0	0,00	10,68
	31/12/2023	131	31	23,66	0	0,00	11,46
	31/12/2024	131	31	23,66	0	0,00	12,33
PALMA	31/12/2022	262	129	49,24	0	0,00	9,78
	31/12/2023	259	171	66,02	15	5,79	8,11
	31/12/2024	254	172	67,72	17	6,69	8,87
SEVILLA	31/12/2022	425	315	74,12	0	0,00	10,53
	31/12/2023	408	317	77,70	10	2,45	11,25
	31/12/2024	430	339	78,84	33	7,67	10,66
ZARAGOZA	31/12/2022	352	128	36,36	17	4,83	9,41
	31/12/2023	352	170	48,30	59	16,76	8,39
	31/12/2024	359	183	50,97	72	20,06	8,92

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas.

Anexo V

USUARIOS AUTOBUSES

MUNICIPIO	SITUACIÓN A	AUTOBUSES			
		Nº de viajeros al año	Nº de viajes realizados	Nº de plazas ofertadas al año	Nº de km realizados al año
ALICANTE	31/12/2022	15.145.301	581.205	52.198.168	4.690.231
	31/12/2023	19.769.799	676.950	61.138.210	5.453.873
	31/12/2024	23.577.961	681.248	60.907.921	5.672.529
BILBAO	31/12/2022	N/D	20.369.868	97.347.677	6.469.628
	31/12/2023	N/D	25.210.911	96.918.330	6.394.589
	31/12/2024	N/D	22.971.773	84.435.142	5.548.267
CÓRDOBA	31/12/2022	16.428.285	337.738	61.015.724	5.924.093
	31/12/2023	20.119.686	338.119	61.352.710	5.971.669
	31/12/2024	22.065.145	339.908	61.727.293	6.008.876
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	31/12/2022	35.225.423	1.132.902	111.925.078	11.045.703
	31/12/2023	47.975.942	1.129.349	112.022.074	11.190.693
	31/12/2024	54.832.505	1.164.141	113.730.432	11.432.021
MÁLAGA	31/12/2022	39.576.660	1.263.264	1.378.265.025	12.564.929
	31/12/2023	46.780.874	1.362.432	1.526.470.108	11.972.190
	31/12/2024	50.612.435	1.380.690	1.350.603.881	12.298.034
MURCIA	31/12/2022	8.247.752	524.602	64.326	5.378.971
	31/12/2023	10.827.135	536.917	N/D	5.605.952
	31/12/2024	13.261.507	536.917	N/D	5.995.608
PALMA	31/12/2022	36.272.394	1.076.238	111.826.014	12.099.368
	31/12/2023	52.655.743	1.111.154	115.453.945	12.334.675
	31/12/2024	60.392.181	1.184.721	122.618.624	13.335.159
SEVILLA	31/12/2022	64.109.490	56.906.508	1.743.135.226	19.235.971
	31/12/2023	74.564.519	67.122.094	1.791.550.043	19.663.211
	31/12/2024	83.274.846	76.591.928	1.838.184.073	20.077.965
ZARAGOZA	31/12/2022	73.864.810	2.423.360	257.509.538	17.983.306
	31/12/2023	87.613.979	2.399.493	251.169.656	18.433.410
	31/12/2024	94.450.219	2.342.460	247.397.801	18.332.774

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas.

N/D: No disponible.

Anexo VI

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN				ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		
		(€)	%(*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición 23 autobuses eléctricos accesibles	Adquisición material móvil e infraestructuras de recarga	11.042.012,00	49,26	8.512.012,00	77,09	2.530.000,00	22,91	Finalizada
Infraestructura recarga autobuses eléctricos	Adquisición material móvil e infraestructuras de recarga	4.220.176,98	18,83	2.659.798,98	63,03	1.560.378,00	36,97	Finalizada
Obras para la implantación de un carril bus en ambos sentidos en la Avenida de Aguilera de Alicante (1)	Obras y estructuras en vía pública	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Cancelada
Proyecto Digitalización Transporte Público de Alicante	Digitalización	3.257.077,51	14,53	1.498.959,28	46,02	1.758.118,23	53,98	Finalizada
Campañas de promoción del transporte público urbano en fechas señaladas (Fiestas de Hogueras y Fiestas de Navidad)	Información y difusión	59.195,03	0,26	59.195,03	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Implantación Sistema Gestión Ambiental conforme a la norma ISO 14001	Otras	9.213,00	0,04	9.213,00	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Puesta en marcha Transporte a la Demanda en partidas rurales de Alicante	Otras	408.397,49	1,82	408.397,49	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Aumento de la extensión de la red de transporte urbano	Otras	3.420.248,31	15,26	3.420.248,31	100,00	0,00	0,00	Finalizada
TOTAL		**22.416.320,32**	**100,00**	**16.567.824,09**		**5.848.496,23**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Alicante.

(1) Las obras tuvieron que cancelarse por incompatibilidad con otra obra (estación intermodal), lo que implicó que la entidad tuviera que indemnizar al adjudicatario por importe de 12.000 euros, IVA no incluido.

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo VII

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE BILBAO

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN						ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
		(€)	% (*)	Ayuntamiento		PRTR		Otras (Empresa concesionaria)		
				(€)	% (**)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Instalación electrolineras para carga de autobuses eléctricos	Adquisición material móvil e infraestructuras	387.000,00	5,12	0,00	0,00	348.300,00	90,00	38.700,00	10,00	Finalizada
Renovación flota incorporando unidades 100% eléctricas	Adquisición material móvil e infraestructuras	6.580.883,58	86,99	447.234,59	6,80	2.680.000,00	40,72	3.453.648,99	52,48	En ejecución
Obras para la mejora de la accesibilidad de los espacios destinados a paradas	Obras	493.443,59	6,52	493.443,59	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
Renovación App Bilbobus	Digitalización	29.895,00	0,40	29.895,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
Equipamiento de paradas (adquisición y renovación)	Digitalización	73.766,17	0,97	73.766,17	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
TOTAL		**7.564.988,34**	**100,00**	**1.044.339,35**		**3.028.300,00**		**3.492.348,99**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Bilbao

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo VIII

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE CÓRDOBA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN				ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		Comunidad Autónoma		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición 23 autobuses GNC-híbrido	Adquisición material móvil e infraestructuras de recarga	7.755.000,00	60,80	7.755.000,00	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Instalación de pavimento podotáctil en paradas de bus Avda. Aeropuerto, c/ Úbeda y c/ Cartago	Obras y estructuras en vía pública	2.553,62	0,02	2.553,62	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Suministro e instalación de marquesinas en barriadas periféricas	Obras y estructuras en vía pública	14.750,00	0,12	0,00	0,00	14.750,00	100,00	Finalizada
Renovación del sistema de ayuda a la explotación y ticketing	Digitalización	4.895.388,20	38,38	4.794.502,65	97,94	100.885,55	2,06	En ejecución
Nueva página Web y aplicación móvil	Digitalización	49.650,00	0,39	49.650,00	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Servicio de venta y validación de billete electrónico	Digitalización	247,93	0,00	247,93	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Campañas de publicidad: feria, inicio de curso, Semana europea de la movilidad, campaña de Navidad, servicios especiales fútbol, aeropuerto y centro de convenciones y congresos	Información y difusión	10.000,00	0,08	10.000,00	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Servicio de azafatas para información sobre recargas online	Información y difusión	11.970,00	0,09	0,00	0,00	11.970,00	100,00	Finalizada
Campañas de publicidad relativas a fomento de la recarga online y uso del autobús	Información y difusión	14.973,52	0,12	0,00	0,00	14.973,52	100,00	Finalizada
Campañas informativas en centros educativos, universitarios, cívicos y de mayores; nuevos canales de difusión (WhatsApp)	Información y difusión	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
TOTAL		**12.754.533,27**	**100,00**	**12.611.954,20**		**142.579,07**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Córdoba

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo IX/1-2

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN				ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición de 15 autobuses (14 eléctricos y 1 de pila de hidrógeno)	Adquisición material móvil e infraestructuras para la recarga de vehículos	8.399.000,00	16,06	5.924.900,00	70,54	2.474.100,00	29,46	En ejecución
Obra, suministro, instalación, puesta en servicio y legalización de la infraestructura eléctrica necesaria para la recarga de vehículos eléctricos	Adquisición material móvil e infraestructuras para la recarga de vehículos	1.597.888,46	3,05	1.597.888,46	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Implantación de línea de alta capacidad (BRT-MetroGuagua)	Obras y estructuras en vía pública	34.544.516,48	66,03	34.544.516,48	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Digitalización de los medios de pago y eliminación/reducción del pago en efectivo	Digitalización	1.571.990,00	3,00	229.670,02	14,61	1.342.319,98	85,39	En ejecución
Digitalización de los sistemas de comunicación e información (SAE, equipos embarcados, paneles electrónicos)	Digitalización	1.332.137,54	2,55	189.433,28	14,22	1.142.704,26	85,78	En ejecución
Marquesinas inteligentes	Digitalización	1.171.385,00	2,24	117.138,50	10,00	1.054.246,50	90,00	Finalizada
Digitalización de las actividades del taller y auxiliares para una flota sostenible	Digitalización	154.286,44	0,29	15.428,82	10,00	138.857,62	90,00	Finalizada
Desarrollo e implementación de softwares de visionado y tratamiento inteligente de imágenes para el control del cumplimiento de las normativas legales que afectan al servicio (vigilancia carril bus, ocupación de las paradas)	Digitalización	424.348,87	0,81	106.649,98	25,13	317.698,89	74,87	En ejecución
Sistema de control de aforos y cálculo de matrices origen-destino mediante algoritmo de estimación	Digitalización	152.953,00	0,30	15.295,30	10,00	137.657,70	90,00	Finalizada
Sistema de sensorización y monitorización de los autobuses	Digitalización	300.625,00	0,57	144.889,00	48,20	155.736,00	51,80	En ejecución
Sistemas de predicción a la demanda y sensorización de paradas con información en tiempo real	Digitalización	49.840,00	0,10	4.984,00	10,00	44.856,00	90,00	Finalizada
Sistemas expertos de planificación para optimización de recursos humanos y material móvil	Digitalización	364.992,00	0,70	36.499,20	10,00	328.492,80	90,00	Finalizada
Actualización de la página web de Guaguas Municipales, SA.	Digitalización	14.015,00	0,03	14.015,00	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Mantenimiento de software Goaldriver y Goalbus	Digitalización	71.381,16	0,14	71.381,16	100,00	0,00	0,00	En ejecución

Anexo IX/2-2

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN				ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Soporte y mantenimiento del sistema de control de la producción al transporte de viajeros en los servicios asociados al software embarcado de gestión y control de explotación	Digitalización	153.328,92	0,29	153.328,92	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Diversas actuaciones para la difusión y promoción del transporte público colectivo de la MetroGuagua (difusión en cadenas televisivas, medios radiofónicos y digitales)	Información y difusión	108.716,86	0,21	108.716,86	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Asesoramiento, planificación y compra de espacios en medios de comunicación	Información y difusión	90.000,00	0,17	90.000,00	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Mantenimiento de puntos o postes de información al viajero /suministro tarjetas inteligentes/venta títulos transporte	Otras	1.812.038,00	3,46	1.812.038,00	100,00	0,00	0,00	En ejecución
TOTAL		**52.313.442,73**	**100,00**	**45.176.772,98**		**7.136.669,75**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo X/1-2

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN						ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		Comunidad Autónoma		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición de 66 autobuses (eléctricos/híbridos diésel)	Adquisición material móvil e infraestructuras para recarga vehículos	34.680.870,00	70,52	27.180.870,00	78,37	7.500.000,00	21,63	0,00	0,00	En ejecución
Adquisición de 30 cargadores para la recarga de autobús eléctrico.	Adquisición material móvil e infraestructuras para recarga vehículos	6.116.932,94	12,44	1.050.415,81	14,18	5.066.517,13	82,83	0,00	0,00	En ejecución
Construcción y puesta en servicio de carril bus exclusivo para conexión campus universitario	Obras y estructuras en vía pública	713.939,83	1,45	92.812,76	13,00	621.127,07	87,00	0,00	0,00	En ejecución
Priorización en el viario y construcción de paradas accesibles en la Zona Este-Norte y Teatinos.	Obras y estructuras en vía pública	584.224,83	1,19	58.422,48	10,00	525.802,35	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Mejora de la accesibilidad física de las paradas.	Obras y estructuras en vía pública	303.418,74	0,62	30.341,87	10,00	273.076,87	90,00	0,00	0,00	En ejecución
Placas fotovoltaicas EA	Obras y estructuras en vía pública	29.747,25	0,06	3.422,25	11,50	0,00	0,00	26.325,00	88,50	En ejecución
Digitalización de los medios de pago y eliminación del pago en efectivo	Digitalización	698.057,48	1,42	193.119,91	27,67	504.937,57	72,33	0,00	0,00	Finalizada
Digitalización de los sistemas de comunicación e información (mejoras SAE, App, equipos embarcados y paneles electrónicos)	Digitalización	184.375,99	0,37	18.437,60	10,22	165.938,39	89,78	0,00	0,00	Finalizada
Marquesinas inteligentes	Digitalización	3.552.012,62	7,22	363.173,16	10,00	3.188.839,46	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Digitalización de las actividades del taller y auxiliares para una flota sostenible	Digitalización	26.510,78	0,05	2.651,08	10,00	23.859,70	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Sistema de antiemparejamiento de autobuses y de conducción eficiente	Digitalización	40.000,00	0,08	4.000,00	10,00	36.000,00	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Sistemas de sensorización y monitorización de los autobuses (rampas inteligentes, contaje viajeros, presión neumáticos, aire acondicionado)	Digitalización	409.667,98	0,83	40.966,80	10,00	368.701,18	90,00	0,00	0,00	Finalizada

Anexo X/2-2

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN						ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		Comunidad Autónoma		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Desarrollo y puesta en servicio de sistema digital de información a usuarios del transporte público.	Digitalización	1.778.388,59	3,62	177.838,86	10,00	1.600.549,73	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Implantación en la APP de la EMT de sistema de información para usuarios con necesidades específicas	Digitalización	57.655,00	0,12	5.765,50	10,00	51.889,50	90,00	0,00	0,00	En ejecución
TOTAL		**49.175.802,03**	**100,00**	**29.222.238,08**		**19.927.238,95**		**26.325,00**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Málaga

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo XI

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE MURCIA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN				ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR y otros		
		(€)	%(*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Implantación de nodos de transporte intermodales para la movilidad colectiva con combustibles alternativos, movilidad eléctrica y movilidad física en el municipio de Murcia.	Obras	3.392.836,29	9,71	678.567,26	20,00	2.714.269,03	80,00	Finalizada
Ampliación de la red de plataformas reservadas destinadas a carriles bici y bus en el término municipal de Murcia, e implantación de líneas Bus de Tránsito Rápido (BTR) a través de la reordenación del tráfico y viales en accesos a la ciudad de Murcia	Obras	25.587.555,29	73,22	5.404156,72	21,12	20.183.398,57	78,88	Finalizada
Encargo a URBAMUSA Redacción de proyecto para implantación de tres líneas de transporte público colectivo de la tipología de BTR	Obras	595.125,70	1,70	595.125,70	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Suministro, instalación, integración y puesta en marcha del sistema central de gestión ITS del Ayuntamiento de Murcia (SCGIAM) y de los distintos componentes que conforman los sistemas inteligentes de transporte del operador del transporte público colectivo mediante autobús.	Digitalización	5.066.952,09	14,50	506.695,21	10,00	4.560.256,88	90,00	En ejecución
Diseño, desarrollo, suministro e implantación de los nuevos medios de pago, tarjeta inteligente, QR y ABT en el transporte público municipal.	Digitalización	167.443,00	0,48	16.744,30	10,00	150.698,70	90,00	En ejecución
Asistencia técnica para la actualización del Proyecto de servicio de la nueva red de transporte público colectivo mediante autobús urbano en el término municipal de Murcia para la coordinación de servicios con las líneas metropolitanas de la CARM	Digitalización	33.250,00	0,10	33.250,00	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Convenio Laboratorio Movilidad con la Universidad Politécnica de Cartagena	Otras	102.045,64	0,29	102.045,64	100,00	0,00	0,00	En ejecución
TOTAL		**34.945.208,01**	**100,00**	**7.336.584,83**		**27.608.623,18**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Murcia

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo XII/1-2

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE PALMA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN						ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		Comunidad Autónoma		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición de 61 autobuses (17 eléctricos/ 44 GNC)	Adquisición material móvil e infraestructuras	29.236.600,00	67,77	22.363.240,00	76,49	3.123.360,00	10,68	3.750.000,00	12,83	Finalizada
Infraestructura para la recarga de 12 autobuses	Adquisición material móvil e infraestructuras	504.000,00	1,17	52.000,00	10,32	452.000,00	89,68	0,00	0,00	Finalizada
Mejora accesibilidad paradas	Obras	5.427.480,63	12,58	2.670.729,80	49,21	2.756.750,83	50,79	0,00	0,00	En ejecución
Digitalización de los medios de pago y eliminación del pago en efectivo	Digitalización	1.023.644,89	2,37	126.065,39	12,32	897.579,50	87,68	0,00	0,00	En ejecución
Digitalización de los sistemas de comunicación de información (SAE, Apps,)	Digitalización	771.664,67	1,79	80.643,73	10,45	691.020,94	89,55	0,00	0,00	En ejecución
Marquesinas inteligentes	Digitalización	730.765,00	1,69	82.233,47	11,25	648.531,53	88,75	0,00	0,00	En ejecución
Digitalización actividades de taller y auxiliares para una flota sostenible	Digitalización	85.142,01	0,20	8.514,20	10,00	76.627,81	90,00	0,00	0,00	En ejecución
Sistema de antiemparejamiento de autobuses y de conducción eficiente	Digitalización	197.452,93	0,46	21.161,38	10,72	176.291,55	89,28	0,00	0,00	En ejecución
Sistema de control de aforos y cálculo de matrices origen-destino mediante algoritmo estimación	Digitalización	126.758,43	0,29	37.072,67	29,25	89.685,76	70,75	0,00	0,00	En ejecución
Sistemas de sensorización y monitorización de los autobuses (rampas inteligentes, contaje viajeros, presión neumáticos, AC)	Digitalización	237.595,00	0,55	23.759,50	10,00	213.835,50	90,00	0,00	0,00	En ejecución
Sistemas de predicción a la demanda y sensorización de paradas con información en tiempo real	Digitalización	122.759,75	0,28	12.275,97	10,00	110.483,78	90,00	0,00	0,00	En ejecución
Sistemas de expertos de planificación para optimización de recursos humanos y material móvil	Digitalización	2.791.204,00	6,47	1.145.370,40	41,03	1.645.833,60	58,97	0,00	0,00	En ejecución
Suministro de pantallas de información al viajero en el interior de los autobuses de la EMT Palma y en algunas de las paradas de la red de la EMT Palma	Digitalización	1.242.000,00	2,88	260.709,46	20,99	981.290,54	79,01	0,00	0,00	Finalizada
Servicio para el desarrollo de la plataforma SIG (Sistema de Información Geográfica) de la EMT-Palma - Implementación herramientas visualización y tratamiento datos geoespaciales (GIS)	Digitalización	126.505,84	0,29	80.963,77	64,00	45.542,07	36,00	0,00	0,00	Finalizada

Anexo XII/2-2

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN						ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
		(€)	%(*)	Ayuntamiento		PRTR		Comunidad Autónoma		
				(€)	% (**)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Suministro, instalación y mantenimiento del software para pantallas multimedia de la EMT-Palma	Digitalización	192.551,76	0,45	192.551,76	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	En ejecución
Suministro de pantallas indicadores de línea para la EMT-Palma	Digitalización	269.388,00	0,62	26.938,80	10,00	242.449,20	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Contrato de proyecto educativo	Información y difusión	58.376,84	0,14	5.837,68	10,00	52.539,16	90,00	0,00	0,00	En ejecución
		43.143.889,75	**100,00**	**27.190.067,98**		**12.203.821,77**		**3.750.000,00**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Palma

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo XIII

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE SEVILLA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN				ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR y otros		
		(€)	%(*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición material tranviario	Adquisición material móvil e infraestructuras	21.083.000,00	21,65	3.321.500,00	15,75	17.761.500,00	84,25	En ejecución
Adquisición de 54 autobuses (37 eléctricos/ 17 GNC)	Adquisición material móvil e infraestructuras	30.137.172,00	30,95	24.157.172,00	80,16	5.980.000,00	19,84	En ejecución
Suministro de energía y de la infraestructura para la recarga de 23 autobuses	Adquisición material móvil e infraestructuras	6.809.610,79	6,99	6.809.610,79	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Equipamiento paradas metro ligero	Obras	689.751,47	0,71	137.950,29	20,00	551.801,18	80,00	Finalizada
Construcción de carril bus segregado	Obras	17.856.816,53	18,35	1.785.681,65	10,00	16.071.134,88	90,00	En ejecución
Proyecto construcción Metro ligero	Obras	18.064.547,25	18,55	3.577.387,19	19,80	14.487.160,06	80,20	En ejecución
Sistemas pagos tarjeta bancaria pago	Digitalización	1.436.336,29	1,47	1.436.336,29	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Acceso internet wifi flota	Digitalización	50.354,69	0,05	50.354,69	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Campañas de difusión para el fomento del transporte público.	Información y difusión	1.198.450,00	1,23	1.198.450,00	100,00	0,00	0,00	Finalizada
Creación línea gratuita 900	Información y difusión	23.625,00	0,02	23.625,00	100,00	0,00	0,00	En ejecución
Gestor integral de residuos peligrosos TUSSAM	Otras	30.000,00	0,03	30.000,00	100,00	0,00	0,00	En ejecución
		97.379.664,02	**100,00**	**42.528.067,90**		**54.851.596,12**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Sevilla

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

Anexo XIV

ACTUACIONES REALIZADAS POR EL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

DENOMINACIÓN ACTUACIÓN	TIPOLOGÍA	IMPORTE ACTUACIÓN		FINANCIACIÓN						ESTADO DE LA ACTUACIÓN 31/12/2024
				Ayuntamiento		PRTR		Comunidad Autónoma		
		(€)	% (*)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	(€)	% (**)	
Adquisición de 108 buses eléctricos	Adquisición material móvil e infraestructuras de recarga	66.790.035,83	70,72	43.270.035,83	64,79	23.520.000,00	35,21	0,00	0,00	En ejecución
Electrificación de cocheras y puntos de recarga	Adquisición material móvil e infraestructuras de recarga	15.271.464,01	16,17	4.636.420,79	30,36	10.635.043,22	69,64	0,00	0,00	En ejecución
Compra de material rodante ferroviario L1 del Tranvía de Zaragoza	Adquisición material móvil e infraestructuras de recarga	9.312.131,07	9,86	931.213,11	10,00	8.380.917,96	90,00	0,00	0,00	Finalizada
Acondicionamiento y colocación de plataformas en paradas	Obras y estructuras en vía pública	307.722,69	0,33	307.722,69	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
Implantación tecnología NaviLens	Digitalización	125.165,28	0,13	125.165,28	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	En ejecución
Tecnología de pagos QR y mejora de seguridad en la validación del STI en autobús y tranvía	Digitalización	878.337,35	0,93	0,00	0,00	0,00	0,00	878.337,95	100,00	En ejecución
Colocación información dinámica en paradas	Digitalización	261.575,97	0,28	261.575,97	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
Ampliación líneas urbanas 21, 23 y 60	Otros	1.495.474,00	1,58	1.495.474,00	100,00	0,00	0,00	0,00	0,00	Finalizada
TOTAL		**94.441.906,2**	**100,00**	**51.027.607,67**		**42.535.961,18**		**878.337,95**		

