



Asunto: Fiscalización Tribunal de Cuentas del Tranvía de Parla.
Acuerdo de la Comisión Mixta Congreso-Senado de Diciembre de 2013.

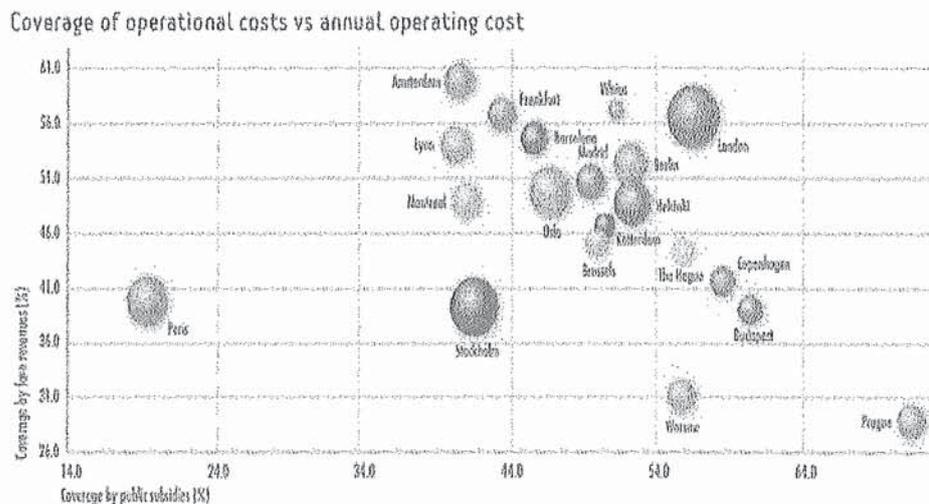
I.- INTRODUCCIÓN.

Una lectura precipitada del Anteproyecto de Informe llevado a cabo por el Tribunal de Cuentas podría dar lugar a cualquier lector a obtener la conclusión de que el Tranvía de Parla ha resultado ser un proyecto deficitario y que ha sumido en problemas a la ciudad de Parla. Nada más lejos de la realidad. Por eso queremos empezar estas alegaciones resaltando varios aspectos que en la proliferación de datos que se contienen en el A.I. junto con los que vamos a aportar a continuación, podrían quedar desvirtuados, pero que están contenidos en el Informe y por ello no son sospechosos de parcialidad.

Nos referimos en primer lugar a la evolución del coste total del servicio (página 82 del A.I.) que indica que *“La cobertura del coste se ha estabilizado a partir de 2013, financiándose las tres cuartas partes con la recaudación o billeteaje y la otra cuarta parte con la aportación al déficit de explotación que realizan el CRTM y el Ayuntamiento de Parla”*.

Es decir, según los propios datos del A.I., la explotación del Tranvía de Parla se autofinancia en un 75% necesitando tan sólo un 25% de aportación por parte de las Administraciones Públicas, en este caso, el Ayuntamiento de Parla y el Consorcio Regional de Transportes.

Puesto ese dato en comparación con el coste operacional para las Administraciones Públicas del transporte público en Europa, resulta que el Tranvía de Parla es el segundo más barato, en coste para las Administraciones Públicas, del continente, después de París.. Así se refleja en el siguiente cuadro:



1

¹ Datos tomados del EMTA Barometer 2013

Mientras, por ejemplo, los transportes públicos de Madrid necesitan de la financiación pública alrededor del 50% de su coste de explotación, el Tranvía de Parla sólo lo necesita en un 25% según datos del propio A.I.

De esto se desprende otro dato que ciertamente resulta curioso, en particular sobre la publicidad engañosa que se ha vertido contra el Proyecto del Tranvía de Parla.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid viene financiando de forma bien diferente a los transportes públicos de Madrid, incumpliendo al menos desde el año 2008 su obligación de trato igualitario a todos los sistemas de transporte. Siguiendo datos de los Estados de ejecución de los presupuestos anuales del Consorcio Regional de Transportes, se establece la siguiente comparativa en las transferencias corrientes del CRTM a los concesionarios de Metros Ligeros/Tranvías en la Comunidad de Madrid:

En miles de euros (datos presupuesto limitativo) Datos del informe Cámara de Cuentas Regional y de los Presupuestos del Consorcio Regional de Transportes de Madrid.

	<u>Metro Ligero Norte</u>	<u>Metro Ligero Oeste</u>	<u>Tranvía de Parla</u>
Año 2007	6.983	6.105	0
Año 2008	18.026	26.397	1.014
Año 2009	17.956	29.064	1.796
Año 2010	23.226	28.936	2.012
Año 2011	24.245	37.254	2.197
Año 2012	21.646	75.831	2.671
Año 2013	21.247	76.505	1.571

Total periodo analizado: 2007-2013

Metro Ligero Norte (transferencias CRTM)	133.332 miles de euros
Metro Ligero Oeste (transferencias CRTM)	280.092 miles de euros
Tranvía de Parla (transferencias CRTM)	11.263 miles de euros.

Los datos son tan elocuentes que no merecen más comentarios.

La diferencia de trato que el Tranvía de Parla ha recibido por parte del CRTM sí que merecería un estudio completo y detallado del Tribunal de Cuentas o incluso de órganos judiciales del orden penal.