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por el Ayuntamiento de Zaragoza

(*) Porcentaje sobre el importe de todas las actuaciones

(**) Porcentaje sobre el importe de cada actuación

ANEXO XV

PROGRAMA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, PRTR
1ª CONVOCATORIA

AYUNTAMIENTO	NOMBRE PROYECTO	IMPORTE PROYECTO PRESENTADO (costes elegibles) (€)	SUBVENCIÓN SOLICITADA (€)	IMPORTE PROYECTO AUTORIZADO (costes elegibles) (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA (€)	IMPORTE PROYECTO AUTORIZADO ACTUACIONES FISCALIZACIÓN (costes elegibles) (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA ACTUACIONES FISCALIZACIÓN (€)	ANTICIPOS RECIBIDOS (€)	PLAZO EJECUCIÓN	Nº PRÓRROGAS	JUSTIFICACIÓN A 30 DE SEPTIEMBRE DE 2025
ALICANTE	Plan de Zona Bajas Emisiones Alicante	37.344.393,03	15.186.690,00	37.195.893,03	15.038.190,00	19.264.032,79	6.145.496,23	9.135.700,42	31/12/2025	1	NO
BILBAO	Implantación de ZBE y actuaciones complementarias para fomento de una movilidad no motorizada	19.331.294,93	14.667.631,25	19.331.294,93	14.667.631,25	4.928.371,32	1.705.000,00	14.667.631,25	30/06/2024	1	SI
CÓRDOBA	Córdoba, hacia una transformación digital, sostenible y más accesible	15.214.615,00	11.014.615,00	15.214.615,00	11.014.615,00	4.150.695,00	0,00 (1)	0,00	31/12/2024	0	N/A
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	LPGC-MUEVE	18.983.475,00	17.085.127,50	8.288.347,50	6.390.000,00	2.825.000,00	2.542.500,00	6.182.325,00	31/12/2025	2	NO
	INNOBUS_TUR	8.400.000,00	7.560.000,00	5.980.000,00	5.382.000,00	5.920.000,00	5.328.000,00	3.632.850,00	31/12/2024	1	SI
MÁLAGA	Saludable I	32.800.529,11	26.030.700,00	15.217.035,27	10.205.555,54	15.063.314,34	5.744.564,13	10.205.555,54	31/12/2025	3	NO
	INNOBUS_TUR	5.020.000,00	4.518.000,00	5.000.000,00	4.500.000,00	4.940.000,00	4.446.000,00	3.037.500,00	31/12/2024	1	SI
MURCIA	Plan de transformación y digitalización de la movilidad de la ciudad de Murcia	22.970.150,01	20.673.135,00	22.970.150,01	20.673.135,00	16.444.540,98	14.800.086,87	20.673.135,00	31/12/2025	2	NO
PALMA	Solicitud 1	21.881.247,79	17.384.922,50	19.873.171,88	15.577.654,68	6.053.000,00	3.499.500,00	10.514.916,91	31/12/2024	1	SI
	Solicitud 2	6.638.000,00	4.026.000,00	6.638.000,00	4.026.000,00	6.638.000,00	4.026.000,00	2.717.550,00	31/12/2025	1	NO
	INNOBUS_TUR	8.715.000,00	7.843.500,00	8.715.000,00	7.843.500,00	8.655.000,00	7.789.500,00	5.294.362,50	31/12/2024	2	SÍ
SEVILLA	Actuaciones de movilidad dirigidas a facilitar el acceso a Santa Justa	31.127.575,00	23.819.699,50	31.127.575,50	23.819.699,50	31.127.575,50	23.819.699,50	23.819.699,50	31/12/2024	2	SI
ZARAGOZA	Zaragoza Cero Emisiones	59.019.064,21	30.641.728,36	59.019.064,21	30.641.728,36	59.019.064,21	30.641.728,36	30.641.728,36	31/12/2024	1	SI
TOTAL		**287.445.344,08**	**200.451.749,11**	**254.570.147,33**	**169.779.709,33**	**185.028.594,14**	**110.488.075,09**	**140.522.954,48**		**18**	

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

(1) El **Ayuntamiento de Córdoba** renunció a la subvención, por lo que la entidad no ha contado con fondos europeos para ejecutar las actuaciones fiscalizadas

ANEXO XVI

PROGRAMA DE AYUDAS PARA LA TRANSFORMACIÓN DIGITAL Y SOSTENIBLE DEL TRANSPORTE URBANO, PRTR 2ª CONVOCATORIA

AYUNTAMIENTO	NOMBRE PROYECTO	PROYECTO PRESENTADO (costes elegibles) (€)	SUBVENCIÓN SOLICITADA (€)	PROYECTO AUTORIZADO (costes elegibles) (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA (€)	PROYECTO AUTORIZADO ACTUACIONES FISCALIZACIÓN (costes elegibles) (€)	SUBVENCIÓN CONCEDIDA ACTUACIONES FISCALIZACIÓN (€)	ANTICIPOS RECIBIDOS (€)	PLAZO EJECUCIÓN	Nº PRÓRROGAS
BILBAO	Implantación de ZBE y actuaciones complementarias para fomento de una movilidad no motorizada	15.279.729,41	12.060.461,47	15.279.729,41	12.060.461,47	3.392.550,00	1.362.000,00	12.060.461,47	31/12/2025	2
MÁLAGA	Saludable II	30.150.143,29	16.987.956,18	30.150.143,29	16.547.956,18	19.492.876,68	9.891.483,50	16.547.956,18	31/12/2025	1
SEVILLA	Actuaciones de movilidad dirigidas a facilitar el acceso a Santa Justa	27.453.750,00	18.644.826,00	27.355.850,00	18.556.716,00	27.355.850,00	18.556.716,00	18.556.716,00	31/12/2025	1
ZARAGOZA	Zaragoza Cero Emisiones II	35.083.029,29	18.467.152,36	35.083.029,29	18.458.001,26	27.779.786,47	11.894.233,82	18.458.001,26	31/12/2025	1
TOTAL		**107.966.651,99**	**66.160.396,01**	**107.868.751,99**	**65.623.134,91**	**78.021.063,15**	**41.704.433,32**	**65.623.134,91**		**6**

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

TRIBUNAL DE CUENTAS

ALEGACIONES FORMULADAS

TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES RECIBIDAS

En cumplimiento del artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, el Anteproyecto de Informe se remitió el 29 de agosto de 2025 a los representantes legales de las entidades incluidas en el ámbito subjetivo de la actuación fiscalizadora, para que pudiesen efectuar cuantas alegaciones estimasen pertinentes y presentasen los documentos y justificantes que considerasen convenientes. Con el mismo fin, se remitió el Anteproyecto a quienes fueron representantes legales de los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Palma, Murcia, Sevilla y Zaragoza durante parte del ejercicio fiscalizado, al no coincidir con quienes tienen esta condición en el momento de remisión del Anteproyecto de Informe a alegaciones.

Dentro del plazo concedido se recibieron alegaciones de los representantes de los Ayuntamientos de Alicante, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma y Zaragoza.

Las alegaciones han sido objeto de tratamiento, lo que ha dado lugar a que se hayan hecho las modificaciones y matizaciones que se han considerado procedentes. En relación con los criterios interpretativos y las valoraciones presentadas en las alegaciones que discrepan de los contenidos de aquel y que no han sido asumidos por este Tribunal de Cuentas, se ha incluido una explicación sucinta de los motivos por los que el Tribunal mantiene su interpretación o valoración frente a lo expuesto en alegaciones. No se han tenido en consideración aquellas alegaciones que explican, aclaran o justifican determinados resultados sin rebatir su contenido; o tratan de explicar, aclarar o justificar determinadas actuaciones sin contradecir el contenido del Informe. Teniendo en cuenta lo anterior, el resultado definitivo de la fiscalización es el expresado en el presente Informe.

RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS

- Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Alicante
- Alegaciones formuladas por la Alcaldesa del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria
- Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Málaga
- Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Murcia
- Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Palma
- Alegaciones formuladas por la Alcaldesa del Ayuntamiento de Zaragoza

TRIBUNAL DE CUENTAS

Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Alicante

FRANCISCO ANDRES FERNANDEZ GOMEZ con DNI [redacted] ha registrado el trámite Trámite de alegaciones al Anteproyecto de Informe de Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024 a las 11:48:51, el día 05/11/2025.
Su número de registro es el 2025[redacted]

TRÁMITE DE ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024

FORMULARIO 1: IDENTIFICACIÓN

Identificación del alegante

Nombre y apellidos:
LUIS JOSE BARCALA SIERRA

DNI:
[redacted]

Cargo:
ALCALDE DEL AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Entidad:
AYUNTAMIENTO DE ALICANTE

Periodo:
2023-2024

Correo electrónico:
[redacted]

En caso de que el Presidente/Expresidente de la entidad no sea quien vaya a firmar el envío telemático de las alegaciones marque "No" y cumplimente la información identificativa del representante. En otro caso marque "Sí".
No

Identificación de la persona autorizada para el envío

Nombre y apellidos:
FRANCISCO ANDRES FERNANDEZ GOMEZ

DNI:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

[redacted]

Cargo:
JEFE DEL DEPARTAMENTO TECNICO DE TRANSPORTES

Correo electrónico:
[redacted]

Anexos de la sección:
Nombre: Autorizacion para la remision de alegaciones.pdf, Hash: alm0maW4hosiXDut0v9HQw==

FORMULARIO 2: ALEGACIONES

Alegaciones al anteproyecto

Grupo 1 de 1

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
pagina 49

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
primero

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
A la fecha autorizada por el MITMA para concluir la ejecución de la actuación de Instalación de recarga de autobuses eléctricos de cocheras municipales.

Alegación:
El MITMA, en resolución de fecha 11 de diciembre de 2023, autorizó la ampliación del plazo para ejecutar la actuación P-17_L220210928-1 Instalación de recarga de autobuses eléctricos de chocheras municipales hasta el 31 de diciembre de 2025, y no hasta diciembre de 2024 como figura en el Anteproyecto de informe.

Documentos (descripción de los documentos aportados):
Resolución del MITMA de 11 de diciembre 2023

Documentos:
Nombre: 20231211_Resolucion MITMA modif ayudas P16-P17-P18 y P-3.pdf, Hash: RbKDwjjy93Uy//rpcagg7Q==

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

TRIBUNAL DE CUENTAS

Alegaciones formuladas por la Alcaldesa del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria

HUGO RAMIREZ LORENZO con DNI [redacted] ha registrado el trámite Trámite de alegaciones al Anteproyecto de Informe de Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024 a las 14:31:26, el día 05/11/2025.
Su número de registro es el 2025[redacted]

TRÁMITE DE ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024

FORMULARIO 1: IDENTIFICACIÓN

Identificación del alegante

Nombre y apellidos:
CAROLINA DARÍAS SAN SEBASTIAN

DNI:
[redacted]

Cargo:
ALCALDESA LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Entidad:
AYTO. LAS PALMAS DE GRAN CANARIA

Periodo:
2023-2027

Correo electrónico:
[redacted]

En caso de que el Presidente/Expresidente de la entidad no sea quien vaya a firmar el envío telemático de las alegaciones marque "No" y cumplimente la información identificativa del representante. En otro caso marque "Sí".
No

Identificación de la persona autorizada para el envío

Nombre y apellidos:
HUGO RAMÍREZ LORENZO

DNI:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

[redacted]

Cargo:
TÉCNICO SUPERIOR DE ADMINISTRACIÓN GENERAL

Correo electrónico:
[redacted]

Anexos de la sección:
Nombre: Modelo autorizacion completada TCu.report.pdf, Hash: iLjw4YMSGtg2D0tvLccgTg==

FORMULARIO 2: ALEGACIONES

Alegaciones al anteproyecto

Grupo 1 de 2

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
77

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
nº5 y nº6

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
"Para llevar a cabo estos trabajos colaborativos la agrupación contaba con una serie de órganos, entre ellos, el Comité del Proyecto, integrado por los representantes designados por los socios y presidido por el representante del Ayuntamiento Coordinador de la agrupación. Este Comité debía reunirse a menos una vez al año, pudiendo reunirse en cualquier otro momento que fuera necesario, a petición de cualquiera de los socios. Pese a estas previsiones, el Comité se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024 con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto entre actuaciones ejecutadas por cada socio o traspasos entre ciudades y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto. Sin embargo, no se abordaron en estas reuniones otras cuestiones para la puesta en común de las conclusiones , procesos y de desarrollo de software común, tal y como se preveía al constituirse la agrupación."

Alegación:
Según informe emitido por Guaguas Municipales, de fecha 4 de noviembre de 2025,"la afirmación contenida en el párrafo nº6 de la página 77 del documento no refleja la realidad organizativa ni el funcionamiento efectivo de la Agrupación INNOBUS-TUR, puesto que además del Comité de Proyecto, existe una Comisión Técnica que ha venido reuniéndose regularmente desde el 15 de septiembre de 2022, con una periodicidad aproximada de un mes y medio, y cuya actividad se ha mantenido hasta

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

junio de 2025. Se adjuntan las actas de las reuniones mantenidas durante este período. La Comisión Técnica está integrada por técnicos representantes de cada una de las empresas de transporte integrantes de la Agrupación de Municipios INNOBUS-TUR, incluyendo GUAGUAS MUNICIPALES, S.A., empresa municipal dependiente del Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, y tiene por objeto asegurar la coordinación técnica , operativa y tecnológica de las actuaciones del proyecto. En dichas reuniones se han venido poniendo en común los avances en la ejecución de los proyectos, los resultados obtenidos, los procesos implantados, así como las soluciones técnicas desarrolladas. Estas reuniones han constituido, el principal espacio de trabajo técnico y de intercambio de información entre los socios, y han permitido armonizar criterios de desarrollo, metodologías y resultados para garantizar la coherencia global del proyecto en todas las ciudades participantes. Por tanto, si bien las reuniones del Comité de Proyecto han tenido carácter puntual y se centraron en cuestiones de gestión presupuestaria, la coordinación técnica y operativa del proyecto ha sido constante gracias a la actuación de la Comisión Técnica, la cual cumple precisamente con la finalidad de seguimiento, puesta en común de procesos y resultados. Asimismo, como se hace constar en el Anteproyecto referido, está prevista la celebración de una última reunión del Comité de Proyecto antes de finalizar 2025, con el objetivo de cerrar la justificación final y la liquidación del proyecto, garantizando así la plena coordinación y ejecución conforme a lo establecido en el convenio. En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que la Agrupación de Municipios INNOBUS-TUR sí ha desarrollado reuniones y actuaciones continuadas de coordinación técnica y seguimiento del proyecto, cumpliendo los objetivos de intercambio de resultados, procesos y soluciones previstos en el convenio."

Documentos (descripción de los documentos aportados):
16 actas de las reuniones de la Comisión Técnica (Período 2022-2025)

Documentos:
Nombre: Actas de las reuniones de la comision tecnica INNOBUS-TUR.zip, Hash: 0Uc8GH6bUHulyD5PFn9E7w==

Grupo 2 de 2

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
99

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
nº3 y nº4

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
"La agrupación de municipios formada por los Ayuntamientos de Málaga, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, junto con el de San Sebastián, para solicitar subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, tampoco ha llevado a cabo las actuaciones de seguimiento y puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

posible, de desarrollo de software común para abaratar los costes y trabajar a favor de la estandarización de los sistemas, previstas en el convenio por el que se constituyó.
El Comité del Proyecto se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024, con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto."

Alegación:
Según informe emitido por Guaguas Municipales, de fecha 4 de noviembre de 2025,"en relación a esta recomendación, nos reiteramos en lo esgrimido en las observaciones anteriores, concretamente en la alegación formulada respecto de la página 77 del Anteproyecto, en la que se expuso detalladamente que la Agrupación de Municipios INNOBUS-TUR, de la que forma parte el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, sí ha desarrollado actuaciones continuadas de coordinación técnica, seguimiento y puesta en común de resultados.
La Agrupación cuenta con una Comisión Técnica activa desde el 15 de septiembre de 2022, integrada por técnicos de las empresas de transporte de los municipios participantes, la cual se reúne periódicamente cada mes y medio y constituye el principal órgano operativo de coordinación y seguimiento del proyecto.
En el seno de esta Comisión se han venido analizando, de forma conjunta, los avances en los distintos proyectos, los procesos técnicos y de digitalización, los resultados alcanzados y las buenas prácticas aplicadas en cada una de las ciudades.
Asimismo, se prevé la celebración de una última reunión del Comité de Proyecto antes de finalizar 2025, destinada a la presentación y cierre de la justificación final, así como a la planificación de la liquidación del convenio y adenda.
Por tanto, las consideraciones, argumentos y pruebas documentales ya aportadas en la alegación anterior resultan plenamente aplicables al presente punto.
En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que la Agrupación de Municipios INNOBUS-TUR, de la que forma parte el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria, ha mantenido una coordinación técnica y un seguimiento continuado del proyecto, mediante reuniones periódicas y mecanismos efectivos de intercambio de información."

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

TRIBUNAL DE CUENTAS

Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Málaga

ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024.

AYUNTAMIENTO DE MÁLAGA

DON FRANCISCO DE LA TORRE PRADOS, en calidad de Alcalde del Excmo. Ayuntamiento de Málaga, provisto de DNI n º [redacted] ante ese Organismo comparezco y respetuosamente, como mejor proceda en Derecho DIGO:

En relación con la "*Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024*", el pasado día 20 de octubre se dio traslado al Ayuntamiento de Málaga, el "ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024" emitido por el Tribunal de Cuentas, concediendo hasta el día 5 de noviembre de 2025 para alegar y aportar, en su caso, los documentos y justificaciones que se estimen pertinentes.

Dentro del citado plazo, y con el fin de aclarar determinadas observaciones efectuadas en el anteproyecto, se formulan las presentes alegaciones, estructuradas conforme a los distintos apartados del informe, con el objeto de solicitar la supresión o, en su caso, la matización de aquellas apreciaciones que no se ajustan a la realidad de la gestión o que requieren una precisión adicional.

Asimismo, y en apoyo de las alegaciones presentadas, se acompaña documentación complementaria que se pone a disposición de ese Tribunal a través del siguiente enlace:

http://gofile.me/38Hph/eTMsV9Ex9

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	1/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

ALEGACIONES

II.3.2.1. ADQUISICIÓN DE MATERIAL MÓVIL E INFRAESTRUCTURAS PARA LA RECARGA DE VEHÍCULOS

Adquisición de autobuses

- **En la pág. 45, se afirma lo siguiente** ***"el Ayuntamiento de Málaga estableció dentro de su Plan Estratégico 2022-2024 el objetivo de renovación de la flota de vehículos: doce vehículos híbridos en 2022 y 2023 y diez en 2024. Los de 2022 se recibieron en ese ejercicio, mientras que las previsiones para 2023 no se materializaron. La compra de los de 2024 se llevó a efecto en diciembre de ese año, estando prevista su entrega en 2025."***

Con relación al comentario referenciado, se ha de aclarar, tal y como se acredita en la documentación remitida a este Tribunal en el escrito de respuesta al cuarto requerimiento, que durante el ejercicio 2023 se produjo efectivamente la recepción de doce vehículos híbridos, correspondientes a la segunda prórroga del contrato derivado del expediente 016/2019, por lo que sí se materializó la previsión de renovación establecida para dicho ejercicio en el Plan Estratégico 2022-2024 de la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M.

A efectos ilustrativos, se reproduce a continuación el cuadro resumen referido exclusivamente a los vehículos híbridos:

EXPEDIENTE	TIPO DE VEHICULO	PRIMER PEDIDO	SEGUNDO PEDIDO	TERCER PEDIDO	TOTAL
016/2019	HIBRIDO	10	12	12	32
016/2024	HIBRIDO	10	12	15	37
					69

	RECEPCIONADOS EN 2023
	RECEPCIONADOS ANTES DE 2023
	PEDIDOS PENDIENTES DE ENTREGA
	PENDIENTE DE REALIZAR PEDIDO

De acuerdo con dicha información, los 12 vehículos híbridos correspondientes a la segunda prórroga fueron recepcionados en 2023, de manera que el objetivo anual de renovación de flota quedó plenamente alcanzado.

Asimismo, el informe de seguimiento anual del Plan Estratégico 2022-2024, tras el ejercicio 2024, constata expresamente que las previsiones en materia de renovación de flota con vehículos híbridos se han cumplido en su totalidad, conforme al siguiente detalle:

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	2/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Actividades o proyectos:	***Renovación de la flota articulada con vehículos híbridos (18m)***
Responsable:	Dir. Talleres / Dir. Económico / Dir. Jurídico
Previsto 2022:	1ª Prórroga, renovación de 12 u.
Previsto 2023:	2ª Prórroga, renovación de 12 nuevas u.
Previsto 2024:	Nueva licitación
Seguimiento:	2022: Se reciben 12 vehículos de 18m híbridos, corresp. a la 1ª prórroga. 2023: Se reciben 12 vehículos de 18m híbridos corresp. a la 2ª prórroga. 2024: Con fecha 19 de junio se convocó nueva licitación, previstas 10 u. para 2025. El 23 de diciembre de 2024 se formalizó contrato.
Cierre:	2024 ALCANZADO

El informe de cierre del Plan Estratégico 2022-2024 recoge expresamente el resultado "ALCANZADO" para el indicador de renovación de flota articulada con vehículos híbridos, lo que confirma que no existe desviación respecto de los objetivos planificados.

Por todo lo anterior, se solicita a ese Tribunal de Cuentas la supresión de la observación contenida en la página 45 del anteproyecto provisional, por haberse demostrado fehacientemente la correcta ejecución y cumplimiento de los objetivos establecidos en el Plan Estratégico 2022-2024.

- ***En la pág. 47 del anteproyecto, se adjunta el cuadro 7, relativo a los "autobuses adquiridos por los Ayuntamientos fiscalizados", en el que se refiere en lo que respecta al Ayuntamiento de Málaga a 43 vehículos eléctricos***.

  En cuanto al Cuadro nº 7, en lo que se refiere al Ayuntamiento de Málaga, se considera que el número de vehículos eléctricos adquiridos consignado en el anteproyecto no se corresponde con la cifra real, según la documentación aportada al objeto de dicha fiscalización.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	3/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

CUADRO 7. AUTOBUSES ADQUIRIDOS POR LOS AYUNTAMIENTOS FISCALIZADOS

AYUNTAMIENTO	Nº VEHÍCULOS				IMPORTE ADQUISICIÓN (€)	IMPORTE EJECUTADO HASTA 31/12/2024		FINANCIACIÓN	
	Eléctrico	Híbrido		Hidrógeno		(€)	% sobre importe adquisición	Ayto. (€)	PRTR y otras (€)
		GNC	Diésel						
ALICANTE	23	0	0	0	11.042.012,00	4.981.444,16	45,11	8.512.012,00	2.530.000,00
BILBAO	14	0	0	0	6.580.883,58	4.613.857,86	70,11	447.234,59	6.133.648,99
CÓRDOBA	0	23	0	0	7.755.000,00	2.655.000,00	34,24	7.755.000,00	0,00
LAS PALMAS DE GRAN CANARIA	14	0	0	1	8.399.000,00	2.749.000,00	32,73	5.924.900,00	2.474.100,00
MÁLAGA	43	0	22	0	34.410.870,00	19.623.500,00	57,03	26.910.870,00	7.500.000,00
MURCIA	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
PALMA	12	44	0	5	29.236.600,00	19.106.600,00	65,35	22.363.240,00	6.873.360,00
SEVILLA	37	17	0	0	30.137.172,00	21.275.572,00	70,60	24.157.172,00	5.980.000,00
ZARAGOZA	108	0	0	0	66.790.035,83	40.687.766,00	60,92	43.270.035,83	23.520.000,00
TOTAL	251	84	22	6	194.351.573,41	115.692.740,02		139.340.464,42	55.011.108,99

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos facilitados por las entidades fiscalizadas

PROYECTO

Tal y como se acredita en el escrito de respuesta al cuarto requerimiento remitido a este Tribunal, el número total de vehículos eléctricos adquiridos asciende a 49 unidades, y no a 43, como se refleja en el anteproyecto provisional.

A efectos ilustrativos, se reproduce a continuación el cuadro resumen referido exclusivamente a los vehículos eléctricos:

EXPEDIENTE	TIPO DE VEHICULO	PRIMER PEDIDO	SEGUNDO PEDIDO	TERCER PEDIDO	TOTAL
016/2021	ELÉCTRICO	10	10	10	30
032/2023	ELÉCTRICO	13	5	-	18
037/2024	ELÉCTRICO	1	-	-	1
					49

	RECEPCIONADOS EN 2023
	RECEPCIONADOS EN 2025
	PEDIDOS PENDIENTES DE ENTREGA

En consecuencia, el total de autobuses eléctricos adquiridos por el Ayuntamiento de Málaga es de 49 unidades, y no de 43 como se refleja en el anteproyecto provisional.

De dichas unidades:

- Un número significativo fue recepcionado en el ejercicio 2023, en ejecución de los contratos vigentes.
- El resto corresponde a pedidos cuya entrega está prevista para el ejercicio 2025, conforme a los plazos de ejecución establecidos en los respectivos contratos de suministro.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	4/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Por todo lo expuesto, se entiende que el dato recogido en el Cuadro nº 7 de la página 47 no refleja la cifra real de adquisiciones efectuadas por el Ayuntamiento de Málaga, tratándose, por tanto, de un error material.

En consecuencia, se solicita que dicho dato sea corregido en el texto definitivo del informe, a fin de reflejar la cifra exacta de 49 autobuses eléctricos adquiridos, conforme a la documentación aportada y a los contratos formalizados.

- *En la Pág. 49-50 se aprecia lo siguiente* ***"el Ayuntamiento de Málaga ha acudido en cuatro ocasiones al procedimiento regulado en la Disposición adicional 33ª de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP) 28 para la compra de autobuses, previsto para aquellos supuestos en los que el número total de entregas incluidas en el objeto del contrato no estén definido con exactitud al tiempo de celebrar este, lo que evidencia deficiencias en la planificación y carencia de estudios previos sobre las necesidades de material móvil, su número y la disponibilidad de financiación para acometer estas compras."***

Con respecto a la observación efectuada sobre la utilización reiterada de la Disposición Adicional 33ª de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP) en la adquisición de autobuses (Expedientes n.º 016/21, 032/23 y 016/24) se realizan las siguientes consideraciones:

1º La Disposición Adicional 33ª de la LCSP regula los contratos de suministros y servicios "según necesidades". En este tipo de contratos, la Administración puede licitar un suministro por unidad (p.ej. vehículos) sin fijar con exactitud la cantidad total a adquirir, porque estará subordinada a las necesidades reales. La ley exige, no obstante, establecer un presupuesto máximo para el contrato. Es decir, se contrata a precios unitarios una pluralidad de bienes (como autobuses urbanos) a entregar sucesivamente según se vayan necesitando, hasta un tope de gasto aprobado.

Además, si durante la vigencia del contrato las necesidades reales superan las inicialmente estimadas, debe tramitarse una modificación contractual antes de agotar el presupuesto máximo. Para ello, la Administración debe haber previsto expresamente en los pliegos la posibilidad de modificar el contrato en esa circunstancia (conforme al art. 204 LCSP sobre modificaciones). En resumen, la DA 33ª habilita contratos flexibles por necesidades, siempre que se limite el importe máximo y se prevea la eventual modificación en la documentación de licitación, garantizando así la cobertura legal de ampliaciones de entregas.

El uso de esta figura en contratos de suministro de bienes (incluyendo autobuses urbanos) es plenamente legal y legítimo, siempre que se ajuste a los requisitos formales mencionados, como ha sido en los contratos de EMTSAM como se explicará a continuación.

De hecho, la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado (JCCPE) ha confirmado que no existe impedimento legal para emplear el contrato de suministro "según necesidades" de la DA

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	5/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

33ª por cualquier entidad del sector público. Es decir, no es una figura excepcional reservada a ciertos casos, sino una técnica general de contratación prevista en la ley, equiparable a otras fórmulas de contratación flexible como los acuerdos marco o sistemas dinámicos.

2º En los casos de adquisición de autobuses, a nuestro entender, el recurso a la Disposición Adicional 33ª de la LCSP se encuentra justificado por la incertidumbre inherente a la financiación de estas operaciones, especialmente cuando dependen de fondos europeos o de la disponibilidad presupuestaria municipal.

Así, en los expedientes 016/21 y 032/23 la adquisición de autobuses estaba ligada a programas cofinanciados con fondos Next Generation EU, cuya concesión y cuantía final no eran plenamente ciertas en el momento de licitar. Este hecho obligaba a estructurar los contratos "en función de las necesidades". Más cuando, los vehículos eléctricos tienen un precio mucho mayor que los vehículos diésel o híbridos.

La DA 33ª LCSP regula precisamente los contratos de suministro sujetos a consumo según necesidades, estableciendo que la modificación del contrato *"no es potestativa, sino que debe preverse obligatoriamente en los pliegos"*. Esto implica que, si las necesidades reales (y la financiación disponible) resultan superiores a las inicialmente estimadas, la entidad contratante pueda ampliar el pedido hasta un 20% del precio inicial mediante la tramitación del oportuno expediente de modificación, conforme al art. 204 LCSP.

Por tanto, la propia normativa prevé este mecanismo para absorber incrementos de necesidad vinculados, por ejemplo, a una inyección adicional de fondos externos o a la liberación de crédito municipal no previsto inicialmente. Como decíamos antes, en el caso del Programa Next Generation, dichas compras de autobuses eléctricos han estado supeditadas a convocatorias de ayudas estatales (p. ej. Orden TMA/892/2021, Zonas de Bajas Emisiones) y a hitos temporales estrictos. En estos casos, la previsión de modificación prevista en base a la DA 33ª ha permitido al Ayuntamiento adaptar el alcance del contrato a la financiación finalmente recibida sin incurrir en sobrecostes ni dilaciones, garantizando el cumplimiento de objetivos en tiempo y forma.

3º Así mismo, conviene decir, que concretamente, esta disposición es también idónea para prever ampliaciones del 20% en contratos de autobuses híbridos sin financiación europea, insistimos, se trata de una práctica común y para atender y ajustarse a las necesidades del servicio. Más cuando el suministro en cuestión está íntimamente vinculado con la prestación del servicio público esencial de transporte urbano en la ciudad de Málaga, dando servicio a todas las personas, evitando brechas sociales, desigualdades y fomentando de este modo la movilidad sostenible en la ciudad.

Por este motivo, en el expediente 016/24, relativo a la compra de autobuses articulados híbridos con financiación exclusivamente municipal, también se aplicó la DA 33ª para anticipar una posible ampliación de hasta el 20% del suministro.

Esta práctica, insistimos, es común y plenamente conforme a la LCSP, resultando adecuado para atender las necesidades del servicio de transporte. Conviene subrayar que la DA 33ª

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	6/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

obliga a prever en los pliegos la modificación hasta un 20% en los contratos basados en unidades de suministro no determinadas de antemano. Por tanto, lejos de ser un uso discrecional injustificado, la inclusión de esta cláusula es una exigencia legal cuando el contrato se plantea por precio unitario y según necesidades.

4º En todos los expedientes mencionados, la cláusula 25.1 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP) recoge expresamente la posibilidad de modificar el contrato durante su vigencia: *"hasta un máximo del veinte por ciento del precio inicial, dado que se trata de un suministro en función de las necesidades del servicio de transporte público urbano"*, de acuerdo con la DA 33ª LCSP.

Esta previsión no solo figura en los pliegos (sección de "Modificaciones previstas"), sino que además se refleja en el valor estimado del contrato calculado para cada licitación como se puede comprobar en las licitaciones referidas.

Esta forma de proceder (previniendo ampliaciones de hasta el 20%) es ordinaria en contratos de suministro de material de transporte, máxime tratándose de material rodante urbano, y permite obtener precios unitarios más estables para futuras necesidades. Y respeta sobradamente los principios generales de la contratación pública, incluyendo el alcance económico de las mismas en el valor estimado del contrato, de modo que se garantice la publicidad y transparencia debida.

Cabe recordar que, alternativamente, la LCSP tolera incrementos del 10% sin expediente de modificación en contratos de suministro de unidades fijas (art. 301.2 y art. 205.2.c.3 LCSP). En nuestro caso, al optar legítimamente por un contrato según necesidades, se aplica el régimen del 20% mediante DA 33ª, proporcionando mayor margen para ajustes futuros dentro de la legalidad.

Por todo ello, es importante matizar que la existencia de contratos "según necesidades" no implica per se mala planificación; de hecho, cuando las necesidades son objetivamente inciertas, esta figura favorece la buena gestión, al permitir atender la demanda real sin paralizar el servicio ni incurrir en sobrecostes.

4º Diversos órganos consultivos y de control han respaldado la legalidad del uso de la DA 33ª y han aportado criterios para su correcta aplicación:

- Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado (JCCPE): En su Informe 14/2020, la JCCPE afirmó expresamente que no existe ningún veto legal a la utilización del contrato de suministro según necesidades de la DA 33ª por parte de cualquier entidad del sector público, y que puede emplearse incluso sin mediar exclusividad técnica del proveedor. Asimismo, informes más recientes han enfatizado el carácter imperativo de las previsiones de la DA 33ª: la modificación por necesidades adicionales debe estar prevista en los pliegos y contrato obligatoriamente, dado el tenor literal de la disposición. La JCCPE (Informe 23/2022) también aclaró que, a la hora de autorizar el gasto, se debe reservar crédito suficiente para cubrir las posibles ampliaciones hasta el

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	7/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

máximo previsto, subrayando así la importancia de una correcta planificación financiera dentro de esta modalidad.

- Intervención General e informes de fiscalización: Los órganos de control financiero (IGAE) y fiscalización externa han analizado el uso de esta figura en la práctica. En general, no objetan su legalidad, pero llaman la atención sobre desviaciones en su aplicación. Por ejemplo, el Consejo de Cuentas de Castilla y León (Informe de fiscalización 63/2023) detectó contratos de servicio "según necesidades" donde no se incluyó en los pliegos la regla de posible modificación por aumento de necesidades, incumpliendo la DA 33ª. También señalan en sus conclusiones aquellas actuaciones mejorables que, sin infringir la norma, denotan planificación deficiente (como no haber previsto correctamente el volumen del contrato). Estas observaciones refuerzan la idea de que la DA 33ª debe usarse con rigor procedimental: respetando todas las cautelas que impone la norma (presupuesto tope, modificación anticipada en pliegos, límite del 20% para ampliaciones salvo causa excepcional, etc.), de modo que no se convirtiera en un coladero para sobrepasar los límites de la contratación ordinaria.

5º En suma, prever una ampliación potencial del 20% en estos contratos de autobuses no constituye una irregularidad, sino que es una medida de buena gestión común en el sector público para asegurar que el servicio disponga de recursos suficientes si la demanda lo exige.

A mayor abundamiento, la aplicación de esta disposición contribuye a la necesidad de flexibilidad en la planificación de la flota (aumento de demanda, incidencias y averías). El servicio de transporte urbano es dinámico y requiere flexibilidad en la gestión de la flota. Factores operativos como un incremento imprevisto de la demanda de viajeros, la apertura de nuevas líneas o extensiones de recorrido, así como contingencias sobrevenidas (averías graves, siniestros, retirada acelerada de vehículos por obsolescencia o fallos técnicos) obligan a ajustar rápidamente el número de autobuses disponibles. La previsión de ampliaciones en los contratos de suministro mediante la DA 33ª responde a esta necesidad de flexibilidad.

6º Así conviene decir, que, en Málaga, tras la pandemia, la demanda de viajeros ha experimentado un notable alcanzándose cifras históricas. Además, desde el segundo semestre de 2023 concurre un factor coyuntural adicional que ha disparado la demanda de transporte urbano en todo el país: la política estatal de descuentos generalizados en el transporte público.

El Gobierno de España, para incentivar el uso del transporte colectivo ante la subida de costes energéticos, implantó a partir de julio de 2023 un sistema de bonificaciones extraordinarias en las tarifas del transporte público. En particular, el Real Decreto-ley 5/2023, de 28 de junio, estableció ayudas estatales para que los servicios autonómicos y municipales de transporte aplicasen descuentos de al menos el 50% en el precio de los abonos de transporte y títulos multiviaje durante el periodo comprendido entre el 1 de julio y el 31 de diciembre de 2023.

Esta medida –que exigía la colaboración financiera de comunidades autónomas y ayuntamientos para cubrir la otra parte del coste– tuvo un impacto inmediato, reduciendo a la mitad el precio para los usuarios habituales y provocando un importante incremento de viajeros al hacerlo más accesible.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	8/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Dado el éxito de la iniciativa, dicha política de descuentos ha sido prorrogada y ampliada posteriormente. Mediante el Real Decreto-ley 8/2023, de 27 de diciembre, el Gobierno prolongó la ayuda del 50% durante todo el año 2024 (1 de enero a 31 de diciembre de 2024) para aquellos entes autonómicos y locales que mantuvieran dichos descuentos.

Estas decisiones de política tarifaria, adoptadas a nivel estatal por razones socioeconómicas, han supuesto para ciudades como Málaga un aumento extraordinario de la demanda de transporte público urbano en 2023-2024.

Es importante resaltar que este brusco crecimiento de viajeros derivado de medidas estatales sobrevenidas es una circunstancia completamente imprevisible desde la óptica de la entidad local. Ningún plan municipal de movilidad podía anticipar con exactitud que, a partir de mediados de 2023, el Gobierno central subvencionaría la mitad del coste de los abonos de transporte (ni que prolongaría dichas ayudas por un año o más), generando un alza masiva en la afluencia de pasajeros. Nos encontramos, por tanto, ante un factor exógeno y coyuntural que escapa al control del Ayuntamiento pero que afecta directamente a la operación del servicio: a mayor número de viajeros, mayor es la necesidad de reforzar frecuencias, disponer de más vehículos en circulación y acelerar la renovación o ampliación de la flota. En este contexto, la flexibilidad operativa otorgada por los contratos basados en la DA 33ª LCSP resulta fundamental para reaccionar rápidamente, incorporando autobuses adicionales bajo las mismas condiciones contractuales ya establecidas.

Dicho de otro modo, gracias a la previsión de ampliaciones en los contratos, el Ayuntamiento ha podido atender puntualmente estos picos de demanda sin incurrir en sobrecostes (al mantener los precios unitarios adjudicados) ni demoras administrativas, asegurando la continuidad y calidad del servicio público de transporte en beneficio de los usuarios.

Por todo lo expuesto, para mantener la calidad del servicio ante este aumento, EMTSAM requiere contar con más vehículos operativos, ya sea para reforzar frecuencias en horas punta o para cubrir nuevas necesidades de movilidad de la ciudadanía. Asimismo, es imprescindible disponer de un colchón de flota de reserva para sustituir temporalmente a aquellos autobuses que queden fuera de servicio por mantenimiento, reparaciones o averías inesperadas. Los márgenes del 20% previstos en los contratos permiten precisamente incorporar unidades adicionales de forma ágil, bajo las mismas condiciones contractuales ya adjudicadas, evitando la demora de licitar un nuevo contrato cada vez que se necesita algún autobús extra. Esta práctica se alinea con la eficiencia en la gestión pública: garantiza la continuidad del servicio sin interrupciones ni deterioro, optimiza la planificación presupuestaria (al prevenir incrementos de coste unitario) y resulta transparente, pues la posibilidad de ampliación y su límite máximo quedaron definidos desde la licitación inicial. En definitiva, la flexibilidad otorgada por la DA 33ª permite al Ayuntamiento anticipar las necesidades futuras del transporte urbano, asegurando que podrá atender puntualmente tanto crecimientos de la demanda como incidencias operativas, en beneficio de los usuarios.

En conclusión, la Disposición Adicional 33ª de la LCSP proporciona un marco legal válido para contratar suministros (como autobuses urbanos) de forma flexible y acorde a las necesidades

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	9/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

reales, sin contravenir por sí misma los principios de la contratación pública. Su legalidad está fuera de duda, al formar parte de la ley, y ha sido refrendada por órganos consultivos de primer nivel. En términos de legitimidad, su uso es apropiado siempre que responda a razones objetivas (incertidumbre en la cantidad demandada, variaciones presupuestarias, etc.) y se cumplan estrictamente las condiciones previstas en la norma: fijar un presupuesto máximo estimado, publicitar la posible ampliación en los pliegos y, en su caso, tramitar la modificación antes de agotar el presupuesto.

Se cumple adecuadamente con los principios de eficiencia, transparencia e igualdad, ya que el procedimiento de licitación permite ajustar el gasto a las necesidades (eficiencia), garantiza competencia y publicidad en la adjudicación inicial y en las reglas de eventual modificación (transparencia) y no altera las condiciones de competencia entre licitadores puesto que todos conocen el alcance máximo desde el inicio (igualdad de trato). De hecho, bien aplicado, es una muestra de buena gestión al evitar tanto el sobre aprovisionamiento como la falta de recursos, equilibrando la calidad del servicio con el control del gasto.

En síntesis, la utilización de la DA 33ª en la contratación de autobuses urbanos es legal, legítima y compatible con los principios de la contratación pública, siempre que se maneje con transparencia, proporcionalidad y previsión. La normativa y la doctrina consultiva la avalan como mecanismo para atender necesidades variables de forma eficiente. Por todo lo expuesto, se considera debidamente justificado el empleo reiterado del procedimiento de la Disposición Adicional 33ª de la LCSP en los expedientes de adquisición de autobuses 016/21, 032/23 y 016/24. Dicho mecanismo se ha utilizado de forma idónea y legítima, en atención a las características especiales de estos contratos y ello porque:

- Se fundamenta en la incertidumbre financiera de las operaciones (subvenciones europeas y limitaciones presupuestarias locales), garantizando que los contratos se ajusten a la financiación realmente disponible.

- Constituye una práctica común y prevista en la legislación para contratos de suministro por precio unitario, habiéndose cumplido estrictamente con la obligación legal de prever en los pliegos una posible modificación de hasta el 20%. En todos los expedientes citados, la cláusula contractual correspondiente (PCAP, cláusula 25.1) recoge esta previsión de ampliación dentro de los límites legales y el valor estimado del contrato divulgado públicamente ya incorporó dichas posibles ampliaciones.

- Responde a necesidades objetivas del servicio público de transporte (crecimientos de demanda, incidencias y averías), proporcionando la flexibilidad operativa necesaria para garantizar la continuidad y calidad del servicio sin incurrir en sobrecostes ni en vulneración de los principios de contratación.

Por tanto, en la utilización de la contratación según necesidades de autobuses urbanos no puede apreciarse indicio alguno de ilegalidad ni arbitrariedad todo lo contrario, su uso adecuado refleja la intención de optimizar recursos públicos ajustando las compras a la demanda real, en línea con la normativa vigente y las recomendaciones de buena gestión ,

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	10/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

amparada esta práctica por la ley y orientada a lograr la máxima eficacia, transparencia e igualdad en la contratación pública.

En virtud de lo anterior, se solicita a ese Tribunal de Cuentas que tenga por presentadas estas alegaciones y por justificadas las razones expuestas para la utilización de la DA 33ª LCSP en los contratos examinados, procediendo en consecuencia a no deducir responsabilidad ni tacha alguna por este motivo en el informe definitivo de fiscalización.

- ***En la pág. 50 comenta lo siguiente en lo que se refiere al expediente 016/2021: "Asimismo, los contratos suscritos preveían que pudieran prorrogarse. El 31 de julio de 2023 se acordó la primera prórroga de uno de los expedientes, para la adquisición de diez autobuses. En las actas de recepción provisional de los vehículos, de diciembre de 2023, se hizo constar que el 31 de julio de ese año se había hecho entrega de estos, lo que pone de manifiesto que la prórroga se acordó el mismo día de entrega de los vehículos."***

En relación con la observación formulada respecto del expediente 016/2021, se ha de aclarar que, con carácter previo al acuerdo de prórroga formalizado el 31 de julio de 2023, el órgano de contratación remitió al contratista una comunicación expresa informando de la intención de prorrogar el contrato de suministro, de conformidad con lo previsto en el artículo 29 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP).

Dicha comunicación, que acredita el cumplimiento del preaviso legalmente exigido, se aporta bajo la denominación "***Comunicación primera prórroga 016-2021***".

En contratos de esta naturaleza y magnitud, y por razones de garantía, la formalización de la prórroga se realiza cuando se va a materializar la entrega de los suministros, sin que ello altere la validez ni la regularidad del procedimiento seguido.

En virtud de lo anterior, queda acreditado que la prórroga del expediente 016/2021 fue comunicada con la antelación debida, aportándose la citada comunicación para su valoración por ese Tribunal. No existe, por tanto, la incidencia señalada en el anteproyecto, solicitándose la supresión de dicha observación.

II.3.2.2. OBRAS Y ESTRUCTURAS EN VÍA PÚBLICA

- ***En la pág. 60 se dice lo siguiente: "En uno de los expedientes, el de obras de priorización del viario –con un plazo de ejecución de cuatro meses–, se demoraron cerca de seis meses***

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	11/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

en su ejecución. Asimismo, tuvo que ser modificado por importe de 79.741,23 euros, IVA excluido, por la no realización de dos paradas, debido a la modificación del trazado de las líneas, la realización de otras dos paradas por el mismo motivo y por la afección de servicios no previstos que requería proceder a su desvío".

En relación con la observación formulada, se ha de precisar que el contrato de "Obras de priorización del viario y construcción de paradas accesibles para el transporte urbano" inició su ejecución tras la firma del acta de replanteo el 26 de septiembre de 2022, con un plazo de ejecución inicial de cuatro meses.

Durante el desarrollo de las obras surgieron circunstancias sobrevenidas e imprevisibles que obligaron a ajustar el proyecto técnico, lo que derivó en la correspondiente modificación contractual y en una ampliación del plazo de ejecución estrictamente necesaria para garantizar la correcta finalización de los trabajos.

Los ajustes del contrato respondieron a ajustes en el diseño y ubicación de determinadas paradas que no pudieron ejecutarse conforme al proyecto original por razones de operatividad y reorganización de las líneas de transporte urbano.

Estas actuaciones implicaron la supresión de dos paradas, la incorporación de otras dos nuevas y la adaptación de mediciones y partidas ante la aparición de infraestructuras subterráneas no previstas y servicios urbanos existentes detectados una vez iniciadas las excavaciones.