En todo caso, y aún a pesar de la discriminación que se refleja en las transferencias recibidas por unos y otros medios de transporte público, se evidencia que comparativamente al resto de medios de transporte europeos, el Tranvía de Parla es el que menos cuesta a las Administraciones públicas (25% frente a la media del transporte público de la Comunidad de Madrid, del 50%) y que cuesta al CRTM, y por ende a los ciudadanos de Madrid, tan sólo un 4% de lo que cuesta el Metro Ligero Oeste (Boadilla y Pozuelo).

El A.I. parece dar a entender que el Ayuntamiento de Parla no podría soportar el coste del Tranvía o que en su génesis inicial no se tuvo en cuenta el coste y el impacto sobre las cuentas municipales que generaría en el futuro. Volviendo a las cifras anteriores, si el Ayuntamiento de Parla hubiera recibido un trato igual al que obtienen los Metros Ligeros de Boadilla y Pozuelo, el Tranvía de Parla estaría más que totalmente pagado. Por otro lado, si en 7 años el Tranvía de Pozuelo/Boadilla ha costado a los ciudadanos de Madrid 288Millones de Euros ¿cuánto es su coste total?.

De manera que las conclusiones que sobre el impacto del Proyecto del Tranvía en las cuentas municipales parece alcanzar el A.I. tienen su explicación en el brutal, injusto, ilegal trato de desfavor que el Ayuntamiento de Parla sufrió, y sufre, frente a otros Ayuntamientos como Boadilla del Monte y Pozuelo de Alarcón.

Un último elemento que pone de manifiesto el Tribunal de Cuentas en su A.I. y que queremos resaltar antes de entrar en las consideración (si se tiene en cuenta que la financiación de la inversión estaba prevista en 40 años).

Dice bien el A.I. que el Proyecto del Tranvía de Parla importó un total de 129.643.094€ (frente a 0€ que costó a Boadilla, Pozuelo) y que a fecha 31.12.2014 el Ayuntamiento de Parla había abonado un total de 75.802.179,22€ en concepto de aportación a la inversión y 42.070.000€ en concepto de subvención de capital (abonados en 2006 y 2007). La simple operación aritmética de resta determina que la cantidad adeudada al presente momento y que se debería encontrar en el plan financiero de la concesión, es INFINITAMENTE MENOR a la que se ha publicado. Convendría en todo caso, que el Tribunal de Cuentas ratificara más expresamente de lo que lo hace esta realidad.

Concluimos esta introducción con unas palabras que no son nuestras:

"(...) El Proyecto del Tranvia de Parla es una iniciativa singular que, siendo un magnífico proyecto de transporte público, ha sido capaz de trascender más allá hasta convertirse en una propuesta ligada al desarrollo e imagen de la ciudad y con la fuerza de involucrar a toda la ciudadanía en un proyecto. Supone la implantación de un sistema en superficie con capacidad intermedia en plataforma reservada íntegramente

interior al núcleo urbano, lo que representa una auténtica novedad en el sistema de transporte de la Comunidad de Madrid (...).

Las extraemos de la Guía de Metros Ligeros y tranvías en Madrid editado por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid con ocasión de la 10th Light Rail Conference (Madrid 18-20 de octubre de 2010).

Como datos a tener en cuenta:

- a) El coste de explotación del transporte público que genera el Tranvía de Parla es el segundo más barato de Europa en coste para las Administraciones Públicas ;
- b) El coste de explotación del Tranvía de Parla es 52 veces más barato que el del Tranvía de Boadilla/Pozuelo;
- c) El C.R.T.M., órgano de contratación que fue del Tranvía de Parla, indica que es "un magnífico proyecto de transporte público"
- d) En el año 2013, el Tranvía de Parla recibió como subvención a la explotación por parte del CRTM la cantidad de 1,5 M€ frente a los 76,5Mq que recibió por el mismo concepto el Tranvía de Pozuelo/Boadilla.
- e) Actualmente, y teniendo en cuenta la situación de crisis económica –que genera obviamente menor movilidad-, el número de usuarios del Tranvía de Parla se sitúa por encima de las previsiones de la oferta.
- f) A fecha 31.12.2014, el Ayuntamiento de Parla había abonado en aportaciones a la inversión y subvención de capital la cifra de 117.872.179€ lo que representa el 90,92% del coste total del proyecto.

Comenzamos a partir de ahora a comentar el A.I de forma correlativa.

No es de aplicación lógicamente la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (concretamente los artículos 99 Y 100). Sería interesante fijar el marco legal de aplicación en términos de estabilidad presupuestaria al momento de toma de decisiones (diciembre 2004).

Indica el A.I. en este marco introductorio que:

"Este Ayuntamiento con objeto de abordar los problemas de transporte en el municipio y facilitar la interconexión con otros medios de locomoción, en especial con la línea de ferrocarril de cercanías, decidió, entre las diversas alternativas existentes, implantar una línea de tranvía como eje vertebrador de una ciudad en continua expansión, optando, entre las diversas modalidades para su construcción, por el sistema de concesión de obra pública."

Existe un Convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Parla y el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM en adelante) (cuyo original debe obrar en ambas Instituciones) de fecha 14.10.2004 al que el Anteproyecto de Informe (AI en adelante) se refiere en el punto II.1.1.3. que dio marco al estudio de viabilidad, cuyo anexo I pone de manifiesto la situación existente en el momento de decisión del modelo de transporte. Es significativo que la máxima autoridad del transporte de la Comunidad de Madrid, el CRTM, suscribiera la situación existente y se comprometiera de la manera que se refleja en el Convenio, en los siguientes términos:

"(...) El crecimiento de Parla presenta importantes problemas de movilidad cuando esté desarrollado en su totalidad. La red viaria prevista tiene una capacidad limitada y no puede ser la base de la movilidad urbana. No existen claras comunicaciones entre los barrios y la N-401, la Circunvalación norte de Parla y de manera especial el viario y las conexiones exteriores del PAU 4-bis, gestionado mediante el Consorcio Urbanístico PARLA ESTE (formado por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Parla, y que desarrolla 11.200 viviendas). Este Consorcio ya recogía en su documento de aprobación la problemática referente a las vías de comunicaciones, por lo que la infraestructura que se quiere desarrollar mediante el trazado del tranvía, vendría a dar solución al problema de movilidad anteriormente citado."

El Ayuntamiento de Parla, junto con el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, están desarrollando la implantación de un sistema tranviario para la ciudad (...)"

De manera que no fue una decisión del Ayuntamiento de Parla tal como se indica en el AI, sino que la misma fue adoptada de común acuerdo entre el Ayuntamiento y el CRTM y, ambos pero especialmente éste, de quién nadie puede dudar de su reconocido prestigio en materia de transporte público, convinieron que "la infraestructura que se quiere desarrollar mediante el trazado del tranvía, vendría a dar solución al problema de movilidad anteriormente citado.

Es curioso que el AI a pesar de contar con el referido Convenio no haga alusión a esta circunstancia (recogida en el Anexo I del mismo) que pone de manifiesto, desde el primer momento de la génesis del proyecto, la implicación y participación del CRTM en el mismo. Obviamente hubo múltiples encuentros y reuniones previas, pero al menos desde Octubre de 2004, el CRTM identificó un problema de movilidad en Parla Este y aportó la solución.

En relación con el sistema elegido para la implantación mediante concesión de obra pública, tampoco es cierto que el mismo fuera elegido por el Ayuntamiento de Parla tal como se indican en el AI. De acuerdo con lo previsto en el artículo 2 .2.a) de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, normativa referida en el AI, corresponde al CRTM para los Ayuntamientos adheridos al mismo: "(...) a) La planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros, definiendo las directrices de la política a seguir; la programación de las inversiones y la supervisión de los correspondientes proyectos (...)"

Sin perjuicio de lo anterior, el Ayuntamiento estuvo de acuerdo en el sistema elegido de concesión de obra pública, habida cuenta la especialidad del proyecto, su complejidad técnica y que mediante este sistema el riesgo y la deuda eran asumidos por el concesionario. El municipio de Parla no había tenido la suerte, ya nos hemos referido con anterioridad a esto, de que la Comunidad de Madrid le regalase sistemas de transporte interno como sí había hecho con MetroSur (infraestructura que llegó a los municipios de Getafe, Fuenlabrada, Leganés, Móstoles y Alcorcón y no a Parla) y como lo estaba haciendo con otros municipios de Madrid (Línea 1, Tren Ligero Sanchinarro; o Líneas 2 y 3, Boadilla del Monte y Pozuelo de Alarcón).

De manera que tampoco es cierto lo que se indica en el AI sobre la elección por el Ayuntamiento de Parla del sistema mediante concesión de obra pública. Este sistema fue el elegido por el Consorcio de Transportes a quien correspondía legalmente tal decisión y eso sí, asumida por el Ayuntamiento de Parla.

Asimismo fue decisión del CRTM la utilización, prevista por la Ley y bastante habitual en este tipo de contratos, de la contratación conjunta de la redacción de proyecto y ejecución de obra y explotación.

Denota en este punto el AI un sesgo importante para intentar desvincular al CRTM de las decisiones adoptadas (existencia de problema de movilidad, solución aportada y decisión sobre el sistema de explotación). Sesgo que veremos se sigue manteniendo a lo largo de todo el AI, como probaremos con la documentación que con el presente escrito aportamos.

I.1. INICIATIVA, OBJETIVOS, ÁMBITO Y PROCEDIMIENTO DE FISCALIZACIÓN

Se indica en el AI que fue la Comisión Mixta Congreso-Senado para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas (TCu en adelante) quien acordó solicitar: *"la realización de un informe de fiscalización de las inversiones y los gastos de mantenimiento de los Tranvías construidos en diversas ciudades españolas, en particular, los de Parla, Zaragoza, Jaén y Vélez-Málaga"*.

No nos pasa desapercibido el hecho de que tan sólo se fiscalicen los Tranvías de municipios gobernados por una concreta formación política.