La ejecución de las obras requirió una estrecha coordinación con distintas áreas municipales, Gerencia Municipal de Urbanismo, Obras e Infraestructuras, Área de Parques y Jardines y Movilidad, así como el Área de Carreteras de la Junta de Andalucía, entre otros, dado su carácter transversal y urbano.

Asimismo, en las paradas interurbanas, tras los desbroces y despejes de zona, se localizaron afecciones a salidas y vertidos no previstos en el proyecto, que exigieron coordinación con los organismos competentes como son los Departamentos de Aguas y de Carreteras de la Junta de Andalucía, los cuales generaron ajustes técnicos no contemplados inicialmente.

Pese a contar con el visto bueno de la Gerencia de Urbanismo, las actuaciones en el Paseo del Parque debieron ajustarse de forma conjunta con los técnicos del Área de Parques y Jardines, adaptando las longitudes de las paradas a las plantaciones existentes y a la nueva ubicación de los árboles trasplantados.

Asimismo, la reordenación de giros y paradas en viales principales requirió la intervención del Área de Movilidad, competente en materia de ordenación del tráfico, que intervino incluso durante la ejecución para adaptar la solución final a las nuevas necesidades del servicio.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	12/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Esta necesaria coordinación con diferentes organismos, aunque esencial para la integración técnica y funcional de las actuaciones, supuso una prolongación temporal del proceso de ejecución, derivada de la validación conjunta de las soluciones técnicas adoptadas.

Todas las adaptaciones tuvieron como finalidad optimizar la funcionalidad de la red y asegurar la compatibilidad de las nuevas infraestructuras con la ordenación del viario existente y su uso efectivo.

Asimismo, dichas modificaciones derivaron de instrucciones técnicas de la propia Administración, orientadas a reforzar la seguridad vial, mejorar la accesibilidad universal y reordenar el tráfico urbano conforme a las necesidades reales del servicio de transporte público. Estas actuaciones, lejos de alterar el objeto del contrato, respondieron al ejercicio legítimo de las competencias municipales en materia de ordenación del tráfico y gestión del espacio público, garantizando la funcionalidad, seguridad y eficiencia del viario afectado.

La modificación se tramitó de acuerdo con el artículo 205 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP), por tratarse de circunstancias imprevisibles que no podían anticiparse, sin alterar la naturaleza ni el equilibrio económico del contrato. El importe de la modificación (79.741,23€ sin IVA) se mantuvo dentro de los límites legales y fue aprobado con los informes técnicos y jurídicos preceptivos.

En consecuencia, se solicita que en el texto definitivo del informe se aclare que la demora en la ejecución del contrato no fue consecuencia de una deficiente planificación, sino del carácter urbano y transversal de las obras, la aparición de servicios no previstos, y la necesidad de coordinar las actuaciones con diversas áreas municipales dentro del marco de las competencias locales en materia de tráfico, movilidad y gestión del espacio público.

II.3.2.3. DIGITALIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Actuaciones realizadas por los ayuntamientos de manera individualizada

- ***En la pág. 68 se pone de manifiesto lo siguiente: "suministro e instalación de pantallas y equipos de comunicación en marquesinas: El contrato ha sido modificado en dos ocasiones en 2024. La primera de ellas: El informe jurídico y el acuerdo de aprobación de la primera modificación no se pronunciaron sobre si se trataban de modificaciones previstas en el pliego o al margen de este, señalando el primero de ellos que podrían tener encaje en ambas.***

  Las modificaciones tuvieron como finalidad, entre otras, la ampliación de determinadas unidades de obras y dotar de pantallas a doble cara los postes provisionales para mejorar su visibilidad, respecto de las que no se justificó suficientemente que se derivaran de circunstancias sobrevenidas ni que no pudieran haberse incluido en el contrato inicial

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	13/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

Además, al ampliar el número de pantallas y no ser posible que el contratista pudiera fabricarlas e instalarlas antes de que concluyera 2024, se decidió modificar el tipo de pantallas a instalar por otras que tenía disponibles el contratista."

Con relación a la observación señalada en el informe provisional del TC acerca de las modificaciones efectuadas al expediente 016-2022 se realizan las siguientes aclaraciones:

1º La observación provisional señala como primera cuestión la falta de claridad sobre si la primera modificación del contrato estaba prevista en los pliegos o constituía una modificación no prevista. Con respecto a este comentario, debe aclararse que ambas modificaciones se tramitaron al amparo de las previsiones de modificación incluidas en los pliegos de contratación, conforme a la habilitación legal del Real Decreto-ley 3/2020. En efecto, el artículo 109 de dicho RDL 3/2020 establece que un contrato en vigor solo puede modificarse durante su vigencia o bien cuando las modificaciones estén previstas en los pliegos (art. 110) o bien, excepcionalmente, cuando se trate de modificaciones no previstas que cumplan las estrictas condiciones del art. 111. En cualquier otro supuesto, sería obligada la resolución del contrato original y la celebración de uno nuevo mediante licitación.

En el presente caso, se ha cumplido plenamente con ese marco legal: las modificaciones realizadas encuentran cobertura en los supuestos de modificación *ex ante* contemplados en la cláusula 25 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares (PCAP), ajustándose por tanto a lo dispuesto en el art. 110 RDL 3/2020.

Concretamente, la cláusula 25.2 del PCAP prevé expresamente la posibilidad de modificar el contrato hasta un 20% del precio inicial cuando concurran determinadas causas objetivas.

Dichas causas incluyen, entre otras: la introducción de variaciones estrictamente indispensables para que la prestación responda adecuadamente a su finalidad; el caso de que las necesidades reales superen las estimaciones iniciales en más de un 10%; y la vinculación del contrato a la financiación de los Fondos Next Generation.

Todas estas circunstancias se contemplaron en los pliegos de manera clara, precisa e inequívoca, en línea con las exigencias del art. 110 RDL 3/2020, de modo que los licitadores pudieron conocer de antemano el alcance y límites de una eventual modificación.

En consecuencia, la primera modificación aprobada (15,14% de aumento sobre el contrato inicial) se ejecutó como modificación prevista en pliegos, dentro del límite autorizado del 20%.

No obstante, incluso si se analizara bajo el régimen de modificaciones no previstas, las actuaciones realizadas cumplirían igualmente las condiciones del art. 111 RDL 3/2020. Y ello porque concurren los requisitos que este precepto exige.

Esto es, que la modificación esté justificada por alguna causa objetiva tasada y que introduzca solo las variaciones estrictamente indispensables para responder a esa causa.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	14/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

En el presente contrato concurrían causas objetivas legítimas –como se detallará más adelante– y todas las variaciones se limitaron a lo necesario para satisfacer dichas necesidades sobrevenidas. Además, se respetaron los límites cuantitativos: la primera modificación supuso un incremento del 15,14% en la cuantía, por debajo del 20% previsto en pliegos y muy alejada del límite absoluto del 50% que fija el art. 111 para modificaciones no previstas. Por tanto, no se ha superado ningún umbral legal. Cabe añadir que el informe jurídico citó expresamente los arts. 109 a 111 RDL 3/2020, concluyendo que la operación era plenamente ajustada a Derecho.

En definitiva, a nuestro entender y en atención a lo expuesto, ambas modificaciones estaban debidamente justificadas y autorizadas bien como modificaciones previstas al amparo del pliego (art. 110) bien, subsidiariamente, como modificaciones excepcionales pero legítimas (art. 111). Por tanto, en ningún caso se vulneró el régimen de contratación pública.

2º La segunda observación del Tribunal incide en que las ampliaciones de unidades de obra (p. ej. aumento de pantallas, pantallas a doble cara) no se habrían justificado suficientemente como sobrevenidas ni se explicó por qué no se incluyeron en el contrato inicial.

Con relación a esta apreciación, cabe destacar que todas estas modificaciones responden a necesidades reales identificadas durante la ejecución del proyecto, imposibles de determinar con la precisión suficiente en la fase de licitación, y que fueron objeto de informes técnicos detallados cumpliendo la obligación de motivar por qué dichas prestaciones adicionales no formaron parte del contrato inicial.

Los principales motivos técnicos fueron los siguientes:

-Cumplimiento requerimientos administrativos (Urbanismo y Servicios Operativos): Atender indicaciones de otros departamentos municipales, en concreto: dar respuesta a la Gerencia Municipal de Urbanismo, que solicitó una ampliación de la información recogida en el proyecto técnico; y modificar la ubicación de determinados elementos de protección eléctrica en cuadros de alumbrado público, conforme a lo requerido por los Servicios Operativos municipales. Estas peticiones sobrevenidas implicaron ajustes en el diseño original para asegurar la correcta integración del sistema de pantallas en el entorno urbano existente.

-Adaptación a infraestructuras y movilidad: Rediseño de los trazados de canalizaciones (conductos de cableado) previstos, con el doble objetivo de evitar interferencias tanto con la movilidad en vías de la red viaria básica (minimizando afecciones al tráfico rodado), como con las infraestructuras subterráneas de servicios ya existentes. En particular, se llevó a cabo la identificación de posibles interferencias con redes de servicios a través de la plataforma Inkolan, ajustando el recorrido de las canalizaciones para compatibilizar la instalación de cables con dichas redes. De este modo se garantizó que la ejecución de la obra no perturbara otros servicios públicos ni la circulación, corrigiendo aspectos que no podían anticiparse completamente en la fase de proyecto.

-Adecuación a nuevos requerimientos técnicos y operativos: Introducción de ajustes para el cumplimiento normativo y para adaptarse a cambios funcionales en la explotación del servicio. Por un lado, se ajustaron las especificaciones del proyecto a la normativa técnica vigente,

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	15/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

incluyendo la modificación de las características de las carcasas y postes de parada provisional para asegurar su conformidad con la regulación aplicable (p. ej. estándares de seguridad eléctrica, accesibilidad, señalética, etc.). Por otro lado, se realizó una adaptación de las paradas inicialmente previstas a la realidad operativa actual, teniendo en cuenta cambios en las líneas de autobús que se produjeron tras la licitación. Esto obligó como se puede comprender a redefinir qué paradas debían finalmente equiparse con las nuevas pantallas, ya que la red de transporte público es dinámica y algunas líneas o paradas habían variado, requiriendo una redistribución óptima de los equipos para maximizar su utilidad. En definitiva, se incorporaron las variaciones imprescindibles para adecuar el proyecto a las necesidades funcionales y normativas sobrevenidas, algo que difícilmente podía preverse con exactitud en el momento de redactar los pliegos.

-Mejora del alcance del servicio (ampliación de equipamientos): Aprovechando las circunstancias del proyecto, se decidió ampliar la dotación de pantallas en paradas provisionales que inicialmente no iban a beneficiarse, con el fin de mejorar el servicio al usuario. En concreto, se instalaron postes de parada provisional con pantalla LED en dos paradas que hasta entonces carecían de dicho equipamiento, de forma que pasaron a disponer de información en tiempo real. Asimismo, para optimizar la legibilidad de la información, se optó por dotar a estos nuevos postes (y a otros ya previstos) de pantallas informativas a doble cara, mejorando la visibilidad de los contenidos desde ambos lados de la vía. La incorporación de estas pantallas adicionales conllevó, lógicamente, extender las canalizaciones de alimentación y comunicación para dar servicio a las nuevas ubicaciones, adaptando el tendido de cableado según la revisión del proyecto.

Todas estas ampliaciones atendieron a necesidades reales superiores a las inicialmente estimadas, pero se realizaron dentro del margen cuantitativo previsto en la normativa y en el pliego. Conviene subrayar que estas actuaciones redundan directamente en la mejora de la funcionalidad del sistema: más paradas dotadas con pantallas supone más usuarios informados y un mejor cumplimiento del objetivo del contrato.

-Reutilización de recursos disponibles: Otra decisión técnica fue optimizar el equipamiento existente para maximizar el rendimiento del proyecto. Durante la ejecución se dispuso de un suministro extra de pantallas LED de formato 1000 x 250 mm (sobrantes que no se iban a instalar en ciertas marquesinas donde finalmente se colocaron mupis digitales publicitarios en lugar de pantallas informativas). En lugar de desaprovechar estos equipos ya adquiridos, se justificó su reubicación en otras paradas que originalmente no iban a contar con panel electrónico. En concreto, se instalaron dichas pantallas sobrantes en paradas que hasta entonces solo disponían de un panel informativo estático (*mupi* con cartelería).

Con esta medida, plenamente coherente con el ámbito del contrato, se amplió la cobertura del sistema sin tener que adquirir nuevos dispositivos, mejorando la eficiencia en el uso de los fondos públicos.

3º En cuanto a la tercera observación del Tribunal (sustitución del tipo de pantallas por otras disponibles del contratista al no poder fabricarse a tiempo las originales), esta modificación

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	16/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

también se encuentra técnica y jurídicamente justificada. Y ello porque, durante 2024 se evidenció que el modelo concreto de pantalla electrónica previsto en el contrato enfrentaba problemas de fabricación y suministro en plazo, por causas ajenas a esta entidad (problemas de producción del fabricante, posiblemente ligados a la situación del mercado de componentes, que no eran previsibles de antemano por un gestor diligente). Ante esta situación sobrevenida, y con el fin de cumplir los plazos comprometidos (recordemos que la ejecución debía finalizar en 2024 conforme a la ampliación autorizada), se decidió aceptar la instalación de otro modelo de pantalla, proporcionado por la empresa contratista, que estaba disponible de inmediato. Esta pantalla alternativa contaba con especificaciones técnicas equivalentes a las originalmente licitadas, cumpliendo por tanto las prescripciones funcionales requeridas. No supuso coste adicional ni modificación de las condiciones esenciales del contrato, sino únicamente un cambio de referencia técnica para garantizar la correcta prestación del servicio en tiempo y forma. Desde el punto de vista legal, esta sustitución de unidades de suministro está contemplada como una variación admisible que no altera la naturaleza global del contrato, al mantenerse el objeto (pantallas informativas) y sus funcionalidades. Además, se cumple lo dispuesto en el art. 111.2.b) RDL 3/2020: la necesidad de cambio derivó de circunstancias imprevisibles (ajenas al poder de previsión del órgano de contratación), no alteró la naturaleza ni el alcance fundamental de la contratación, y no implicó en ningún caso superar el 50% del presupuesto inicial. Quedó acreditado en el expediente, mediante el correspondiente informe técnico, que esta solución era estrictamente indispensable para asegurar la ejecución del contrato con éxito, dado el contexto de suministro. En resumen, se ha de insistir que el cambio de modelo fue una decisión técnica necesaria y plenamente legítima, encaminada a evitar retrasos o incumplimientos, sin con ello desnaturalizar el contrato ni vulnerar la igualdad de los licitadores (pues cualquier proveedor habría afrontado el mismo problema de abastecimiento y la solución adoptada fue neutra en términos económicos y competitivos).

4º Por último, se ha de destacar que un elemento transversal a estas modificaciones es el aprovechamiento de los fondos europeos Next Generation, enmarcados en el Plan de Recuperación, que financian este proyecto.

Conviene recordar que la propia licitación se vinculó desde un inicio a una subvención del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con fondos Next Generation. De hecho, el inicio de la ejecución quedó supeditado a la obtención efectiva de dicha financiación, sin la cual EMTSAM hubiera carecido de recursos para acometer el proyecto.

Es decir, la actuación forma parte de un proyecto global financiado con fondos europeos, destinado a la modernización digital y sostenible del transporte público. En este contexto, las modificaciones introducidas en 2024 respondieron también a la disponibilidad de fondos adicionales (derivados de economías o remanentes de otras ciudades, reinvertidos en Málaga) que permitió ampliar la actuación dentro del alcance del proyecto original.

Se ha de resaltar, que esta actuación se realizó de manera planificada y autorizada. Así, conviene decir que el PCAP incluía expresamente una cláusula que preveía una modificación de

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	17/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

hasta un 20% en caso de reasignación de presupuestos Next Generation a Málaga, previsión que coincide plenamente con lo sucedido. Gracias a ello, la EMTSAM pudo destinar fondos sobrantes a instalar pantallas en más paradas y a implementar mejoras (como las pantallas de doble cara), sin superar el marco presupuestario subvencionado ni alterar el objeto del contrato.

Las variaciones técnicas efectuadas han contribuido a los objetivos de sostenibilidad y digitalización (p.ej. maximizar el número de puntos de información digital al ciudadano), asegurando el correcto aprovechamiento de los fondos comunitarios conforme a su finalidad.

Por todo, ello, se considera que las modificaciones han sido coherentes con el marco del proyecto Next Generation, permitiendo potenciar sus resultados sin incurrir en irregularidades, y cuentan con la correspondiente autorización de la entidad financiadora (el Ministerio concedente validó, por ejemplo, la ampliación de plazo hasta diciembre 2024 para la completa ejecución de las actuaciones).

Finalmente, es importante destacar que las modificaciones realizadas han demostrado ser eficaces y plenamente conformes al Derecho, sin alterar la naturaleza del contrato ni vulnerar los límites impuestos por la normativa. Y ello porque tal y como se ha puesto de manifiesto:

-Todas las variaciones introducidas han conservado la esencia del contrato original. El objeto sigue siendo la instalación de pantallas informativas en paradas de autobús, con las mismas funcionalidades previstas, ampliando su alcance, pero sin transformarlo en algo distinto. No se han sustituido las prestaciones por otras ajenas ni se ha cambiado el tipo contractual. Las modificaciones han sido puntuales (p. ej. cambio de un modelo de pantalla por otro similar, incorporación de algunas unidades adicionales), encajando en lo que la ley considera cambios no sustanciales que no alteran la naturaleza global del contrato.

-La ejecución del contrato modificado se ha mantenido dentro de los márgenes económicos legales. El porcentaje acumulado de las modificaciones efectuadas se mantuvo dentro de lo permitido por la cláusula contractual. En suma, no se ha excedido el presupuesto ni se ha eludido la obligación de licitar nuevas unidades de obra por encima de los límites legales.

-Las modificaciones no han alterado el equilibrio económico del contrato en perjuicio de la Administración ni en beneficio indebido de la contratista, sino que se han remunerado las unidades adicionales conforme a los precios unitarios del contrato original (no se establecieron precios nuevos no previstos, en cumplimiento de la cláusula 25 y el art. 110 RDL 3/2020). De este modo, el contratista no obtuvo una ventaja inesperada sino la contraprestación justa por las mayores unidades suministradas, manteniéndose la relación calidad-precio acordada inicialmente. Asimismo, las variaciones introducidas no hubieran alterado la concurrencia ni el resultado de la licitación inicial de haber estado contempladas desde un principio, dado que no suponen un cambio de las condiciones esenciales. Por tanto, la modificación no vulneró los principios de igualdad de trato ni competencia.

- A mayor abundamiento, gracias a la realización de estas modificaciones, la ejecución del contrato 016/2022 ha logrado un impacto mayor y más beneficioso para el servicio público, sin

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	18/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/F[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

desviaciones de tiempo ni coste injustificadas. De hecho, el resultado es que Málaga cuenta ahora con una red de paradas de autobús más moderna y extensa, dotada de paneles informativos en tiempo real en más ubicaciones y con mejor visibilidad, todo ello dentro del marco contractual original pero optimizado. En términos de eficacia, se ha dado respuesta a las necesidades ciudadanas y técnicas detectadas en el transcurso del proyecto, incrementando la calidad del servicio de transporte sin incurrir en sobrecostes inapropiados ni dilaciones.

En conclusión, las dos modificaciones efectuadas en 2024 sobre el contrato de suministro e instalación de pantallas (Expte. 016/2022) están sobradamente justificadas tanto en el plano jurídico como en el técnico. Se han adoptado siguiendo el procedimiento reglado (acuerdos motivados del órgano de contratación, con informe jurídico y técnico, fiscalización, trámite de audiencia y notificación, conforme al art. 112 RDL 3/2020), y con respeto absoluto a los principios de la contratación pública.

Por lo que lejos de suponer irregularidad alguna, estas modificaciones han permitido cumplir eficazmente con el objeto del contrato y maximizar el aprovechamiento de los recursos disponibles (incluyendo fondos europeos), sin alterar la esencia del contrato ni comprometer la legalidad.

Por todo lo expuesto, se solicita que la observación provisional formulada por ese Tribunal de Cuentas sea revisada y dejada sin efecto, al quedar acreditado que la actuación de la EMT ha sido plenamente conforme a Derecho y beneficiosa para el interés público.

- ***En las Pág. 68 y 69: "Proyecto sistemas de información al usuario: diseño de la señalización a través de pictogramas, por importe de 45.450,00 euros, sin IVA, fue modificado, incrementando su importe en 2.750,00 euros. La modificación se fundamentó en la necesidad de incluir en el diseño de cada una de las paradas, además del pictograma el nombre de la parada, lo que evidencia que inicialmente el diseño de las paradas no fue suficientemente definido."***

  Al contrario de la apreciación efectuada en el anteproyecto, la modificación del contrato no obedece a una falta de definición inicial del diseño, sino a una necesidad técnica sobrevenida, orientada a garantizar la perceptibilidad, legibilidad y uniformidad del sistema de señalización, conforme a los principios de accesibilidad universal y comprensión cognitiva que sustentan el proyecto.

  El objeto del contrato comprendía la prestación del servicio de diseño de la señalización mediante pictogramas de todas las paradas de la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMT), con el fin de que fuesen identificables en marquesinas, postes bus y demás sistemas de información al usuario, alcanzando un total de 1.100 paradas, según los pliegos de licitación.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	19/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

El objetivo último del contrato era facilitar la identificación de las paradas a cualquier usuario, con independencia de su edad o idioma, mediante un lenguaje visual universal, mejorando la accesibilidad cognitiva y la comprensión del entorno.

Durante la fase de evaluación de la comprensión y percepción visual de los pictogramas, se constató la necesidad de incluir en cada diseño no solo el pictograma, sino también el nombre de la parada, de forma integrada y coherente con la señalización física que se instalaría en marquesinas y postes.

Esta decisión no responde a una redefinición del alcance del proyecto, sino a una mejora de la accesibilidad visual y de la eficacia comunicativa del sistema, para lo cual fue preciso ajustar el formato y las especificaciones gráficas del diseño de los vinilos, incorporando:

- Tipografía accesible y legible, adaptada a los criterios de diseño universal.
- Colores de alto contraste y no agresivos, validados para su correcta percepción por personas con discapacidad visual o intelectual.
- Uniformidad cromática y tipográfica en todos los soportes (marquesinas y postes), para garantizar la coherencia de la señalización.

Las adaptaciones requerían la intervención del mismo contratista que desarrolló los pictogramas, dado que la modificación técnica del diseño implicaba ajustes sobre los elementos gráficos ya generados, y un cambio de contratista habría afectado la perceptibilidad, coherencia y uniformidad del conjunto, contraviniendo las bases del procedimiento de licitación original.

Esta modificación, no prevista en los pliegos, se tramitó conforme a lo establecido en el artículo 205.2.a) de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP), al tratarse de una modificación necesaria por circunstancias sobrevenidas que no alteran la naturaleza ni el objeto del contrato. Su finalidad fue garantizar la perceptibilidad, legibilidad y accesibilidad cognitiva de los elementos gráficos, manteniendo la coherencia visual y técnica del sistema de señalización.