De igual manera y refiriéndonos al proyecto que nos ocupa, ya las Directrices Técnicas, aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 29 de mayo de 2014, denotaban una predisposición hacia la Administración del Ayuntamiento de Parla y sus responsables, que se intenta mantener a toda costa, en todo el AI, con manifiesto desconocimiento de la realidad. Así, en el punto 2º y 3º de la Directrices se indica textualmente: *"2º Analizar la repercusión sobre la hacienda del Ayuntamiento de Parla de la gestión del Tranvía, evaluando la necesidad de financiación en términos de estabilidad presupuestaria y; 3º Analizar las relaciones financieras entre el Ayuntamiento y la empresa concesionaria del servicio, derivadas del funcionamiento y mantenimiento del tranvía"*.

De haberse estudiado mínimamente el contenido de la concesión se habría llegado a la conclusión de que las repercusiones sobre la hacienda municipal son las que venían impuestas por la Administración concedente, esto es el CRTM, así como también las relaciones financieras derivadas del funcionamiento y mantenimiento del Tranvía de Parla son competencia exclusiva del CRTM, teniendo en todo caso, como marco municipal el Acuerdo suscrito con el Consorcio de Transportes.

Por ello, indica el informe que el ámbito subjetivo de la fiscalización se ha centrado fundamentalmente en el Ayuntamiento de Parla como titular de la infraestructura y de forma tangencial sobre el CRTM porque intervino en la tramitación y resolución del expediente de concesión de obra pública. Vamos a probar a lo largo del presente escrito y de los documentos que acompañamos que el TCu debería haber modificado ese criterio para entenderlo completamente al revés, es decir, el ámbito subjetivo debería haberse centrado en el CRTM y sólo de manera tangencial en el Ayuntamiento de Parla.

Limitaciones al alcance.

Se señala en el AI que las Entidades fiscalizadas han prestado su colaboración al TCu y le han facilitado toda la información con que contaban. No dudamos de esa realidad para el caso del Ayuntamiento de Parla, teniendo en cuenta, que éste no era el órgano de contratación, parece que sí habría aportado toda la documentación a su disposición. NO es el caso del CRTM que, de forma totalmente premeditada, ha ocultado información relevante al TCu, documentos que prueban el control total y absoluto que tuvo de todas las fases del proyecto (licitación, seguimiento de las obras, soluciones técnicas aportadas que provocaron incrementos, puesta en marcha del Tranvía, financiación del mismo, gestión del proyecto, autoridad del transporte, etc).

Junto al presente informe se van a aportar para constancia del TCu, una serie muy importante de documentos que obran en poder del CRTM, que éste conoce sobradamente, cuya petición nos consta ha sido reiterada a la entidad consultora (entidad contratada por el CRTM como Asistencia Técnica) y que deliberadamente ha sido ocultada al TCu con ocasión de la fiscalización, precisamente documentos que prueban la participación del CRTM y que obviamente, dejan en entredicho, muchas de las afirmaciones contenidas en el AI.

Por todo lo anterior, discrepamos de la conclusión a la que llega el TCu en el sentido de que, a pesar de la falta de documentación, se ha podido obtener evidencias suficientes y adecuadas para fundamentar los resultados de la fiscalización. Creemos en efecto, que las verificaciones llevadas a cabo por el TCu, si es que se han producido, no han podido dar lugar a determinados resultados de la fiscalización que se indican en el AI, sino que éste cuando le falta documentación tiende a atribuir la responsabilidad de determinadas acciones siempre al Ayuntamiento de Parla o a sus responsables. En ello, como nos ocuparemos de probar a continuación, el AI resulta totalmente parcial en sus apreciaciones.

I.2. MARCO NORMATIVO

Nada que objetar al marco normativo, si bien el AI debería ser cuidadoso con las normas vigentes en el momento en que fueron adoptados los acuerdos. En algún caso, sorprendentemente, se acusa (por supuesto siempre al Ayuntamiento) de no aplicar las disposiciones contenidas en el Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, aprobado por Real Decreto 2/2007, de 28 de diciembre, a decisiones tomadas en el año 2004.

Debe tenerse en cuenta también lo que indicaremos en el apartado II.1.2, sobre la necesidad de analizar el contrato fiscalizado teniendo en cuenta que su licitación se produjo hace diez años y fundamentalmente analizarse teniendo en cuenta el régimen jurídico establecido en el Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, modificado por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas.

I.4. RESULTADOS DE ACTUACIONES FISCALIZADORAS PRECEDENTES

En el presente apartado el AI relata los resultados de fiscalizaciones anteriores llevadas a cabo de una manera u otra al Tranvía de Parla.

Constituye este proyecto el más fiscalizado probablemente de la historia de los órganos fiscalizadores, tal como se deduce del número y contenido de los informes habidos al respecto tal como el AI indica pormenorizadamente bajo este epígrafe.

Resulta curiosa, aunque comprendemos que no es función del TCu, la falta de fiscalización de otros proyectos similares (por el objeto, por la proximidad geográfica y temporal y en fin por coincidir el mismo órgano de contratación (CRTM), la participación también como en el presente, de la entidad MADRID INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE S.A. -MINTRA-) como en los denominados Metros Ligeros (Líneas 1, 2 y 3) de los que aportaremos múltiple información también en las presentes alegaciones.

Se indica que la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid efectuó una fiscalización específica sobre el Ayuntamiento de Parla correspondiente al año 2010, cuyo informe fue aprobado por el Pleno de la Institución de 24.09.2012, dónde se ponía de manifiesto el incremento del importe inicialmente previsto como consecuencia de los proyectos ejecutados con posterioridad a la formalización del contrato de concesión de obra pública.

Al respecto de esto último queremos poner de manifiesto que con fecha 30.12.2014 fue interpuesta una querrela criminal por falsedad en documento público que se tramita ante el Juzgado de Instrucción nº 24 de Madrid, (D.P. 61/2015) formulada por D. quien formaba parte de la Junta de Gobierno Local (JGL en adelante) del Ayuntamiento de Parla de fecha 22.12.2006, querrela interpuesta y admitida a trámite contra el Sr. Presidente y una de las Consejeras de la Cámara de Cuentas Regional, quien fue ponente de ese informe.

Dicho procedimiento, en este momento se encuentra suspendido hasta tanto en cuanto se archive el procedimiento que se sigue ante el Juzgado de Primera Instancia e Instrucción de Parla nº 5 por los mismos hechos.

En dicha querrela se ponía de manifiesto lo que a continuación se expone:

- Con fecha 24 de septiembre de 2012 fue aprobado por la Cámara de Cuentas Regional un informe denominado **“Informe de fiscalización del Ayuntamiento de Parla, Ejercicio 2010”**.
- La iniciativa de la fiscalización fue ejercida por la Cámara de Cuentas, que, de acuerdo con lo previsto en el art. 10.1 LCC, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, la incluyó en el programa de fiscalizaciones para el ejercicio 2012 aprobado por el Consejo de esta Cámara.
- Pues bien, en dicho informe (concretamente en su página 22) se incluye el texto que reproducimos literalmente:

“1. Inversión en el Tranvía de Parla, 7.001 mil €. El 14 de diciembre de 2004, el Pleno del Ayuntamiento Parla adoptó acuerdos de aprobación del Plan especial de infraestructuras del Tranvía urbano de Parla; de la memoria, el estudio de viabilidad y el anteproyecto de obras de la línea 1 (tras trámite de información pública, que resultó sin alegaciones, se acordó la aprobación definitiva en sesión del Pleno de 18 de marzo de 2005) y los pliegos de condiciones administrativas y técnicas, así como la encomienda de gestión a favor del Consorcio Regional de Transportes de la CM (CRTM) para el trámite de licitación pública.

El 24 de mayo de 2005, mediante Resolución del Director Gerente del CRTM, se adjudicó este contrato de concesión de obra pública a un consorcio de cuatro sociedades en los términos contenidos en su oferta. El importe de adjudicación fue 93.546 mil €, IVA no incluido, distribuido entre inversión en infraestructura, superestructura y otros, 74.952 mil €, e inversión en material móvil, 18.594 mil €. El plazo de la concesión se fijó en cuarenta años.

El 22 de junio de 2005, las sociedades del consorcio procedieron a la constitución de la sociedad concesionaria, de acuerdo al art. 20.1 del PCAP, y el 22 de agosto de 2005, se formalizó el contrato de concesión de obra pública.

Posteriormente, mediante acuerdos de la JGL en sesiones de 22 de diciembre de 2006 y 29 de junio de 2009 se aprobaron proyectos complementarios, que supusieron un incremento del coste inicialmente adjudicado de 36.097 mil €, IVA no incluido, es decir, un 39%. No se formalizó un nuevo contrato entre el Ayuntamiento de Parla, el CRTM y la sociedad concesionaria, no cumpliéndose lo dispuesto en el art. 54 TRLCAP.

Esta inversión complementaria fue asumida por el Ayuntamiento de Parla, que adjudicó directamente la ejecución a la sociedad del contrato inicial, con la excepción de los proyectos 4.2 y 6.1, por importe de 500 mil € y 2.749 mil €, respectivamente. Se formalizaron convenios con una empresa pública y una entidad pública que asumieron parte de su coste. No hubo nueva convocatoria de licitación y no hay constancia que se cumpliesen los requisitos del art. 101 TRLCAP, si bien el coste de las modificaciones superó tanto el 10% de la cuantía primitiva del contrato, como el límite máximo de 6.010 mil € establecidos en dicho artículo. (...)

- Y continúa diciendo el informe:

"(...) El Ayuntamiento informó que en el período marzo 2006 a julio 2008 el Consorcio Parla Este realizó pagos a la sociedad concesionaria del Tranvía por importe de 42.071 mil €, pero no ha aportado documentación justificativa alguna de las correspondientes transferencias bancarias (...)"