Asimismo, la alteración económica derivada de la modificación (2.750,00 €, equivalente al 6,05 % del precio inicial, IVA excluido) no excede el límite del 50 % establecido en el citado precepto, cumpliendo así todos los requisitos legales de validez y proporcionalidad previstos para este tipo de modificaciones.

Por tanto, la modificación no responde a una redefinición del objeto contractual ni a una falta de precisión inicial, sino a una modificación técnica menor, necesaria para asegurar la integración del nombre de las paradas en los diseños de forma visualmente accesible y coherente.

La actuación se enmarca dentro de la finalidad principal del contrato y fue tramitada conforme a la normativa aplicable, ajustándose a los principios de eficiencia, continuidad

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	20/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

del diseño y mantenimiento de la coherencia estética y funcional en toda la red de paradas de la EMT.

En consecuencia, desde el punto de vista procedimental y documental, la actuación de EMTSAM ha sido plenamente regular, quedando acreditado que la modificación del contrato se ajustó a Derecho tanto en el fondo como en la forma, por lo que se solicita la supresión de dicha observación y que se tengan en cuenta los argumentos proporcionados a la hora de redactar el informe definitivo.

Actuaciones realizadas por los ayuntamientos como agrupación de municipios

- ***Pág. 74: fue modificado para ampliar los terminales relacionados con el sistema tarifario, medios de pago y eliminación del pago en efectivo. La modificación, por importe de 683.839,50 euros, IVA excluido, se fundamentó en circunstancias sobrevenidas e imprevisibles en el momento de licitar el contrato, indicando como tales la aprobación del PRTR. Sin embargo, no se estima que estuvieran suficientemente motivadas las razones que hicieron necesario ampliar el número de terminarles adjudicados inicialmente, sin que pueda servir como tales la existencia de una línea de subvenciones ni la finalidad que se pretende conseguir con la modificación –impulsar la digitalización de la actividad de los servicios públicos de transporte que redunde en una mayor eficiencia del sistema, mejor accesibilidad y ventajas para el usuario de transporte público–, extremo este último que podría haberse perseguido con una nueva licitación.***

  En el documento de formalización de la modificación se estipuló que el proyecto tendría que estar implementado en junio de 2023, y la evaluación y resultados del mismo entre enero y junio de 2024. Pese a estas previsiones, la empresa ha realizado recepciones parciales del objeto del contrato, siendo la última de junio de 2025, lo que evidencia demoras en su ejecución.

En relación con la observación incluida en la página 74 del Informe provisional, referida a la modificación del contrato de suministro e instalación del sistema de Monética, Ticketing y Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE) adjudicado a la UTE ETRA-INETUM se proporcionan a continuación las justificaciones técnicas y legales oportunas al objeto aclarar dicha actuación y la adecuación de la misma a derecho.

1º En cuanto a la justificación legal de la modificación del contrato, por importe de 683.839,50 € (IVA excluido), conviene decir que se ampara en el supuesto previsto en el artículo 205.2.b) de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP).

Dicho precepto autoriza, con carácter excepcional, las modificaciones no contempladas en los pliegos cuando surjan circunstancias sobrevenidas e imprevisibles en el momento de licitar el contrato, siempre que no alteren la naturaleza global del mismo y que la cuantía adicional no exceda del 50 % del precio inicial.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	21/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

En el presente caso, la aprobación sobrevenida del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y su desarrollo mediante la *Orden TMA/892/2021, de 17 de agosto que aprueba las bases reguladoras del programa de ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano* (en el marco del PRTR) constituyen factores externos imprevisibles al tiempo de licitación del contrato inicial (año 2019). Tales novedades normativas y de financiación hicieron necesaria la adaptación del sistema de Monética, Ticketing y SAE de la EMT a nuevos requisitos técnicos y funcionales vinculados al PRTR, motivando así la modificación contractual por estricta necesidad sobrevenida.

Cabe señalar, además, que la modificación no alteró la naturaleza global del objeto contractual (se mantuvo el mismo sistema de billetaje y gestión de flota, ampliando sus funcionalidades), y su cuantía adicional (683.839,50 €) representó aproximadamente un 18 % del precio primitivo adjudicado en 2019 (3.800.106,94 €, IVA excluido), porcentaje muy inferior al límite legal del 50 % previsto en el art. 205.2.b) LCSP para este tipo de modificaciones. En consecuencia, la legalidad de la modificación queda plenamente justificada tanto en su causa (imprevisibilidad y necesidad) como en su cuantía y alcance, conforme a la LCSP.

2º Respecto a la justificación técnico-funcional de la ampliación de terminales del sistema discrepamos, con todos los respetos, en cuanto a la apreciación del Tribunal de Cuentas acerca de una supuesta falta de motivación en la ampliación del número de terminales del sistema.

Como se desprende del contenido del expediente tramitado al efecto, dicha ampliación estuvo plenamente justificada por exigencias técnicas, funcionales y de interoperabilidad del sistema de validación y medios de pago que no estaban cubiertas por la configuración inicial del contrato. Así, en el desarrollo técnico del proyecto (particularmente tras la incorporación de los objetivos del PRTR), se constató que el diseño originalmente contratado resultaba insuficiente para garantizar la plena operatividad del nuevo sistema conforme a los estándares requeridos. En concreto, fue necesario incrementar los terminales (validadores, equipos embarcados, etc.) para atender funcionalidades indispensables no previstas inicialmente como, por ejemplo; la compatibilidad con nuevos medios de pago electrónicos, la doble validación en ciertos vehículos o la integración con plataformas de interoperabilidad de transporte las cuales resultaban imprescindibles para el correcto funcionamiento e interoperabilidad del sistema modernizado.

Por tanto, la ampliación de terminales no obedece a una conducta arbitraria ni caprichosa, sino que es consecuencia directa de requerimientos técnicos sobrevenidos inevitables, todo lo cual quedó motivado en el correspondiente informe técnico del expediente de modificación.

Por otra parte, conviene explicar que la opción de convocar una nueva licitación para llevar a cabo estas prestaciones adicionales fue analizada y descartada por razones técnicas, económicas y de eficiencia en la gestión pública.

El sistema de Monética, Ticketing y SAE instalado en la EMT constituye un conjunto integrado de hardware y software específico, desarrollado e implantado por el adjudicatario original (UTE

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	22/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

ETRA-INETUM). Este proveedor ostenta la singularidad técnica del sistema (diseño propietario y software embebido en los equipos), de modo que solo él puede garantizar la plena compatibilidad de los nuevos componentes con la plataforma central ya existente. Recurrir a un contratista distinto habría implicado *serias dificultades de integración*: muy probablemente sería necesario duplicar o sustituir componentes del sistema para lograr su interoperabilidad, con el consiguiente riesgo de incompatibilidades, interrupción del servicio e incluso pérdida de las inversiones ya realizadas. Asimismo, un cambio de empresa adjudicataria conllevaría elevados costes de transacción adicionales (desarrollo de adaptaciones a medida, migración de datos, nuevos procesos de homologación, formación del personal, etc.), así como demoras significativas en la ejecución, incompatibles con los plazos exigidos para las actuaciones financiadas por el PRTR.

Por todas estas razones (recogidas expresamente en la memoria justificativa de la modificación) se concluyó que no procedía ni era conveniente iniciar una nueva contratación independiente. La solución más eficaz y conforme a Derecho fue la continuidad con el mismo adjudicatario mediante la modificación del contrato original, al amparo del art. 205.2.b) LCSP, garantizando la integración tecnológica inmediata y evitando los perjuicios mencionados.

3º Con respecto a los retrasos acumulados en la ejecución del contrato modificado obedecieron a causas extraordinarias e imprevisibles, ajenas tanto a EMTSAM como al contratista, las cuales fueron debidamente puestas en conocimiento del órgano de contratación.

En concreto, incidió la crisis global de semiconductores desencadenada desde 2020 provocó una grave escasez de microchips y componentes electrónicos a nivel mundial, traduciéndose en demoras generalizadas en los plazos de fabricación y entrega de equipos tecnológicos.

Esta causa externa afectó directamente al suministro del nuevo sistema de Monética/SAE, dado que determinados elementos hardware dependían de componentes exclusivos fabricados por la empresa VIA Technologies, cuyo desabastecimiento específico agravó la demora en la producción de los dispositivos necesarios. Frente a esta situación, se adoptó de común acuerdo con la UTE adjudicataria, una estrategia de recepciones parciales para mitigar el impacto en el servicio. De ahí que a medida que el contratista lograba entregar lotes o subsistemas completos del equipamiento, se fueron recepcionando formalmente por la EMT e instalando progresivamente en la flota, de modo que las nuevas funcionalidades entraban en servicio de forma escalonada. Gracias a esta medida, se consiguió mantener la continuidad del servicio público de transporte e incluso adelantar la puesta en funcionamiento parcial de mejoras, evitando una paralización hasta la recepción total del suministro.

En definitiva, los retrasos registrados no son achacables a ninguna de las partes, sino que respondieron a causas imprevisibles y no imputables a las partes, habiéndose gestionado los mismos con diligencia y soluciones operativas (recepciones parciales) para salvaguardar el interés público.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	23/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

4º Finalmente, se ha de manifestar que el expediente de modificación contractual fue tramitado íntegra y correctamente, cumpliendo todas las exigencias legales aplicables en la LCSP y en la normativa interna de contratación. En primer lugar, se emitió el preceptivo informe técnico detallando la necesidad de la modificación, con su motivación jurídica (al amparo del art. 205.2.b) LCSP) y técnica (justificación de las nuevas prestaciones y su imprevisibilidad sobrevenida). A la vista de dicho informe, el Órgano de Contratación (Presidencia de EMTSAM) dictó Resolución de inicio del procedimiento de modificación, convocando el oportuno trámite de audiencia al contratista. En ese trámite, la UTE adjudicataria mostró su conformidad y aportó una propuesta técnico-económica revisada, adecuando las soluciones a las nuevas necesidades y desglosando el incremento presupuestario mencionado (683.839,50 €, IVA excl.). El órgano competente analizó dicha propuesta y, tras verificar su razonabilidad y encaje con la normativa, aprobó la modificación mediante la correspondiente Resolución administrativa. Seguidamente, las partes procedieron a la formalización de la cláusula adicional (novatoria) del contrato, elevándose a público el acuerdo de modificación con fecha 15 de marzo de 2022 (por ejemplo). En dicha adenda contractual quedaron recogidas las nuevas prestaciones a cargo del contratista, el precio adicional convenido, la ampliación del plazo de ejecución y cuantas cláusulas fueran precisas para documentar la modificación. Todo el proceso descrito quedó debidamente documentado en el expediente administrativo, cumpliéndose así las garantías de motivación, audiencia del contratista, fiscalización previa y publicidad previstas en la LCSP.

En consecuencia, desde el punto de vista procedimental y documental, la actuación de EMTSAM ha sido plenamente regular, quedando acreditado que la modificación del contrato se ajustó a derecho tanto en el fondo como en la forma, por lo que se solicita sean tenido en cuenta los argumentos proporcionados y tenga por aclarado los aspectos de esta modificación a la hora de redactar su informe definitivo.

- ***En la Pág. 80: "Pese a estas previsiones, el Comité se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024 con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto entre actuaciones ejecutadas por cada socio o traspasos entre ciudades y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto. Sin embargo, no se abordaron en estas reuniones otras cuestiones para la puesta en común de las conclusiones, procesos y de desarrollo de software común, tal y como se preveía al constituirse la agrupación."***

  La afirmación contenida en el informe no refleja la realidad organizativa ni el funcionamiento efectivo de la Agrupación Innobus-Tur, puesto que además del Comité de Proyecto, existe una Comisión Técnica que ha venido reuniéndose regularmente desde el 15 de septiembre de 2022, con una periodicidad aproximada de un mes y medio, y cuya actividad se ha mantenido hasta junio de 2025. Se adjuntan las actas de las reuniones mantenidas durante este periodo bajo la carpeta denominada "***Reuniones INNOBUS***".

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	24/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

La Comisión Técnica está integrada por técnicos representantes de cada una de las empresas de transporte integrantes de la Agrupación de Municipios Innobus-Tur, incluyendo la EMT de Málaga, y tiene por objeto asegurar la coordinación técnica, operativa y tecnológica de las actuaciones del proyecto.

En dichas reuniones se han venido poniendo en común los avances en la ejecución de los proyectos, los resultados obtenidos, los procesos implantados, así como las soluciones técnicas desarrolladas.

Estas reuniones han constituido, el principal espacio de trabajo técnico y de intercambio de información entre los socios, y han permitido armonizar criterios de desarrollo, metodologías y resultados para garantizar la coherencia global del proyecto en todas las ciudades participantes.

Por tanto, si bien las reuniones del Comité de Proyecto han tenido carácter puntual y se centraron en cuestiones de gestión presupuestaria, la coordinación técnica y operativa del proyecto ha sido constante gracias a la actuación de la Comisión Técnica, la cual cumple precisamente con la finalidad de seguimiento, puesta en común de procesos y resultados.

Asimismo, como se hace constar, está prevista la celebración de una última reunión del Comité de Proyecto antes de finalizar 2025, con el objetivo de cerrar la justificación final y la liquidación del proyecto, garantizando así la plena coordinación y ejecución conforme a lo establecido en el convenio.

En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que la Agrupación de Municipios Innobus-Tur sí ha desarrollado reuniones y actuaciones continuadas de coordinación técnica y seguimiento del proyecto, cumpliendo los objetivos de intercambio de resultados, procesos y soluciones previstos en el convenio.

En consecuencia, al haberse constatado documentalmente la efectiva celebración y finalidad de dichas reuniones, se solicita la supresión de la observación formulada en el texto definitivo del informe.

II.6.2. Consideraciones sobre transparencia

II.6.2.2. PUBLICIDAD ACTIVA DE LA INFORMACIÓN ECONÓMICA, PRESUPUESTARIA Y ESTADÍSTICA

- ***En la pág. 95 se recoge lo siguiente: "Los Ayuntamientos de Alicante y Córdoba no han publicado los informes de auditoría de cuentas sobre las entidades dependientes. Los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria y Sevilla los han publicado en las páginas web de cada sociedad mercantil y los Ayuntamientos de Málaga y Murcia solo han publicado los correspondientes a los ejercicios 2022 y 2021, respectivamente."***

En lo que respecta al Ayuntamiento de Málaga, se aclara que los informes de auditoría de cuentas se encuentran publicados en la web del Ayuntamiento de Málaga desde el año 2011. Se adjunta enlace: Cuentas y Liquidaciones. Igualmente, y siguiendo la normativa de

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	25/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

transparencia, se incluye la información de las cuentas anuales, también desde el año 2011. Es decir, que a dicha información se puede acceder desde el apartado de Economía y Presupuestos- Cuentas y Liquidaciones y desde el apartado Transparencia – Publicidad activa – Cuentas anuales.

Por tanto, la afirmación contenida en el anteproyecto no se ajusta a la realidad, dado que la publicación no se limita a los ejercicios 2022 y 2021, sino que abarca todos los ejercicios desde 2011, disponibles para consulta pública.

En lo que respecta a su entidad dependiente, la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMTSAM), se aclara que los informes de auditoría de cuentas y las cuentas anuales de la sociedad se encuentran publicados desde el ejercicio 2015, cumpliendo con lo dispuesto en la Ley 19/2013, de transparencia, acceso a la información pública y buen gobierno, así como en la normativa autonómica y municipal aplicable en materia de publicidad activa.

Dicha información se encuentra disponible en la página web corporativa de la EMT, dentro del apartado de "*Transparencia – Publicidad activa – Cuentas anuales*", donde se incluyen de manera accesible y actualizada los informes de auditoría correspondientes a todos los ejercicios desde 2015 hasta la actualidad.

El acceso directo puede realizarse a través del siguiente enlace: Publicidad Activa | Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M.

Por tanto, la afirmación contenida en el anteproyecto no se ajusta a la realidad, dado que la publicación no se limita a los ejercicios 2022 y 2021, sino que abarca todos los ejercicios desde 2015, disponibles para consulta pública.

En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que tanto el Ayuntamiento de Málaga como su entidad dependiente EMTSAM cumplen plenamente con las obligaciones de transparencia, manteniendo publicada la información económica y de auditoría de forma continuada y accesible. En consecuencia, se solicita la supresión de dicha observación del texto definitivo del informe.

II.6.2.3. PUBLICIDAD ACTIVA DE LA INFORMACIÓN DE RELEVANCIA JURÍDICA Y DEL REGISTRO DE ACTIVIDADES DE TRATAMIENTO DE DATOS

- ***En la pág 95 se afirma lo siguiente: "En relación con la información de relevancia jurídica, solo los Ayuntamientos de Sevilla y Zaragoza publican las directrices, instrucciones, acuerdos, circulares o respuestas a consultas planteadas por los particulares u otros órganos en la medida en que supongan una interpretación del derecho o tengan efectos jurídicos."***

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	26/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

En lo que respecta al Ayuntamiento de Málaga, bajo el apartado Información de Relevancia Jurídica: enlace: Información de relevancia jurídica, se está trabajando para completar la información sobre directrices, instrucciones, acuerdos, circulares o respuestas a consultas planteadas por los particulares u otros órganos, con arreglo a la ley de transparencia, pudiendo ya ejercerse el derecho de acceso a la información pública a través del siguiente procedimiento : enlace: Sede electrónica del Ayuntamiento de Málaga.

Se incluye toda la información respecto a proyectos de reglamento , memorias e informes que conforman los expedientes de elaboración de los textos normativos, los documentos que conforme a la legislación sectorial vigente deban ser sometidos a un período de información pública durante su tramitación; normas en curso; resoluciones judiciales (ordenadas por año desde el 2018 a la actualidad); resoluciones del Jurado Tributario (desde el año 2006 a la actualidad); y resoluciones del Tribunal Administrativo de Recursos Contractuales (desde el año 2020 a la actualidad).

Por otro lado, el Ayuntamiento de Málaga publica su Registro de Actividades de Tratamiento de Datos (RAT) en el portal de transparencia de su sitio web, donde se detallan las operaciones de tratamiento de datos personales que realiza, organizadas por áreas de gobierno. Este registro es un documento obligatorio para las administraciones públicas y detalla el responsable, la finalidad, la base jurídica, los destinatarios y otras características de cada tratamiento de datos. Se puede encontrar en el portal de transparencia del Ayuntamiento de Málaga. Se encuentra en la sección de transparencia, bajo el apartado de "Protección de datos y derechos digitales" en la web del Ayuntamiento de Málaga. Incluye detalles como la finalidad del tratamiento, la base jurídica, los tipos de interesados y datos, los destinatarios y los plazos de supresión. El registro está ordenado por las distintas áreas de gobierno del Ayuntamiento y los responsables de tratamiento dentro de cada una.

Igualmente, desde el Área de Movilidad, a través de su página web incluimos información sobre tratamiento de datos. Todo ello para facilitar la información en cualquiera de los canales previstos. El enlace es: www.movilidad.malaga.eu, con un enlace directo a Política de Privacidad y tratamiento de datos.

En lo que respecta a su entidad dependiente, la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMTSAM), se aclara que no se publica información relativa a directrices, instrucciones, acuerdos, circulares o respuestas a consultas por parte de la entidad, debido a que no se generan este tipo de documentos en el desarrollo ordinario de su actividad.

La EMTSAM, como sociedad anónima municipal, desarrolla su actividad bajo un marco jurídico claramente delimitado por la legislación de contratos del sector público, la normativa mercantil y las ordenanzas municipales, sin emitir directrices ni instrucciones con efectos jurídicos o interpretativos del derecho que requieran publicación en el portal de transparencia.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	27/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Por tanto, la ausencia de publicación no obedece a un incumplimiento de las obligaciones de publicidad activa, sino a la inexistencia de este tipo de actos administrativos o interpretativos dentro de la estructura y funciones de la entidad.

En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que tanto el Ayuntamiento de Málaga como su entidad dependiente, la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMTSAM), cumplen plenamente con las obligaciones de publicidad activa y transparencia. El Ayuntamiento continúa ampliando progresivamente la información publicada en su portal de transparencia, mientras que la EMT no dispone de directrices, instrucciones o acuerdos con efectos jurídicos cuya publicación resulte exigible, por no generarse tales documentos en el ámbito de su actividad.

En consecuencia, al no existir incumplimiento alguno y ajustarse la actuación de ambas entidades a la normativa de transparencia vigente, se solicita la supresión de dicha observación en el texto definitivo del informe.

III. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

III.2. RELATIVAS A LA PLANIFICACIÓN SOBRE MOVILIDAD SOSTENIBLE

- ***En la Pág 97 se establece lo siguiente: "los PMUS de la mayoría de los ayuntamientos, salvo el del Ayuntamiento de Palma, se "aprobaron con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley de cambio climático y transición energética, sin que se hayan llevado a cabo las modificaciones necesarias para adaptarlos al contenido mínimo previsto. El del Ayuntamiento de Málaga, aunque se aprobó un mes más tarde a la entrada en vigor de la Ley, se había elaborado y tramitado antes de esa fecha, sin que tampoco se haya modificado. RECOMENDACIÓN 1: Los ayuntamientos fiscalizados, salvo el Ayuntamiento de Palma, deberían adoptar las medidas necesarias para adaptar los PMUS a las previsiones contenidas en la Ley de cambio climático y transición energética."***

  Efectivamente, el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la Ciudad de Málaga se aprobó en junio de 2021, casi coincidente, por tanto, con la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

  En este sentido, y aunque es sobradamente conocido que un Documento (PMUS) de esta entidad, con 500 páginas A-3 entre todos sus capítulos (Documento A: Introducción, Memorias y Estudio Económico-Financiero - Documento B: Planos - Documento C: Memoria de participación y alegaciones), puede tardar años en su elaboración, más aún cuando se incluye una tramitación faseada (Documentos de Avance, Borradores, etc, hasta llegar a su Documento Final), se considera que sí incluye las cuestiones necesarias referidas en la citada Ley, pese a ser elaborada antes de su legislación.

  Ello muestra, además, que la planificación municipal de la movilidad está alineada con los objtivos de "facilitar la descarbonización de la economía española, su transición a un modelo circular, de modo que se garantice el uso racional y solidario de los recursos; y

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	28/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/F[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

promover la adaptación a los impactos del cambio climático y la implantación de un modelo de desarrollo sostenible que genere empleo decente y contribuya a la reducción de las desigualdades"

En esta misma línea, se incide en que el PMUS Málaga incluye diagnósticos y propuestas enmarcadas en la Ley 7/2021, concretamente en sus "Artículo 14. Promoción de movilidad sin emisiones" y "Artículo 15. Instalación de puntos de recarga eléctrica".

Como prueba de ello, y a modo de ejemplo, se muestran algunas capturas del PMUS Málaga que así lo evidencian:

- Páginas 206 y 207 del PMUS Málaga, donde se siguen la planificación de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, en este caso, por el solapamiento de las fechas cronológicas ya comentadas, con el entonces Anteproyecto de Ley.

PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MÁLAGA

BLOQUE II – MEMORIA INFORMATIVA
TÍTULO II – ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ACTUAL

El aumento de las infraestructuras de transporte destinadas al tráfico motorizado ofrece una gran oferta de desplazamiento que antes no existía, pero a su vez genera efectos perjudiciales sobre el medio ambiente y la sociedad, tales como la contaminación atmosférica, el ruido o los accidentes de tráfico.

El Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), en su Guía práctica para la Elaboración e Implantación de Planes de Movilidad Urbana Sostenible, cita al respecto:

"Desde el punto de vista medioambiental, los vehículos de transporte son una fuente de contaminación atmosférica de tipo local, urbana y regional. Entre las principales sustancias que emiten y que contribuyen a contaminar el aire se encuentran el dióxido de azufre (SO2), el plomo, el monóxido de carbono (CO), compuestos orgánicos volátiles (COV), materia en partículas y los óxidos de nitrógeno (NOx). Se estima que los vehículos privados son responsables de casi el 80% del total de emisiones de NOx debidas al tráfico, y del 60% de las emisiones de partículas.

Estas sustancias contaminantes se distinguen de las emisiones de gases causantes del efecto invernadero, cuyo impacto es global. Entre estos gases, el más importante es el dióxido de carbono (CO2).

El tráfico urbano es responsable del 40% de las emisiones de CO2 derivadas del transporte…

El sector transporte origina un tercio de las emisiones totales de gases de efecto invernadero, y estas emisiones crecen a un ritmo superior al del resto de sectores."

12.2. ANTEPROYECTO DE LEY DE CAMBIO CLIMÁTICO Y EFICIENCIA ENERGÉTICA

Tras el Acuerdo de París de 2015 sobre cambio climático adoptado en la 21ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático («Acuerdo de París»), Naciones Unidas ha subrayado que existe una diferencia creciente entre la senda real de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero y las obligaciones asumidas por los Estados que forman parte.

El informe especial del Grupo Intergubernamental de Expertos sobre el Cambio Climático publicado el 8 de octubre de 2018, relativo a los impactos de un calentamiento global, señala que cumplir el objetivo global del Acuerdo de París es posible, pero requiere que se adopten políticas públicas precisas y se realicen inversiones bien orientadas.

En el marco internacional, el Acuerdo de París de 2015, el desarrollo de sus reglas en Katowice y la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas marcan el inicio de una agenda global sostenible, el Acuerdo de París tiene como objetivos globales mantener el incremento de la temperatura media global por debajo de los 2ºC respecto a los niveles preindustriales e, incluso si es posible, por debajo del 1,5ºC; aumentar la capacidad de adaptación a los efectos adversos del cambio climático y promover la resiliencia; y asegurar la coherencia de los flujos financieros con el nuevo modelo de desarrollo. En la Cumbre del Clima celebrada en diciembre de 2018 en Katowice, Polonia, se han acordado las reglas que permiten hacer operativo el Acuerdo de París. Las 184 Partes de este Tratado Internacional tienen la responsabilidad de transformar sus economías y su sociedad para cumplir con los objetivos y compromisos que han ratificado.

En este nuevo contexto, Madrid acogió en diciembre de 2019 la 25ª Conferencia de las Partes de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático, su principal acuerdo, conocido como "Chile-Madrid Tiempo de Actuar" sienta las bases para que, en 2020, los países presenten planes de lucha contra el cambio climático más ambiciosos a los actuales para responder a la emergencia climática en línea con las demandas de la ciencia.

El año 2020 es un año clave como primer año de implementación del Acuerdo de París. La COP26 de Glasgow, en noviembre de 2021, deberá dar respuesta a varios retos, el principal demostrar que los países responden a la emergencia climática con mayores compromisos de reducción de emisiones.

En este contexto, la Unión Europea, principal impulsora de la respuesta internacional frente a la crisis climática desde 1990, se ha dotado de un marco jurídico amplio para cumplir con los objetivos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero a 2030.

La Comunicación de la Unión Europea El Pacto Verde Europeo ("The European Green Deal"), de diciembre de 2019, establece una nueva estrategia de crecimiento que persigue transformar la Unión Europea en una sociedad justa y próspera, con una economía moderna, eficiente en el uso de sus recursos y competitiva, y que reconoce la neutralidad climática a 2050.En este contexto, la Comisión propondrá una «Ley del Clima» europea para convertir este compromiso político en una obligación jurídica y en un incentivo para la inversión. Para alcanzar este objetivo, será necesario actuar en todos los sectores de nuestra economía.

España, en línea con el Acuerdo de París y el Pacto Verde Europeo cuenta con un anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que será el marco normativo e institucional para facilitar la progresiva adecuación de nuestra realidad a las exigencias que regulan la acción climática y que se encuentra en la recta final de su tramitación administrativa. Esta ley fija objetivos de reducción de emisiones para el año 2030 y 2050, para ello se crean dos nuevas figuras fundamentales, se trata de las dos grandes herramientas de gobernanza de clima y energía; los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima (PNIEC) y la Estrategia de Descarbonización a 2050.

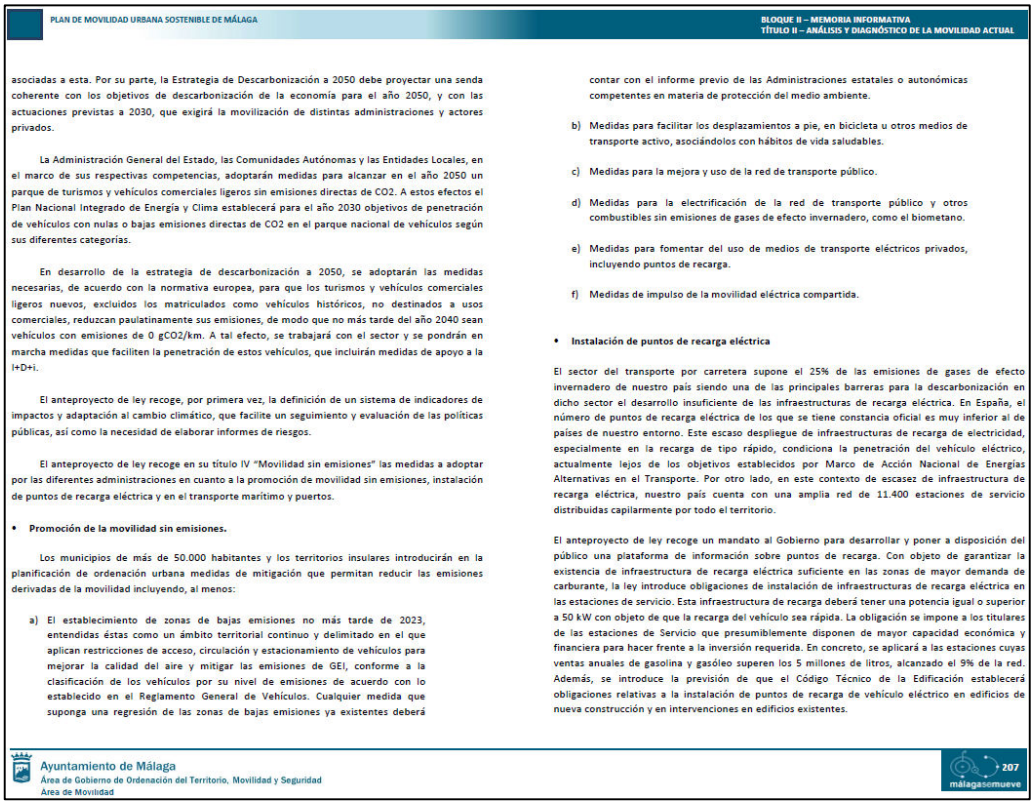
Los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima están llamados a orientar las grandes decisiones en materia de política energética y climática y las inversiones públicas y privadas

Ayuntamiento de Málaga
Área de Gobierno de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad
Área de Movilidad

206
málagasemueve

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	29/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]



PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MÁLAGA

BLOQUE II – MEMORIA INFORMATIVA
TÍTULO II – ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO DE LA MOVILIDAD ACTUAL

asociadas a esta. Por su parte, la Estrategia de Descarbonización a 2050 debe proyectar una senda coherente con los objetivos de descarbonización de la economía para el año 2050, y con las actuaciones previstas a 2030, que exigirá la movilización de distintas administraciones y actores privados.

La Administración General del Estado, las Comunidades Autónomas y las Entidades Locales, en el marco de sus respectivas competencias, adoptarán medidas para alcanzar en el año 2050 un parque de turismos y vehículos comerciales ligeros sin emisiones directas de CO2. A estos efectos el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima establecerá para el año 2030 objetivos de penetración de vehículos con nulas o bajas emisiones directas de CO2 en el parque nacional de vehículos según sus diferentes categorías.

En desarrollo de la estrategia de descarbonización a 2050, se adoptarán las medidas necesarias, de acuerdo con la normativa europea, para que los turismos y vehículos comerciales ligeros nuevos, excluidos los matriculados como vehículos históricos, no destinados a usos comerciales, reduzcan paulatinamente sus emisiones, de modo que no más tarde del año 2040 sean vehículos con emisiones de 0 gCO2/km. A tal efecto, se trabajará con el sector y se pondrán en marcha medidas que faciliten la penetración de estos vehículos, que incluirán medidas de apoyo a la I+D+i.

El anteproyecto de ley recoge, por primera vez, la definición de un sistema de indicadores de impactos y adaptación al cambio climático, que facilite un seguimiento y evaluación de las políticas públicas, así como la necesidad de elaborar informes de riesgos.

El anteproyecto de ley recoge en su título IV "Movilidad sin emisiones" las medidas a adoptar por las diferentes administraciones en cuanto a la promoción de movilidad sin emisiones, instalación de puntos de recarga eléctrica y en el transporte marítimo y puertos.

- **Promoción de la movilidad sin emisiones.**

Los municipios de más de 50.000 habitantes y los territorios insulares introducirán en la planificación de ordenación urbana medidas de mitigación que permitan reducir las emisiones derivadas de la movilidad incluyendo, al menos:

a) El establecimiento de zonas de bajas emisiones no más tarde de 2023, entendidas éstas como un ámbito territorial continuo y delimitado en el que aplican restricciones de acceso, circulación y estacionamiento de vehículos para mejorar la calidad del aire y mitigar las emisiones de GEI, conforme a la clasificación de los vehículos por su nivel de emisiones de acuerdo con lo establecido en el Reglamento General de Vehículos. Cualquier medida que suponga una regresión de las zonas de bajas emisiones ya existentes deberá contar con el informe previo de las Administraciones estatales o autonómicas competentes en materia de protección del medio ambiente.

b) Medidas para facilitar los desplazamientos a pie, en bicicleta u otros medios de transporte activo, asociándolos con hábitos de vida saludables.

c) Medidas para la mejora y uso de la red de transporte público.

d) Medidas para la electrificación de la red de transporte público y otros combustibles sin emisiones de gases de efecto invernadero, como el biometano.

e) Medidas para fomentar del uso de medios de transporte eléctricos privados, incluyendo puntos de recarga.

f) Medidas de impulso de la movilidad eléctrica compartida.

- **Instalación de puntos de recarga eléctrica**

El sector del transporte por carretera supone el 25% de las emisiones de gases de efecto invernadero de nuestro país siendo una de las principales barreras para la descarbonización en dicho sector el desarrollo insuficiente de las infraestructuras de recarga eléctrica. En España, el número de puntos de recarga eléctrica de los que se tiene constancia oficial es muy inferior al de países de nuestro entorno. Este escaso despliegue de infraestructuras de recarga de electricidad, especialmente en la recarga de tipo rápido, condiciona la penetración del vehículo eléctrico, actualmente lejos de los objetivos establecidos por Marco de Acción Nacional de Energías Alternativas en el Transporte. Por otro lado, en este contexto de escasez de infraestructura de recarga eléctrica, nuestro país cuenta con una amplia red de 11.400 estaciones de servicio distribuidas capilarmente por todo el territorio.

El anteproyecto de ley recoge un mandato al Gobierno para desarrollar y poner a disposición del público una plataforma de información sobre puntos de recarga. Con objeto de garantizar la existencia de infraestructura de recarga eléctrica suficiente en las zonas de mayor demanda de carburante, la ley introduce obligaciones de instalación de infraestructuras de recarga eléctrica en las estaciones de servicio. Esta infraestructura de recarga deberá tener una potencia igual o superior a 50 kW con objeto de que la recarga del vehículo sea rápida. La obligación se impone a los titulares de las estaciones de Servicio que presumiblemente disponen de mayor capacidad económica y financiera para hacer frente a la inversión requerida. En concreto, se aplicará a las estaciones cuyas ventas anuales de gasolina y gasóleo superen los 5 millones de litros, alcanzado el 9% de la red. Además, se introduce la previsión de que el Código Técnico de la Edificación establecerá obligaciones relativas a la instalación de puntos de recarga de vehículo eléctrico en edificios de nueva construcción y en intervenciones en edificios existentes.

Ayuntamiento de Málaga
Área de Gobierno de Ordenación del Territorio, Movilidad y Seguridad
Área de Movilidad

207
málagasemueve

Extracto del PMUS de Málaga (2021), donde se hace referencia al Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, por entonces, último avance temporal de la ya actual Ley materializada.

- Páginas 381 y 382 del PMUS Málaga, donde ya se planificaba la implantación de una ZBE como medida de promoción de movilidad sin emisiones.

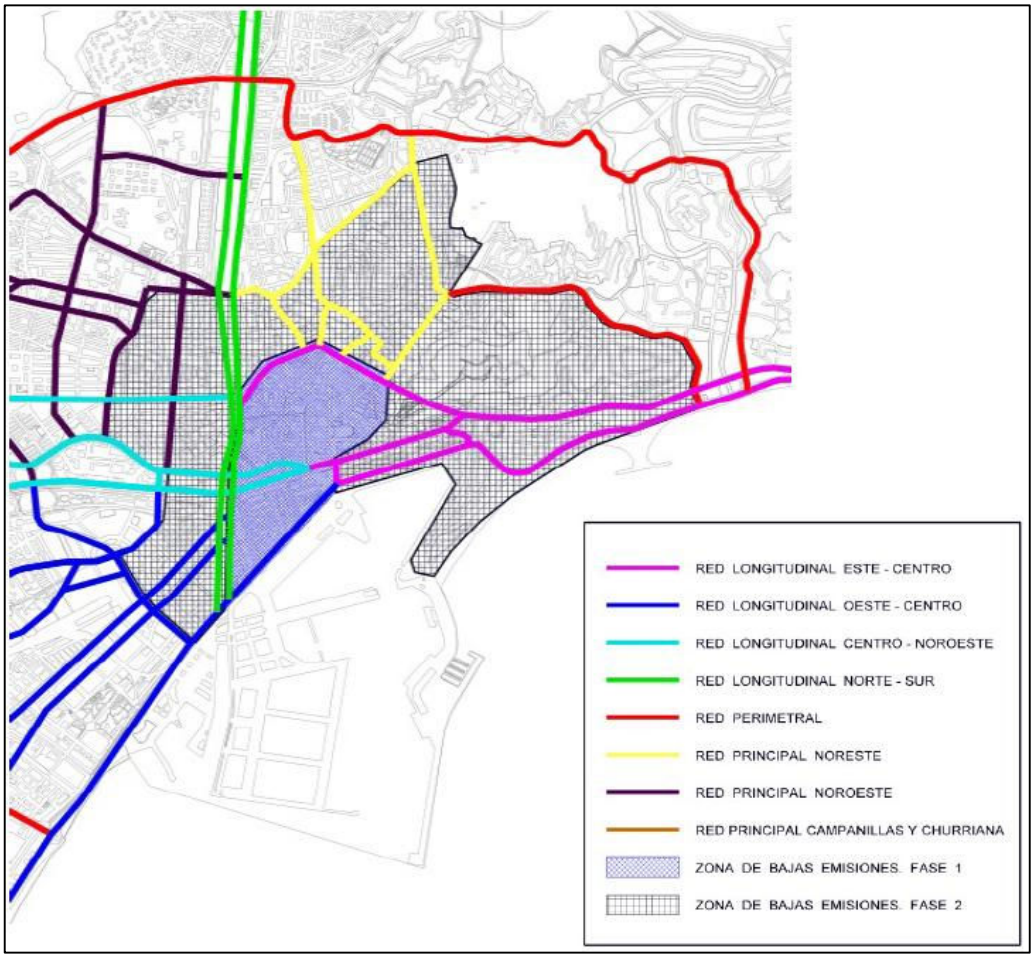
3. MEDIDAS CONSIDERADAS ÚNICAMENTE EN EL ESCENARIO SOSTENIBLE

Las medidas del PMUS que se han tenido en cuenta en el modelo de simulación para valorar su impacto exclusivamente en el escenario sostenible son las siguientes:

a) Ampliación de la zona peatonal/Zona de Bajas emisiones centro Histórico

Se propone la creación de una zona de bajas emisiones en el corto plazo (fase 1) que se ampliará en el largo plazo (fase 2). A continuación, se muestra la localización de dichas zonas de bajas emisiones sobre el plano de los itinerarios correspondientes a la red principal peatonal de la ciudad.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	30/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]%3D%3D		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		



Extracto del PMUS de Málaga (2021), donde ya se planificaba la implantación de una ZBE, como medida de promoción de movilidad sin emisiones, ZBE que finalmente se ha materializado en 2024, con la implantación del Proyecto Técnico ZBE Málaga según RD 1052/2022 (https://movilidad.malaga.eu/opencms/export/sites/movilidad/.galeria-descargas/proyecto-zbe.pdf)-

Y a todo ello hay que sumar, además, el hecho de que la ciudad de Málaga ha sido incluida como Nodo Urbano de la Red Red Transeuropea de Transporte (TENT-T), por lo que, atendiendo al propio reglamento de la TEN-T, se deberá contar con un plan de movilidad urbana sostenible homogeneizado con el resto de nodos antes de diciembre de 2027. En este sentido, el Ayuntamiento de Málaga ya está trabajando en dicha homogeneización, desde su metodología concreta hasta en la propia elaboración de indicadores. Será para esta fecha cuando se pretende dar continuidad al PMUS Málaga 2021, haciendo ya menciones expresas a la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	31/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Por todo lo anterior, se solicita que en el texto definitivo del informe se incluya que el Ayuntamiento de Málaga sí dispone de un PMUS alineado con la Ley 7/2021, de 20 de mayo, de Cambio Climático y Transición Energética.

- *Pag 99: RECOMENDACIÓN 3:* ***Los ayuntamientos fiscalizados deberían concretar en los planes sobre movilidad el número de autobuses que prevén adquirir a fin de renovar la flota y lograr la descarbonización de la movilidad urbana, el tipo de combustible que han de utilizar y el periodo temporal en el que habrían de realizarse las compras, con arreglo a los estudios previos que sean precisos y los recursos económicos disponibles. Todo ello a fin de poder realizar un seguimiento adecuado que permita valorar la consecución de los objetivos previstos.***

El Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) de Málaga analiza detalladamente la situación de la flota de autobuses urbanos en el momento de su elaboración. En la página 107 se recoge que la Empresa Malagueña de Transportes (E.M.T.) dispone de una flota de 258 vehículos, con una componente significativamente ecológica: 4 autobuses con tecnología de gas natural comprimido (GNC), 15 autobuses eléctricos-híbridos, 1 autobús eléctrico, 40 autobuses EURO 2, 79 autobuses EURO 3, 51 autobuses EURO 5 y 68 autobuses EURO 6.

Asimismo, el PMUS incluye en su Plan de Acción la medida TP6: "Continuar la gestión del autobús urbano hacia la sostenibilidad y la eficiencia, así como mejorar la flota de autobuses renovándola, adquiriendo vehículos más eficientes y menos contaminantes, cumpliendo siempre los estándares de accesibilidad".

Para el seguimiento de este objetivo, el plan contempla un indicador específico (Indicador 17: Autobuses urbanos eléctricos, híbridos y GNC), que permite medir tanto en número absoluto como en porcentaje el grado de implantación de vehículos sostenibles en la flota municipal, facilitando así la evaluación del avance hacia la descarbonización del transporte urbano.

No obstante, el PMUS no establece un número concreto de vehículos a adquirir ni un calendario cerrado de renovación, considerando que dicha planificación debe mantenerse flexible y adaptativa, en función de la disponibilidad presupuestaria anual, las convocatorias de ayudas europeas y estatales, y las nuevas normativas o directrices ambientales que pudieran reforzar los compromisos de sostenibilidad asumidos por las ciudades.

En este sentido, el PMUS se alinea con los objetivos de descarbonización establecidos en la Ley de Cambio Climático y Transición Energética y en la Estrategia de Descarbonización a 2050. Sin embargo, el Ayuntamiento de Málaga ha adoptado actualmente un compromiso más ambicioso, trabajando en la elaboración de un Acuerdo Climático que permita su adhesión a las "Misiones Europeas", con el objetivo de alcanzar la neutralidad climática en 2030.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	32/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

En coherencia con este compromiso, la E.M.T. está desarrollando un proceso de electrificación progresiva de su flota, con el propósito de que ésta esté compuesta íntegramente por vehículos de cero emisiones antes del año 2030.

Por todo lo anterior, se solicita que en el texto definitivo del informe se haga constar que el Ayuntamiento de Málaga incluye en sus planes de acción específicos indicadores de seguimiento para valorar el grado de cumplimiento de los objetivos generales del PMUS y que, adicionalmente, la ciudad ha asumido metas más ambiciosas orientadas a la neutralidad climática en 2030.

Asimismo, se considera oportuno precisar que la utilización de mecanismos contractuales flexibles en los procesos de renovación de la flota no implica ausencia de planificación, sino que responde a una estrategia de gestión eficiente y anticipada, amparada por la normativa vigente, que permite adaptar la ejecución de las adquisiciones a la evolución tecnológica y a la disponibilidad de recursos.

- *En las pág 99-100 se pone de manifiesto lo siguiente: "**En la adquisición de autobuses se han detectado incidencias: deficiencias en la planificación sobre el número de autobuses a adquirir –Ayuntamiento de Málaga. RECOMENDACIÓN 4: Igualmente, el Ayuntamiento de Málaga debería fijar con mayor precisión el número de autobuses que tiene previsto comprar, máxime cuando la percepción de subvenciones para la financiación de las adquisiciones dependa del cumplimiento de los plazos de ejecución estipulados o de la concreción del número de vehículos que está previsto adquirir."***

En relación con la apreciación efectuada, este Ayuntamiento no comparte la conclusión alcanzada, ya que la adquisición de este tipo de suministros de gran entidad y elevado coste depende necesariamente de la disponibilidad de financiación, tanto municipal como externa (fondos europeos o estatales).

Lejos de reflejar una falta de planificación, los pliegos de contratación elaborados por la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMTSAM) prevén expresamente instrumentos jurídicos como la Disposición Adicional 33ª de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP), precisamente para anticipar y gestionar posibles ampliaciones del número de unidades a adquirir, en función de la financiación finalmente disponible.

De este modo, se logra una planificación prudente y adaptable, que asegura la continuidad del servicio público y el cumplimiento de los objetivos de sostenibilidad y modernización del transporte urbano.

En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que la adquisición de autobuses por parte del Ayuntamiento de Málaga y la Empresa

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	33/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMTSAM), se planifica conforme a criterios de prudencia, previsión y disponibilidad financiera, utilizando instrumentos legales como la Disposición Adicional 33ª de la LCSP para adaptar las adquisiciones a la financiación efectiva procedente de fondos municipales o externos.

En consecuencia, al no apreciarse deficiencia alguna de planificación, sino el uso de mecanismos jurídicos previstos expresamente para garantizar la correcta ejecución y gestión del gasto público, se solicita la supresión de la observación y la Recomendación nº 4 del texto definitivo del informe.

- *En la pág. 100-101 se hace referencia a lo siguiente: "**Se han detectado incidencias en los contratos de obras de los Ayuntamientos de Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma y Sevilla, celebrados bien por estas entidades, sus empresas municipales o las empresas concesionarias. En concreto, se han producido demoras y/o ampliaciones de plazo en la ejecución de algunas de las obras ejecutadas por los Ayuntamientos de Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga. se han aprobado modificaciones de contratos de los Ayuntamientos de Las Palmas de Gran Canaria, Málaga y Sevilla. (Subepígrafe II.3.2.3). RECOMENDACIÓN 5: Los Ayuntamientos de Alicante, Bilbao, Las Palmas de Gran Canaria, Málaga, Murcia, Palma y Sevilla deberían extremar el rigor en la planificación, preparación, adjudicación y supervisión de los contratos, especialmente en los de obras de grandes proyectos de infraestructuras, a fin de evitar que se produzcan incidencias en su ejecución que desvirtúen las condiciones en las que fueron originariamente licitadas, tales como demoras, modificaciones contractuales que frecuentemente implican ampliaciones de plazo e incrementos de costes, suspensiones y resoluciones de contratos con el consiguiente abono en muchos casos de la correspondiente indemnización de daños y perjuicios a favor del contratista".***

En relación a la Recomendación 5 en lo que al Ayuntamiento de Málaga se refiere, cabe apreciar que el servicio público de transporte urbano se caracteriza por su complejidad técnica y operativa, así como por la necesidad de adaptarse de forma continua a las condiciones del viario, a la evolución de la movilidad urbana y a las demandas del servicio.

En este contexto, las obras vinculadas a la mejora del transporte público, tales como la construcción o adecuación de paradas y la priorización del viario, se desarrollan en entornos urbanos consolidados donde aparecen con frecuencia circunstancias sobrevenidas (infraestructuras no previstas, coordinación con otros servicios municipales o alteraciones en las líneas de autobuses) que pueden afectar a los plazos de ejecución o requerir ajustes técnicos puntuales.

Estas incidencias, como se ha explicado anteriormente al dar respuesta a la observación relativa al contrato de "Obras de priorización del viario y construcción de paradas accesibles para el transporte urbano"y a cuyos argumentos nos remitimos para no

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	34/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

extendernos en demasía, son inherentes a la naturaleza urbana y funcional de las actuaciones, no reflejan una deficiente planificación y se gestionan conforme a los procedimientos adecuados, garantizando siempre la legalidad, proporcionalidad y eficiencia de los recursos públicos.

En relación con la observación formulada, se ha de precisar que el contrato de "Obras de priorización del viario y construcción de paradas accesibles para el transporte urbano"

Por todo ello, se solicita que en el texto definitivo del informe se tengan en cuenta las justificaciones proporcionadas al objeto de demostrar que la actuación del Ayuntamiento de Málaga fue del todo adecuada, sin que ello deba interpretarse como una deficiencia en la planificación o gestión de los contratos.

- *En la la Pág. 102 se recoge lo siguiente: **"La agrupación de municipios formada por los Ayuntamientos de Málaga, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, junto con el de San Sebastián, para solicitar subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, tampoco ha llevado a cabo las actuaciones de seguimiento y puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo posible, de desarrollo de software común para abaratar los costes y trabajar a favor de la estandarización de los sistemas, previstas en el convenio por el que se constituyó. El Comité del Proyecto se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024, con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto. RECOMENDACIÓN nº 6: Los ayuntamientos fiscalizados deberían establecer los procedimientos que sean precisos para verificar el grado de ejecución y la efectividad de las actuaciones realizadas para lograr la movilidad del transporte público colectivo y su adecuación a las necesidades del servicio. Dicho seguimiento debería servir también para identificar aspectos susceptibles de mejora y/o de actualización, a la vista de los resultados obtenidos y de las novedades que, en áreas como la digitalización, puedan surgir periódicamente en el sector***

En relación a esta recomendación, nos reiteramos en lo esgrimido en las observaciones anteriores, concretamente en la alegación formulada respecto de la página 80 del anteproyecto, en la que se expuso detalladamente que la Agrupación de Municipios Innobus-Tur, de la que forma parte el Ayuntamiento de Málaga, sí ha desarrollado actuaciones continuadas de coordinación técnica, seguimiento y puesta en común de resultados.

La Agrupación cuenta con una Comisión Técnica activa desde el 15 de septiembre de 2022, integrada por técnicos de las empresas de transporte de los municipios participantes, la cual se reúne periódicamente cada mes y medio y constituye el principal órgano operativo de coordinación y seguimiento del proyecto.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	35/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

En el seno de esta Comisión se han venido analizando de forma conjunta los avances en los distintos proyectos, los procesos técnicos y de digitalización, los resultados alcanzados y las buenas prácticas aplicadas en cada una de las ciudades.

Asimismo, se prevé la celebración de una última reunión del Comité de Proyecto antes de finalizar 2025, destinada a la presentación y cierre de la justificación final, así como a la planificación de la liquidación del convenio y adenda.

Por tanto, las consideraciones, argumentos y pruebas documentales ya aportadas en la alegación anterior resultan plenamente aplicables al presente punto.

En virtud de lo anterior, se solicita a este Tribunal de Cuentas que tenga por acreditado que la Agrupación de Municipios Innobus-Tur, de la que forma parte el Ayuntamiento de Málaga, ha mantenido una coordinación técnica y un seguimiento continuado del proyecto, mediante reuniones periódicas y mecanismos efectivos de intercambio de información.

En consecuencia, y al quedar demostrado que sí se han llevado a cabo actuaciones de coordinación y evaluación, se solicita la supresión de la observación y de la Recomendación nº 6 en el texto definitivo del informe.

- *Pág. 103 y 104: **"Todas las entidades fiscalizadas han aprobado un Plan de Medidas Antifraude (PMA) con posterioridad a la presentación de la solicitud de las subvenciones, si bien todas ellas los aprobaron antes de la resolución de concesión de las ayudas. Todos los PMA, salvo los de los Ayuntamientos de Málaga y Palma, han sido actualizados con posterioridad. Todos los ayuntamientos constituyeron una unidad o comisión antifraude, aunque no en todos los casos han estado activas. Solo consta que se han reunido las de los Ayuntamientos de Murcia y Palma durante el periodo de ejecución de los proyectos subvencionados.***

  Recomendación nº 7: Se recomienda a los Ayuntamientos de Málaga y Palma que establezcan procedimientos que permitan la revisión periódica de los PMA y su adaptación a las circunstancias acaecidas con posterioridad a su aprobación, dotándose de los medios adecuados para poder realizar estos procesos internamente."

En lo que respecta al Ayuntamiento de Málaga, debe aclararse que, si bien el Plan de Medidas Antifraude (PMA) no ha sido objeto de modificación formal posterior a su aprobación, ello no implica la inactividad del Comité Antifraude ni la falta de seguimiento del propio Plan.

Por el contrario, el Comité Antifraude se ha reunido de forma periódica desde la aprobación del PMA, realizando un seguimiento continuo de su aplicación y eficacia.

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	36/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

Estas reuniones constan en actas que ya fueron remitidas al Tribunal de Cuentas en la primera petición de fiscalización, acreditando la actividad regular del Comité. Se adjuntan en el enlace proporcionado las actas de las dos últimas reuniones, las cuales no habían sido aportadas anteriormente en la carpeta denominada "***Actas Comité Antifraude***".

El Comité Antifraude ha celebrado reuniones en las siguientes fechas:

- 15/09/2022
- 14/09/2023
- 06/03/2024
- 01/07/2025
- 31/07/2025 (extraordinaria)

En todas ellas se abordaron cuestiones relativas al seguimiento del Plan de Medidas Antifraude, la evaluación de riesgos, la revisión de los controles internos y la comunicación de posibles incidencias o alertas, dando cumplimiento efectivo a los principios de prevención, detección y corrección de posibles irregularidades.

En consecuencia, se solicita que se rectifique la observación realizada porque si bien el Plan de Medidas Antifraude no ha sido objeto de modificación, sí ha sido objeto de seguimiento y control continuo por parte del Comité Antifraude, que ha celebrado reuniones periódicas documentadas entre septiembre de 2022 y julio de 2025. Además, la actividad de dicho Comité garantiza la eficacia del PMA y la adaptación práctica de sus medidas a la evolución de los proyectos y del marco de gestión de los fondos, cumpliendo así con los principios de prevención y revisión periódica recomendados.

- *Pag 104.* ***Todas las entidades, salvo el Ayuntamiento de Málaga, han incluido en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos examinados condiciones especiales de ejecución con el fin de promover la igualdad en el mercado de trabajo y/o medidas relacionadas con la igualdad de género como criterios de adjudicación en caso de empate.***

En cuanto a la observación incluida en su página 104 que "todas las entidades, salvo el Ayuntamiento de Málaga, han incluido en los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los contratos examinados condiciones especiales de ejecución para promover la igualdad en el mercado de trabajo y/o medidas relacionadas con la igualdad de género como criterios de adjudicación en caso de empate". Sin embargo, dicha observación no se ajusta a la realidad en el caso de las licitaciones tramitadas por la Empresa Malagueña de Transportes, S.A.M. (EMTSAM). A continuación, se detallan las razones, debidamente fundamentadas en la normativa aplicable y en los pliegos de EMTSAM, que desvirtúan la citada observación:

1. Todas las licitaciones de EMTSAM incorporan en sus Pliegos de Cláusulas Administrativas Particulares un Anexo VIII titulado "Declaración sobre la Promoción de

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	37/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

Igualdad". En dicho anexo, las empresas licitadoras deben declarar y asumir un compromiso expreso con el principio de igualdad dentro de sus organizaciones. La declaración enumera medidas concretas de fomento de la igualdad de oportunidades (por ejemplo, elaboración e implantación de un Plan de Igualdad, representación equilibrada de mujeres y hombres, medidas de conciliación, igualdad retributiva, prevención del acoso, etc.) que la empresa se compromete a aplicar, debiendo además facilitar a EMTSAM los datos necesarios para acreditar la veracidad de este compromiso. Esta exigencia como se puede comprobar consta en el Anexo VIII del PCAP, evidenciando que desde el inicio del procedimiento de contratación se promueve activamente la igualdad mediante una obligación formal para todos los licitadores de adherirse a estos principios.

2. En caso de empate entre ofertas, en las licitaciones de la empresa municipal de transportes, siempre se aplican criterios sociales de desempate previstos en la legislación vigente, concretamente los del artículo 147.2 de la Ley 9/2017, de Contratos del Sector Público (LCSP) y su correlativo artículo 66.11 del Real Decreto-ley 3/2020, de 4 de febrero.

Estos preceptos establecen que, ante un empate tras la evaluación de las ofertas, se dará preferencia, por orden, a las empresas que destaquen en ciertos aspectos de política social, incluyendo, entre otros: tener mayor porcentaje de trabajadores con discapacidad o en exclusión social, tener menor porcentaje de contratos temporales, y contar con un mayor porcentaje de mujeres empleadas en la plantilla.

Así, por ejemplo, como se puede verificar la cláusula 11.6 del PCAP de EMTSAM del exp. 016/2022 recoge expresamente esta forma de resolver empates, disponiendo que el desempate se efectuará mediante la aplicación de dichos criterios sociales legales. En caso de persistir el empate tras aplicar esos criterios de igualdad y laborales, se recurre finalmente al sorteo, conforme a la norma.

Por tanto, no es cierto que EMTSAM carezca de medidas relacionadas con la igualdad de género en caso de empate, pues estas están incorporadas de pleno derecho vía normativa estatal en todos sus procedimientos, tal como refleja su pliego.

3. Adicionalmente, conviene resaltar que antes de la adjudicación definitiva EMTSAM verifica el cumplimiento efectivo de las obligaciones legales en materia de igualdad por parte de la empresa adjudicataria. En particular, se requiere de forma obligatoria que las empresas que estén legalmente obligadas a disponer de un Plan de Igualdad aporten copia vigente de dicho Plan durante el trámite de documentación previa a la adjudicación (conforme a la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, art. 45). Esta exigencia consta por ejemplo (al igual que se incluye en el resto de las licitaciones) en la cláusula 12.1 del PCAP 016/2022, relativa a la documentación que debe presentar la licitadora propuesta como adjudicataria, y se articula en coordinación con las citadas normas.

En coherencia con ello, si la empresa seleccionada no presentase el Plan de Igualdad exigible, no se podría formalizar el contrato y se tendría por retirada su oferta, al incurrir

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	38/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

en un supuesto legal que impide la contratación. En la práctica, EMTSAM asegura con este control que ninguna adjudicación sea formalizada sin que el contratista acredite su compromiso con la igualdad de género, reforzando así el cumplimiento de la normativa vigente en todos los contratos.

4. Por último, señalar, en cuanto a las condiciones especiales de ejecución previstas en el artículo 202 de la LCSP, la normativa solo exige introducir al menos una condición de esta naturaleza, vinculada al objeto del contrato. En este sentido EMTSAM, cumple rigurosamente con esta exigencia legal. En el caso de las licitaciones examinadas se ha incluido una condición especial de ejecución de carácter medioambiental, por considerarse la más adecuada dada la naturaleza técnica y ambiental del contrato. Esta decisión se ampara en que el objeto del contrato de las licitaciones objeto de la muestra, se prestaban mejor a una cláusula ambiental específica, sin perjuicio de que el compromiso con la igualdad ya quede garantizado por las medidas descritas en los puntos anteriores. Cabe destacar que la LCSP no obliga a acumular múltiples condiciones especiales de ejecución, sino al menos una, por lo que no puede inferirse incumplimiento alguno por el hecho de que la condición escogida sea medioambiental.

Por todo lo expuesto se considera que las licitaciones de EMTSAM sí incorporan medidas efectivas de promoción de la igualdad de oportunidades y de género, aunque éstas adopten formas distintas, pero igualmente válidas a las señaladas en la observación del Tribunal de Cuentas.

Así, a través del Anexo VIII del pliego (declaración y compromiso expreso de las empresas licitadoras con la igualdad), de los criterios de desempate sociales legales aplicados (cláusula 11.6 o 147.2 de la LCSP), y de la exigencia preceptiva de disponer de un plan de igualdad a las empresas adjudicatarias (en caso de estar en el umbral que se establece en la norma), se estima que EMTSAM da pleno cumplimiento a la normativa en materia de igualdad en la contratación pública. Por lo tanto, la afirmación de que el Ayuntamiento de Málaga (y sus entidades, como EMTSAM) no habría incorporado tales consideraciones de igualdad en sus pliegos a nuestro entender no resulta ajustada a la realidad de los expedientes examinados, motivo por el cual se formula la presente alegación para la rectificación de la observación correspondiente en el informe definitivo.

Por todo ello, **se solicita que el Tribunal de Cuentas tenga por justificadas las actuaciones expuestas y, en consecuencia, proceda a la revisión, matización o supresión de las observaciones incluidas en el anteproyecto, reflejando en el informe definitivo la correcta gestión desarrollada por el Ayuntamiento de Málaga y la EMTSAM en el marco de la fiscalización sobre las medidas adoptadas para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo.**

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	39/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

En virtud de lo expuesto, se solicita se tenga por presentado el presente escrito y la documentación al efecto por parte de la Corporación Municipal a la que represento.

En Málaga, a fecha de la firma electrónica.

El Alcalde - Presidente

Fdo.: Francisco de la Torre Prados.

Ayuntamiento de Málaga
Casa Consistorial. Av. Cervantes, 4.
29016 Málaga

+34 951 926 010
info@malaga.eu
www.malaga.eu

Código Seguro De Verificación	[redacted]	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Francisco de la Torre Prados - Alcalde Presidente	Firmado	04/11/2025 12:11:01
Observaciones		Página	40/40
Url De Verificación	https://valida.malaga.eu/verifirma/code/[redacted]		
Normativa	Este informe tiene carácter de copia electrónica auténtica con validez y eficacia administrativa de ORIGINAL (art. 27 Ley 39/2015).		

[redacted]

TRIBUNAL DE CUENTAS

Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Murcia

MARIA ISABEL FERNANDEZ GUERRAS con DNI [redacted] ha registrado el trámite Trámite de alegaciones al Anteproyecto de Informe de Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024 a las 09:12:24, el día 31/10/2025.
Su número de registro es el [redacted]

TRÁMITE DE ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024

FORMULARIO 1: IDENTIFICACIÓN

Identificación del alegante

Nombre y apellidos:
JOSÉ FRANCISCO BALLESTA GERMÁN

DNI:
[redacted]

Cargo:
ALCALDE

Entidad:
AYUNTAMIENTO DE MURCIA

Periodo:
Desde 17 de junio de 2023 hasta la actualidad

Correo electrónico:
[redacted]

En caso de que el Presidente/Expresidente de la entidad no sea quien vaya a firmar el envío telemático de las alegaciones marque "No" y cumplimente la información identificativa del representante. En otro caso marque "Sí".
No

Identificación de la persona autorizada para el envío

Nombre y apellidos:
MARÍA ISABEL FERNÁNDEZ GUERRAS

DNI:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

[redacted]

Cargo:
DIRECTORA DE TRÁFICO Y TRANSPORTES

Correo electrónico:
[redacted]

Anexos de la sección:
Nombre: Autoriz Remision Alegaciones.pdf, Hash: 3olxL3b9jH7H0nTNnPDo9A==

FORMULARIO 2: ALEGACIONES

Alegaciones al anteproyecto

Grupo 1 de 1

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
21,94,100,

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
1. Se señala por ese Tribunal de Cuentas en la página 21 del citado Anteproyecto de informe, en relación con PMUS, que el Ayuntamiento de Murcia -entre otros- habían aprobado PMUS con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley a la que se refiere el Anteproyecto, sin que se hayan llevado a cabo las modificaciones necesarias para adaptarlos, precisando en nota a pie de página (14), que el Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria formalizó -en mayo de 2025- un contrato de consultoría y asistencia para la actualización del PMUS. Esa misma consideración se hace en el apartado de Conclusiones, III.2 ('Relativas a la Planificación sobre movilidad sostenible'), página 94 del Anteproyecto de informe.

2. No consta que los Ayuntamientos de Murcia (…) hayan informado, al Ministerio concedente de las ayudas, la percepción de otras subvenciones o ayudas para una misma actuación. En el caso del Ayuntamiento de Murcia, la percepción de fondos FEDER para la ampliación de la red de plataformas reservadas destinadas a carriles bici y bus e implantación de líneas BTR, (…).

Alegación:
1. El Ayuntamiento de Murcia facilitó documentación acreditativa sobre el acuerdo de Junta de Gobierno celebrada en sesión ordinaria del día 18 de febrero de 2022 por el que se aprobó el 'ENCARGO DE REDACCIÓN DE PROYECTOS PARA LA IMPLANTACIÓN DE TRES LÍNEAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO DE LA TIPOLOGÍA DE BUS DE TRÁNSITO RÁPIDO (BTR) Y ACTUALIZACIÓN Y REVISIÓN DEL PLAN DE MOVILIDAD URBANA SOSTENIBLE DE MURCIA EN SUS FASES I Y II' a la mercantil Urbanizadora Municipal, S.A. (URBAMUSA), y acuerdo de 28 de marzo de

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

2025 de la Junta de Gobierno de ampliación del periodo de ejecución del citado encargo hasta 31 de octubre de 2025; de hecho, con fecha 19 de octubre de 2025, el nuevo PMUS actualizado fue presentado ante el Consejo Social de la Ciudad, tal y como figura publicado en la página WEB del Ayuntamiento de Murcia (Sección noticias: https://web.murcia.es/noticia/murcia-presenta-su-nuevo-modelo-de-movilidad-ante-elconsejo- social-de-la-ciudad). Puede concluirse, por tanto, que por esta Entidad se han llevado a cabo actuaciones en orden a la adaptación y actualización del PMUS. Véase registro en la Sede de ese Tribunal núm. 202599900065209, 24/06/2025, 15:04:44 horas; ó número de registro 202599900059345, del día 05/06/2025.

2. El Ayuntamiento de Murcia comunicó al Ministerio la percepción de fondos FEDER, lo que fue acreditado durante el procedimiento de fiscalización seguido mediante la aportación a ese Tribunal de la Memoria Técnica y Financiera en su día presentada al Ministerio, figurando expresamente en sus apartados 2.2 y 6.2 la alusión a tales fondos percibidos:

-En el apartado 2.2 de esa Memoria ('Contribución de las actuaciones propuestas a un plan global o a un instrumento de planificación existente o plan estratégico y resultados esperados') se precisó lo siguiente: 'Todas las actuaciones están relacionadas con el Proyecto de Servicio de la Nueva Red de Transporte Público Colectivo Mediante Autobús Urbano de la Ciudad de Murcia aprobado inicialmente en Junta de Gobierno el 16 de julio de 2021 y cuya fase de información pública terminó el 15 de septiembre de 2021. Este proyecto estaba previsto en el eje Nº1 del PMUS. También encajan con los objetivos de desarrollo inteligente y mejora de la movilidad marcados en la Estrategia de Desarrollo Urbano Sostenible Integrado (EDUSI) 2020, con un presupuesto total de 17.588.716 € financiado en un 80% por los Fondos FEDER, y en un 20% por el Ayuntamiento, financiando actuaciones de carriles bici y peatonalización del centro urbano. Las actuaciones también están en línea con el proyecto "MI MURCIA, tu ayuntamiento inteligente, cercano, abierto e innovador", de 7.018,82 € aportados en un 69% por el Ministerio de Energía, Turismo y Agenda Digital, a través de Red. es, y en un 31% por el Ayuntamiento de Murcia, donde también se incluyen proyectos de digitalización y fomento de la movilidad ciclista y peatonal. (…)'. -Y en su apartado 6.2 ('Complementariedad o relación de la solicitud con otras propuestas presentadas'): 'Las 5 actuaciones también están relacionadas con el proyecto de "Reordenación y acondicionamiento del viario público para la implantación de transporte público colectivo de energías alternativas, promoción de la movilidad peatonal e implantación de carril bici (BTR)" con número de expediente FEDER-EELL 2019-001348, presentado a la Convocatoria del programa de ayudas a proyectos singulares de entidades locales que favorezcan el paso a una economía baja en carbono en el marco Programa Operativo FEDER de crecimiento sostenible 2014-2020, cuya resolución se espera en el último trimestre de 2021. Este proyecto está relacionado con las 5 actuaciones a presentar, ya que conformaría la red de transporte público y carriles bicis de la ciudad, así como estará relacionada con las actuaciones 1, 2 y 3 de esta solicitud. (…)'. Se acompaña con las presentes alegaciones la citada Memoria Técnica y Financiera, presentada -junto con otra documentación- a través de la Sede Electrónica de ese Tribunal de Cuentas el pasado 10 de octubre de 2025, a las 13:56 h., núm. de registro 202599900091075, así como correo electrónico remitido a ese Tribunal el mismo día a las 10:27 h. (dirección de correo electrónico: D6f. Transporte sostenible" <d6f.transporte.sostenible@tcu.es>,), anticipando la información. La licitación conjunta de las actuaciones carriles bus/BTR y bicicleta obedece a las necesidades de la ejecución de los proyectos con el menor impacto y afección a los viales.