- El informe atribuye la realización de una adjudicación directa, sin licitación pública que habría sido llevada a cabo el Ayuntamiento de Parla de una inversión de 36.097.000€, atribuyendo de esta forma la comisión de irregularidades, cuando no delitos a todos los miembros de las Juntas de Gobierno del Ayuntamiento de Parla de 22.12.2006 y 29.06.2009, en la primera de las cuales era miembro el hoy querellante. (aportamos el informe completo de la Cámara de Cuentas referido como documento número 1).
- Para entender la falsedad que cometen a sabiendas los querellados con la emisión de este informe es preciso indicar que el órgano de contratación de la concesión no fue el Ayuntamiento de Parla sino el Consorcio de Transportes de Madrid (en adelante CRTM), organismo dependiente de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid, por tenerlo así encomendado y tratarse de una competencia que corresponde al mismo (en tanto el Ayuntamiento de Parla está adherido al mismo) – artículo 2.1 de la Ley 5/1985 de creación del Consorcio Regional de Transportes.
- De manera que es total y absolutamente falso que la adjudicación de las obras o de sus ampliaciones fueran llevadas a cabo por el Ayuntamiento ni por ninguno de sus órganos, singularmente las Juntas de Gobierno Local. De hecho de los propios acuerdos señalados se deduce que lo único que se hace es aprobar el gasto y remitir el expediente completo al órgano de contratación (CRTM) para que éste lleve a cabo las modificaciones en el contrato que

considere pertinente. Es decir, con una simple lectura de los citados acuerdos y un mínimo conocimiento de Derecho Administrativo, la frase en la que se imputa irregularidades y delitos entre ellos al querellante no hubiera podido mantenerse.

Pero no sólo eso, si los querellados se hubieran tomado la molestia de consultar la referencia legislativa habrían comprobado que las modificaciones y ampliaciones, cuando se trata del contrato de concesión de obra pública tienen el tratamiento previsto en el artículo 245 y ss. del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (vigente al tiempo de los hechos) y también en el Pliego de condiciones de la concesión. Sucede que la naturaleza jurídica del contrato de concesión de obra pública es totalmente distinta al del contrato de obra, sus efectos también y la ejecución del mismo (incluidas las modificaciones) funcionan de forma distinta, haciendo innecesaria nuevas licitaciones.

Del mismo modo, el requisito previsto en el artículo 101 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (vigente al tiempo de los hechos), referido a la necesidad de autorización del Ministerio de Hacienda cuando el importe de la modificación supera el 10%, en el ámbito de la Administración Local son referidos a la Comisión Especial de Cuentas de la Corporación, requisito que por supuesto se cumplió en los acuerdos, como se hubiera advertido tan sólo de la lectura de las actas de las JGL, por lo que tampoco tiene sentido lo que se indica respecto al incumplimiento de los trámites previstos en el artículo 101. Repetimos que una mera consulta de la Ley vigente y de los acuerdos adoptados hubieran tenido como consecuencia, lógica, la eliminación de los párrafos dónde se atribuyen delitos entre ellos al querellante.

Pero no sólo eso, una mera consulta el pliego de condiciones aprobado y publicado por el Consorcio que rigió el concurso de concesión, habría bastado para comprobar que el mismo permitía las ampliaciones que se dicen llevadas a cabo sin licitación.

Así lo indica expresamente la Clausula 22ª del PCAP:

“La Administración podrá introducir modificaciones en el Proyecto por razón de interés público, siempre que sean debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas, justificándolo debidamente en el expediente. El Plan económico-financiero de la concesión deberá recoger mediante los oportunos ajustes los efectos derivados del incremento o disminución de los costes por esta razón, conforme a lo establecido en la cláusula 37 PCAP. El concesionario podrá solicitar la resolución del contrato cuando la Administración imponga modificaciones en la fase de ejecución que incrementen o disminuyan la obra en un porcentaje superior al 20 por ciento del importe total de las obras inicialmente previsto o representen una alteración sustancial del proyecto inicial.”

O incluso la cláusula del Pliego de Condiciones Técnicas que rigió la licitación (aportamos como documento número 2 copia del mismo –Capítulo 1- página 13-), aprobado, como se puede observar, también por el Consorcio de Transportes y la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid, también estaba prevista absolutamente las mencionadas ampliaciones.

En concreto se refiere a esa posibilidad la Cláusula 2.7 del Tomo I del Pliego Técnico –Diseño Técnico-, cuando indica:

“2.7 Planeamiento Urbanístico y Ordenación Territorial.

La urbanización de las calles recorrida por la nueva línea, a excepción de la franja ocupada por el tranvía, será realizada o directamente por las administraciones locales correspondientes, o bien por el adjudicatario mediante compensación económica canalizada a través de la Administración.

Se entiende por franja del tranvía, a realizar con cargo al adjudicatario, la vía doble, las vías de apartado, los separadores con el resto de la calzada, los espacios situados en la entrevía, la electrificación y soportes, las paradas o estaciones y los accesos a las mismas en superficie o subterráneos, según conste en el Anteproyecto de licitación aportado por la Administración.

El proyecto constructivo de la línea del tranvía incluirá las soluciones de urbanización de las calles, avenidas y/o otros espacio públicos por dónde discurra. En el caso de que alguna Administración encargue al adjudicatario la redacción de otros proyectos constructivos o de urbanización en coordinación con la franja del tranvía, los honorarios de redacción y ejecución serán costeados por aquélla, previo acuerdo entre ambas partes.

Es decir, lo que veníamos diciendo, que no sólo la Ley exime de licitación sino el propio Pliego Técnico de condiciones que rigió el concurso permite actuaciones complementarias en calles, avenidas y otros espacios públicos y existe, también en el Pliego la posibilidad de otros proyectos constructivos o de urbanización en coordinación con la franja del tranvía.

Doble falsedad pues:

- atribuir la responsabilidad de una falta de licitación a quién no era órgano de contratación y;
- atribuir la necesidad de nueva licitación cuando legal y contractualmente tal cuestión no era precisa

Ello con las repercusiones jurídicas que genera para los miembros de las Juntas de Gobierno del Ayuntamiento de Parla de 22.12.06 y 29.06.09 (uno de ellos mi mandante) por la atribución cuando menos de un delito de prevaricación y/o malversación de caudales públicos que han dado lugar a procedimientos de alcance contable (ante el Tribunal de Cuentas) y a procedimientos judiciales (ante el Tribunal Supremo y ante el Juzgado de Instrucción nº5 de Parla).

La otra alusión que se contiene en el Informe de la Cámara de Cuentas viene hecha en torno a la subvención de capital por importe de 42.070.000€ respecto de la que se dice, sin decir, con media verdad, que el Ayuntamiento no ha aportado los justificantes de pago de los mismos. No era el Ayuntamiento a quién correspondía hacer el pago sino al Consorcio de Transportes como órgano de contratación, pago que por supuesto se llevó a cabo. Si los querellados hubieran tomado una cierta molestia, habrían preguntado al Consorcio de Transportes quién les habría indicado que su Gerente

se dirigió en su día al Consorcio Urbanístico Parla Este (órgano compuesto también mayoritariamente por la Comunidad de Madrid) para indicarle que efectuara el pago indicado (como así se hizo) y que estaba comprometido por acuerdos anteriores de aquél organismo.

Es decir, todo demasiado fácil. Simple aplicación de la Ley de Contratos vigentes, simple lectura del Pliego de condiciones administrativo y técnico que rigió la licitación y simple consulta al órgano de contratación para que éste acreditara la realidad del pago efectuado. Sólo con eso, la atribución de delitos e irregularidades que se desprende del informe del Organismo consultivo (Cámara de Cuentas Regional) hubiera desaparecido. Trabajos simples que un Organismo consultivo de tal naturaleza lógicamente habría debido hacer.

De manera que el antecedente citado en el AI no nos resulta especialmente significativo habida cuenta de la manifiesta mala fe e intencionalidad únicamente política con la que se redactó y aprobó el referido informe de la Cámara de Cuentas Regional de Madrid, motivo por el cual a nuestro juicio, no debería ser tomado por el A.I. como un buen precedente.

II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

Conformes con la sistematización que el AI lleva a cabo para un mejor análisis.

II.1 CONTRATOS PARA LA CONSTRUCCIÓN, INSTALACIÓN, PUESTA EN MARCHA, FUNCIONAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DEL TRANVÍA.

II.1.1. Planificación del Tranvía

Se indica de forma errónea que el PGOU de Parla de 1997, previó entre otras actuaciones, el desarrollo de un nuevo barrio para 30.000 vecinos, el que luego fuera denominado PAU-4 Bis Residencial Parla Este. No es precisa la información a este respecto y vamos a explicarla, pues en este punto está el origen del crecimiento desmedido impuesto por la Comunidad de Madrid al municipio de Parla, crecimiento que, de espaldas a las autoridades municipales como veremos a continuación, propició un crecimiento sin tener en cuenta las necesidades viarias y de transporte público, que marcan el verdadero origen del proyecto del Tranvía de Parla. Esta situación además enmarca perfectamente las relaciones después existentes entre el Ayuntamiento de Parla y la Comunidad de Madrid en orden a la financiación del proyecto.

Decíamos que la aprobación por parte del Consejo de Gobierno de la CAM de 31.07.1997 relativo a la Revisión del PGOU estableció (apartado Segundo B), *"el aplazamiento de una serie de ámbitos por "correcciones, modificaciones o innovaciones derivadas de la compatibilización con la ordenación del territorio regional"*. Con fecha 20.11.1998 se aportó por el Ayuntamiento de Parla ante la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes expediente administrativo a tal efecto que contenía decisiones trascendentes, entre ellas, el Acuerdo del Pleno de la Corporación de Parla de fecha 29.07.1998 (BOCM 24.08.1998) entre cuyos puntos figuraba: a) la aprobación del Consorcio Urbanístico Parla Este" y b) **"la subrogación de las competencias del Ayuntamiento de Parla en la Comunidad de Madrid relativas a la formulación, redacción, tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento"**;

Con fecha 20 de noviembre de 1998 se aporta por el Ayuntamiento de Parla ante la Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes expediente administrativo y diversa documentación diligenciada del documento "Correcciones, modificaciones e innovaciones del documento de aprobación definitiva derivados de la compatibilidad con la ordenación del territorio regional" correspondiente al citado ámbito PAU-4 Bis "Residencial Este".

Vista la documentación aportada por el Ayuntamiento de Parla, la misma consiste en el ajuste de la compatibilización con el modelo orgánico adoptado por el municipio con respecto a los programas de vivienda de la Comunidad de Madrid, definiendo un Área de Reparto para un desarrollo residencial al Este del municipio como continuación de los desarrollos residenciales actuales, denominado PAU-4 Bis "Residencial Este".