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Como se ha reiterado, el Ayuntamiento de Murcia elevó consulta al MITMA, cuya respuesta se facilita (pregunta 1.32 del documento 'Resolución provisional del Programa de Ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y transformación sostenible del transporte (convocatoria 2021)'. Además, en el documento elaborado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana"Preguntas y Respuestas sobre el programa ayudas a municipios para la implantación de zonas de bajas emisiones y la transformación digital y sostenible del transporte urbano" (3/09/2021), publicado en la página WEB del Ministerio (https://femp-fondos-europa.es/documentos/pyr-programa-de-ayudas-a-municipios-zbey- transf-digital-y-sostenible-del-transporte-urbano/ , archivo llamado PyR programa ayudas a municpios zbe y td transp 3-9-21), constan dos preguntas formuladas por esta Entidad en referencia a esta situación (3.11 ¿Son compatibles las ayudas con cargo al Mecanismo de Reconstrucción y Resiliencia con otros fondos europeos como Innovation Funds o FEDER? ¿Y con los fondos nacionales o procedentes de una subvención autonómica?), siendo la respuesta: Ver artículo 18 de la OM que regula las bases. En el caso de que exista alguna subvención para el desarrollo de una actuación para la que se solicita ayudas, ésta debe reflejarse tanto en la memoria técnica y financiera como en el Anexo IV Declaración responsable sobre cumplimiento de requisitos exigidos al beneficiario, todo lo cual fue cumplimentado por parte de la Entidad. Por todo lo anterior, debe considerarse efectuada por el Ayuntamiento de Murcia la comunicación al Ministerio concedente de las ayudas sobre percepción de otras subvenciones/ayudas para una misma actuación por el Ayuntamiento de Murcia.

Documentos (descripción de los documentos aportados):
Escrito principal de alegaciones, justificantes comunicación a ese Tribunal de Cuentas, enlaces a WEB

Documentos:
Nombre: 10 10 2025 Justif presenta_Justif presentac MITMA.pdf, Hash: n+NnXAx8Hi8h4QhESMX4lg==
Nombre: Mail 10 10 2025 Isabel Fdez Re 4 Petic Murcia Fiscaliz mov sost.pdf, Hash: fuWmK+xvaNm67P+Rho527A==
Nombre: Alegaciones al inf prov T Ctas Fdo.pdf, Hash: 7XiUHDXX90g0zF3QPd3shQ==
Nombre: Memoria_tecnica_y_financiera_1_MURCIA_completa.pdf, Hash: Qoe/otjyAlZ8oURR0qda+w==

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

TRIBUNAL DE CUENTAS

Alegaciones formuladas por el Alcalde del Ayuntamiento de Palma

JUAN JOSE ELIAS PEREZ con DNI [redacted] ha registrado el trámite Trámite de alegaciones al Anteproyecto de Informe de Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024 a las 14:13:23, el día 05/11/2025.
Su número de registro es el 2025[redacted]

TRÁMITE DE ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024

FORMULARIO 1: IDENTIFICACIÓN

Identificación del alegante

Nombre y apellidos:
Jaime Martinez Llabres

DNI:
[redacted]

Cargo:
Alcalde

Entidad:
Ayuntamiento de Palma

Periodo:
2023-2027

Correo electrónico:
[redacted]

En caso de que el Presidente/Expresidente de la entidad no sea quien vaya a firmar el envío telemático de las alegaciones marque "No" y cumplimente la información identificativa del representante. En otro caso marque "Sí".
No

Identificación de la persona autorizada para el envío

Nombre y apellidos:
Juan José Elías Perez

DNI:
[redacted]

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Cargo:
Director Gerente EMT Palma

Correo electrónico:
[redacted]

Anexos de la sección:
Nombre: MODELO_AUTORIZACION_TRIBUNAL_DE_CUENTAS_-_SEFYCU_4214742.pdf, Hash: 00O0tC8AaGHVUVZu8UOs9g==

FORMULARIO 2: ALEGACIONES

Alegaciones al anteproyecto

Grupo 1 de 3

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
34

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
7

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
A diciembre de 2022 la empresa contaba con una planta fotovoltaica situada en el centro de operaciones y disponía de luminarias de bajo consumo energético en este centro y en su centro administrativo, pero no en el centro logístico, en el que se ubican el aparcamiento de autobuses y el taller de mantenimiento y reparaciones.

Alegación:
Cabe indicar que el centro de operaciones y el centro logístico de la EMT-Palma son el mismo centro por lo que solicitamos la corrección del parágrafo anterior. Por lo que la EMT Palma disponía de una planta fotovoltaica cumpliendo los estándares vigentes.

Grupo 2 de 3

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
77

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
7

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
Pese a estas previsiones, el Comité se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024 con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto entre actuaciones ejecutadas por cada socio o traspasos entre ciudades y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto. Sin embargo, no se abordaron en estas reuniones otras cuestiones para la puesta en común de las conclusiones, procesos y de desarrollo de software común, tal y como se preveía al constituirse la agrupación

Alegación:
La observación incluida en el informe no se ajusta a la realidad organizativa ni al funcionamiento efectivo de la Agrupación Innobus-Tur. Además del Comité de Proyecto, la Agrupación cuenta con una Comisión Técnica que viene reuniéndose de manera periódica desde el 15 de septiembre de 2022, aproximadamente cada mes y medio, manteniendo su actividad de forma continuada hasta junio de 2025. Se aportan como documentación complementaria las actas de las reuniones celebradas durante dicho periodo, recopiladas en la carpeta denominada "Reuniones INNOBUS". Esta Comisión Técnica está compuesta por técnicos representantes de cada una de las empresas de transporte que integran la Agrupación de Municipios Innobus-Tur, entre ellas la EMT de Palma. Su cometido principal es coordinar los aspectos técnicos, operativos y tecnológicos de las distintas actuaciones vinculadas al proyecto. Durante estas sesiones se han analizado y compartido los avances en la ejecución de los proyectos, los resultados obtenidos, las metodologías implantadas y las soluciones técnicas desarrolladas. Dichos encuentros han constituido el foro principal de trabajo y coordinación técnica entre los socios, facilitando la unificación de criterios, el intercambio de información y la coherencia global del proyecto en las diferentes ciudades participantes.Por tanto, aunque las reuniones del Comité de Proyecto han tenido un carácter más puntual y centrado en aspectos de gestión económica y administrativa, la coordinación técnica y operativa del proyecto se ha mantenido de forma constante y efectiva gracias a la labor desarrollada por la Comisión Técnica, que cumple precisamente las funciones de seguimiento, evaluación y puesta en común de resultados. Cabe señalar, además, que está prevista la celebración de una reunión final del Comité de Proyecto antes de la finalización de 2025, destinada a cerrar la justificación y la liquidación del proyecto, asegurando así el cumplimiento íntegro de las previsiones del convenio. En consecuencia, se solicita a este Tribunal de Cuentas que considere acreditado que la Agrupación de Municipios Innobus-Tur ha mantenido una actividad continuada de coordinación y seguimiento técnico durante toda la ejecución del proyecto, cumpliendo los objetivos de intercambio de información, procesos y resultados establecidos en el convenio. Por todo lo expuesto, y habiéndose aportado la documentación acreditativa correspondiente, se solicita la retirada de la observación formulada en el texto definitivo del informe.

Documentos (descripción de los documentos aportados):
actas reuniones

Documentos:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Nombre: Reuniones INNOBUS.zip, Hash: +89PC2G6xRoRtt9hBrd5fA==

Grupo 3 de 3

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
99

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
3-4

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
La agrupación de municipios formada por los Ayuntamientos de Málaga, Palma y Las Palmas de Gran Canaria, junto con el de San Sebastián, para solicitar subvenciones del Programa de ayudas para la transformación digital y sostenible del transporte urbano, PRTR, tampoco ha llevado a cabo las actuaciones de seguimiento y puesta en común de las conclusiones, procesos y, en la medida de lo posible, de desarrollo de software común para abaratar los costes y trabajar a favor de la estandarización de los sistemas, previstas en el convenio por el que se constituyó. El Comité del Proyecto se ha reunido únicamente en tres ocasiones, todas ellas en 2024, con el único objetivo de revisar la ejecución del proyecto y adoptar decisiones sobre transferencias internas de presupuesto y evitar de esta manera posibles incumplimientos en algunas de las actuaciones previstas en el proyecto. Los ayuntamientos examinados o las empresas concesionarias del servicio de transporte público colectivo urbano realizan encuestas de satisfacción a los usuarios, que les permiten conocer la opinión de los viajeros sobre la calidad del servicio, la infraestructura, la seguridad, los precios y la cobertura, utilizando cuestionarios para identificar áreas de mejora y evaluar la experiencia del usuario. (Subapartado II.4) RECOMENDACIÓN N.º 6: Los ayuntamientos fiscalizados deberían establecer los procedimientos que sean precisos para verificar el grado de ejecución y la efectividad de las actuaciones realizadas para lograr la movilidad del transporte público colectivo y su adecuación a las necesidades del servicio. Dicho seguimiento debería servir también para identificar aspectos susceptibles de mejora y/o de actualización, a la vista de los resultados obtenidos y de las novedades que, en áreas como la digitalización, puedan surgir periódicamente en el sector.

Alegación:
En relación con esta recomendación, se reitera lo ya expuesto en alegaciones anteriores, concretamente en la formulada respecto a la página 80 del anteproyecto, donde se detalló que la Agrupación de Municipios Innobus-Tur, de la que forma parte el Ayuntamiento de Palma, ha venido desarrollando de manera continuada actuaciones de coordinación técnica, seguimiento y puesta en común de resultados. La Agrupación dispone de una Comisión Técnica que se encuentra activa desde el 15 de septiembre de 2022, integrada por técnicos representantes de las empresas de transporte de los municipios participantes. Esta Comisión se reúne con una periodicidad aproximada de mes y medio y constituye el principal órgano de trabajo y coordinación operativa del proyecto. En el marco de estas reuniones se han analizado conjuntamente los progresos de las distintas actuaciones, los procesos técnicos y de digitalización implantados, así como los resultados obtenidos y las buenas prácticas

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

compartidas entre las ciudades implicadas. Del mismo modo, está prevista la celebración de una sesión final del Comité de Proyecto antes de concluir 2025, con el propósito de presentar la justificación definitiva y planificar la liquidación del convenio y su adenda, garantizando así el cierre ordenado del proyecto. Por todo ello, los argumentos y la documentación ya aportados en la alegación anterior resultan plenamente aplicables al presente apartado. En consecuencia, se solicita a este Tribunal de Cuentas que considere acreditado que la Agrupación de Municipios Innobus-Tur, de la que forma parte el Ayuntamiento de Palma, ha mantenido una coordinación técnica y un seguimiento continuado del proyecto, mediante reuniones periódicas y mecanismos efectivos de intercambio de información. Por tanto, al quedar demostrado documentalmente que se han realizado actuaciones constantes de coordinación y evaluación, se solicita la supresión de la observación y de la Recomendación nº 6 del texto definitivo del informe

Documentos (descripción de los documentos aportados):
actas reuniones enviadas en punto anterior

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

TRIBUNAL DE CUENTAS

Alegaciones formuladas por la Alcaldesa del Ayuntamiento de Zaragoza

EDUARDO E BERMUDO FUSTERO con DNI [redacted] ha registrado el trámite Trámite de alegaciones al Anteproyecto de Informe de Fiscalización sobre las medidas adoptadas por las entidades locales para lograr una movilidad sostenible en el transporte público colectivo, ejercicios 2023 y 2024 a las 12:12:51, el día 05/11/2025.
Su número de registro es el 2025[redacted]

TRÁMITE DE ALEGACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS POR LAS ENTIDADES LOCALES PARA LOGRAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE EN EL TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO, EJERCICIOS 2023 Y 2024

FORMULARIO 1: IDENTIFICACIÓN

Identificación del alegante

Nombre y apellidos:
NATALIA CHUECA MUÑOZ

DNI:
[redacted]

Cargo:
ALCALDESA DEL AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

Entidad:
AYUNTAMIENTO DE ZARAGOZA

Periodo:
2023-2027

Correo electrónico:
[redacted]

En caso de que el Presidente/Expresidente de la entidad no sea quien vaya a firmar el envío telemático de las alegaciones marque "No" y cumplimente la información identificativa del representante. En otro caso marque "Sí".
No

Identificación de la persona autorizada para el envío

Nombre y apellidos:
EDUARDO ENRIQUE BERMUDO FUSTERO

DNI:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

[redacted]

Cargo:
JEFE DE LA OFICINA JURIDICA MEDIO AMBIENTE Y MOVILIDAD

Correo electrónico:
[redacted]

Anexos de la sección:
Nombre: Autorizacion.pdf, Hash: m9ZQm/lMhpH64MCFvH8JnQ==

FORMULARIO 2: ALEGACIONES

Alegaciones al anteproyecto

Grupo 1 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
21

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
5

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
1. En la página 21 se indica que no se han llevado a cabo las modificaciones necesarias para adaptar el PMUS al contenido mínimo previsto en la Ley de cambio climático y transición energética.

Alegación:
En este sentido, cabe señalar que dicha adaptación se realizará en la próxima revisión del PMUS, que ha de completarse en todo caso antes del 31 de diciembre de 2027.

Grupo 2 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
23

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
1

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 23 se mencionan ciertos municipios que disponen de programas o planes de contratación para la renovación de la flota de autobuses, suministros de sistemas de ayuda a la explotación, billetaje y monética y otros; sin incluir a Zaragoza en esa mención.

Alegación:
Al respecto cabe señalar que en el caso de Zaragoza, al haberse licitado muy recientemente el nuevo contrato de concesión de servicio público (anuncio publicado en la Plataforma de Contratación del Sector Público el 28 de octubre de 2025), tales medidas se han incorporado a los pliegos de dicho contrato. Todos los detalles pueden consultarse en los documentos integrantes del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares y sus anexos, en el siguiente vínculo: https://contrataciondelestado.es/wps/poc?uri=deeplink:detalle_licitacion&idEvl=n2Ss33rl5KadkQsA7ROvsg%3D%3D
Así, en concreto, los nuevos pliegos contemplan entre otras medidas:
• Renovación de la flota: incorporación de vehículos limpios, con objetivo de que al final del contrato la totalidad de la flota sea de cero emisiones (apartado 2.1..4 PPTP).
• Sistemas de ayuda a la explotación: con definición de un Centro de control del SAE, equipo embarcado en los autobuses y Centro de control del Ayuntamiento (Anexo 8 al PPTP).
• Sistemas avanzados de billetaje y validación (Anexo 8 al PPTP).

Grupo 3 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
38

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
4

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 38 se señala que la entidad no tenía implantado un sistema de gestión ambiental ni había recibido alguna certificación sobre la gestión medioambiental.

Alegación:
Al respecto ha de señalarse que la entidad gestora del transporte urbano colectivo en autobús, AVANZA ZARAGOZA, S.A.U., disponía en la fecha de referencia (31/12/2022) un sistema implantado y certificado en varias normas vinculadas a la gestión ambiental, contando con certificados ISO 14001 Sistema de Gestión Ambiental e ISO 50001 Sistemas de Gestión Energética. Se adjuntan ambos certificados.

Documentos (descripción de los documentos aportados):

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Certificados AENOR

Documentos:
Nombre: Cerfificado Sistema Gestion Energetica.pdf, Hash: Nrrdgr+1CbSdnQgZ0n2khw==
Nombre: Certificado Sistema Gestion Ambiental.pdf, Hash: 2FUbguGyFja0EyT8ViN1DA==

Grupo 4 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
45

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
7

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 45, se señala que se han producido ligeros retrasos en la entrega de los vehículos adquiridos por la concesionaria del servicio.

Alegación:
Siendo ello así, ha de tenerse en cuenta la crisis global de producción de estos equipos, como consecuencia de las dificultades de suministro de materias primas y componentes derivadas de la pandemia de Covid-19, y de la guerra de Ucrania, crisis global que ha afectado a todas los sectores y que de forma evidente escapa de las posibilidades de control y corrección por parte de esta o de cualquier otra administración local.

Grupo 5 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
60

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
3

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 60, tercer párrafo, se mencionan las obras de colocación de plataformas en las paradas, con un importe total certificado de 307.722,69 euros.

Alegación:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Al respecto cabe tan solo precisar que esa cantidad incluye, junto con la colocación de plataformas propiamente dicha, el acondicionamiento de la zona adyacente que en cada caso fuera preciso.

Grupo 6 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
72

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
3

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 72, apartado II.3.2.4, no se menciona a Zaragoza como uno de los ayuntamientos que han realizado actuaciones de información y difusión del transporte colectivo sostenible.

Alegación:
Debe al respecto recordarse que desde este ayuntamiento se han efectuado las campañas que se relacionan en el documento anexo.

Documentos (descripción de los documentos aportados):
Campañas difusión transporte

Documentos:
Nombre: Campanas difusion transporte.odt, Hash: KZKgfiWA2+AOWapNBH+hGw==

Grupo 7 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
89

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
5

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 89, apartado II.6.1.2, no se menciona a Zaragoza como uno de los ayuntamientos que han introducido en enfoque de género en el ámbito de la movilidad urbana.

Alegación:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Debe sin embargo señalarse que el PMUS sí recoge este enfoque, como se puede observar en el documento de diagnóstico, que puede consultarse en el siguiente enlace: https://www.zaragoza.es/contenidos/movilidad/pdf/INDICE-INFORME_DIAGNOSTICO-PMUS_Zaragoza_VF.pdf
En particular, el apartado 4.2.1. "características de las movilidad por género", así como los gráficos 4.71 a 4.76, y las ilustraciones 4.6 a 4.12 y 7.76 y siguientes.

Grupo 8 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
91

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
4

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la página 91, apartado II.6.2.1, en relación con la publicidad activa de las información institucional, organizativa y de planificación, se señala que este ayuntamiento no ha publicado la normativa estatal y autonómica de aplicación en estos ámbitos.

Alegación:
Al respecto cabe indicar que, entendiendo que la apreciación manifestada se refiere a la normativa referente a la organización, se procederá a incluir en la información publicada la relativa a la normativa estatal y autonómica vigente en la materia, esencialmente:
Normativa estatal:
-Ley 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases del Régimen Local.
-Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril, por el que se aprueba el Texto refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local. Normativa autonómica:
-Ley 7/1999, de 9 de abril, de Administración Local de Aragón.
-Ley 10/2017, de 30 de noviembre, de régimen especial del municipio de Zaragoza como capital de Aragón.

Grupo 9 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
91

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
10 (último)

Texto sobre el que se presentan alegaciones:
En la misma página 91, apartado II.6.2.2 se afirma que el Ayuntamiento de Zaragoza no tiene enlace a la Plataforma de Contratación del Sector Público.

Alegación:
Al respecto cabe señalar que todas las licitaciones publicadas en la Plataforma de Contratación tienen un enlace accesible desde el detalle de dicha licitación en el servicio de visualización de contratación pública del Ayuntamiento de Zaragoza. No obstante, y atendiendo a la recomendación efectuada por ese Tribunal, se va a generar una página con el enlace directo a Plataforma de Contratación de los diferentes órganos de contratación.

Grupo 10 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
94

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
5 (recomendación 1)

Alegación:
A la recomendación nº 1, que tal y como ya se ha manifestado con anterioridad, se procederá a la adaptación del Plan de Movilidad Urbana Sostenible a las disposiciones de la Ley de cambio climático y transición energética en la primera revisión de dicho plan, que en todo caso se prevé esté completada en el año 2027.

Grupo 11 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
95

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
4 (recomendación 2)

Alegación:

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

A la recomendación número 2, señalar que, se procederá a recabar los datos resultantes de los indicadores durante los cinco primeros años de vigencia del PMUS, al objeto de elaborar un informe periódico. De acuerdo con la recomendación efectuada por ese Tribunal, se establecerán los procedimientos necesarios para realizar dicho seguimiento.

Grupo 12 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
96

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
2 (recomendación 3)

Alegación:
Sobre la recomendación número 3, se ha de señalar que el nuevo contrato, cuya licitación se ha publicado muy recientemente, establece en sus pliegos las obligaciones relativas a la renovación de la flota, en los siguiente términos: El porcentaje de autobuses de combustión se va reduciendo anualmente. Los objetivos establecidos en el futuro contrato de concesión actualmente en licitación son los siguientes:
• A 31 de diciembre de 2027 se renuevan vehículos para conseguir que todos tengan menos de 16 años y que el 45% de la flota sea eléctrica.
• A 31 de diciembre de 2030, el 65% de la flota será eléctrica.
• Tras la renovación de flota del año 2032, solo quedarán autobuses híbridos y eléctricos en el servicio ordinario, quedando un único autobús de combustión para (autobús especialmente diseñado para personas con movilidad reducida) en toda la flota.
• Al final de 2036, el objetivo es que toda la flota esté compuesta por vehículos de cero emisiones.
Todo ello considerando que el nuevo contrato con los nuevos requerimientos entra en funcionamiento no mas tarde del 1 de enero de 2027.

Grupo 13 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
97

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
4 (recomendación 4)

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

Alegación:
A la recomendación número 4, indicar que el nuevo contrato actualmente en licitación recoge el plan de renovación de la flota, mediante la progresiva incorporación de vehículos limpios, con el objetivo final de que al término de la concesión, cuyo plazo se fija en diez años, la totalidad de la flota sea "cero emisiones".
Dicho plan de renovación se contempla en el apartado 2.1.4 del Pliego de Prescripciones Técnicas.
El eventual incumplimiento de dicho plan o de sus fechas de incorporación de nuevas unidades constituye causa de imposición de penalidades, en los términos establecidos en la cláusula 18.2 del Pliego de Condiciones Administrativas Particulares.

Grupo 14 de 14

Tipo de alegación
Al texto

Número de página del texto (o número de cuadro o anexo):
99

Párrafo del texto (o línea del cuadro o anexo):
7 (recomendación 6)

Alegación:
En cuanto a la recomendación nº 6, finalmente, cabe manifestar que el nuevo contrato actualmente en licitación ya prevé procedimientos para verificar el grado de ejecución y efectividad de las actuaciones.

Estos procedimientos se concretan en el anexo 10 del Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares del contrato, donde se describen los distintos indicadores de calidad y disponiblidad que permiten evaluar la calidad del servicio prestado por el operador de transporte. Estos indicadores se distribuyen en seis indicadores de calidad y tres indicadores de disponibilidad:
Indicadores de calidad:
1. Índice de calidad horaria, que incluye índice de expediciones realizadas y de puntualidad.
2. Indice de calidad de los autobuses, que incluyen índices de información, limpieza, mantenimiento, atención al cliente y seguridad en la conducción.
3. Índice de calidad en paradas
4. Índice de calidad en la información dinámica
5. Índice de calidad en el tratamiento de las reclamaciones.
6. Índice de satisfacción al cliente.
Indicadores de disponibilidad:
1. Índice de disponibilidad del autobús.
2. Indice de disponibilidad del autobús en primeras salidas
3. Índice de disponibilidad en equipamiento embarcado.
En los anexos10 y 11 del PPTP se concretan aspectos relacionados con la medición del índice de calidad del autobús y el índice de satisfacción al cliente.
Para evaluar todos estos aspectos, el ayuntamiento de Zaragoza contará con una asistencia técnica a

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]

la operación del autobús, que se licitará próximamente, y que ayudará al Servicio de Transporte público en la gestión del control de la calidad y la disponibilidad del sistema de transporte por autobús.

Documento firmado electrónicamente por el Tribunal de Cuentas.
Autenticidad verificable mediante Código Seguro de Verificación (CSV) en https://sede.tcu.es
CSV: [redacted]