Con respecto a las modificaciones o innovaciones derivadas de la Compatibilización con la Ordenación del territorio regional, se adecuan los elementos de la estructura orgánica al dimensionamiento del documento de Bases del Plan Regional y sus trazados complementarios con las zonas de desarrollo industrial y residencial propuestas, procediendo a su incorporación al modelo de la revisión del presente Plan General.

En consecuencia con lo anterior, el Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid de 3.12.1999, aprobó definitivamente la Revisión del PGOU de Parla en el ámbito del Sector de suelo urbanizable no programado PAU-4 Bis Residencial Este, al adecuarse a las exigencias que respecto a la compatibilización regional se señalaban en el apartado segundo B) del anterior Acuerdo de este Consejo de fecha 31.07.1997.

De dónde se deduce que el Ayuntamiento de Parla presentó para su aprobación un determinado PGOU con unos crecimientos determinados y fue la Comunidad de Madrid (titular de las competencias de aprobación de los instrumentos de planeamiento general) quién, para adaptarse a la compatibilización regional "exigió" – palabras textuales del acuerdo- la introducción del denominado ámbito Residencial Parla Este.

El expediente municipal previo al referido acuerdo llevaba además consigo el Acuerdo del Pleno de la Corporación de Parla de fecha 29.07.1998 (BOCM 24.08.1998) entre cuyos puntos figuraba: a) la aprobación del Consorcio Urbanístico Parla Este y la participación de la Comunidad de Madrid en el mismo. Con posterioridad, Acuerdo del Pleno de 3.05.2000 el Ayuntamiento de Parla adoptó acuerdo de transferencia de funciones a favor de la Comunidad de Madrid para la formulación, redacción, tramitación y aprobación de los instrumentos de planeamiento"

De manera que, al contrario de lo que parece indicar el AI, no fue el Ayuntamiento de Parla quién promovió un nuevo crecimiento (sin red de transporte) sino la Comunidad de Madrid quien obligó a la creación de ese barrio y obligó asimismo a que la fórmula de gestión fuera un Consorcio urbanístico (donde se aseguraba mayoría) y donde estuvieran cedidas a favor de la propia Administración regional todas las competencias en materia urbanística derivadas del nuevo crecimiento.

Con esa delegación de competencias impuesta, la Comunidad de Madrid a través de su Consejería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes formuló, redactó, informó y aprobó (ver resolución de 12.01.2001 –BOCM 22.02.2001- los instrumentos de planeamiento –Proyecto de Actuación Urbanística, Plan Parcial) que configuraron de forma definitiva un sector que afectó a 2.237.670 metros cuadrados de suelo, número máximo de viviendas (11.200 –aunque luego en posterior modificación llegaron a 13.600-) y efectivamente, aquí acierta el AI, un nuevo barrio de 30.000 vecinos con un 80% de vivienda protegida.

Se aporta como documento anexo, Resolución de 19.01.1999 (BOCM nº 80 6.04.1999) que consiste en el anuncio de aprobación definitiva del PGOU de Parla y como otro documento Anexo, Resolución de 12.01.2001 de aprobación provisional y definitiva del PAU promovido por el Consorcio urbanístico Parla Este

Pues bien, el citado planeamiento no contemplaba red de transporte público y las soluciones hubieron de arbitrarse con posterioridad.

II.1.1..1 Estudios de movilidad y transporte público del desarrollo urbanístico de Parla Este

Sin perjuicio de lo expuesto bajo el apartado Introducción referente al Estudio del CRTM, después de decir que el Ayuntamiento no hizo estudios previos, el A.I. se refiere a la contratación de DOS ESTUDIOS DE VIABILIDAD PREVIOS a la licitación de la redacción de proyecto, construcción y explotación del tranvía de Parla:

- Estudio de viabilidad funcional y económica.
- Estudio de viabilidad del trazado.

Según el artículo 196 del TRLCAP se trata de dos contratos administrativos típicos de los denominados “de consultoría y asistencia”. En los expedientes administrativos de dichas contrataciones constan los informes del servicio interesado, de conformidad con el art. 202 del TRLCAP.

Asimismo, entre los procedimientos a través de los cuales se permitía (y se permite en la actualidad) adjudicar este tipo de contratos de consultoría y asistencia (ahora incluidos en los denominados “de servicios”) estaba el procedimiento negociado sin publicidad.

Según el art. 210 del TRLCAP dicho procedimiento podía utilizarse en el supuesto de contratos de presupuesto inferior a 30.050,61 €.

Dichos procedimientos negociados fueron tramitados de conformidad con el art. 92 del TRLCAP, que en su apartado 3 establecía que:

"En el pliego de cláusulas administrativas particulares se determinarán los aspectos económicos y técnico que, en su caso, hayan de ser objeto de negociación con las empresas.

En todo caso, deberá dejarse constancia en el expediente de las invitaciones cursadas, de las ofertas recibidas y de las razones para su aceptación o rechazo aplicadas por el órgano de contratación."

La Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Madrid en el modelo de "PLIEGO DE CLÁUSULAS ADMINISTRATIVAS PARTICULARES QUE HA DE REGIR EN EL CONTRATO DE CONSULTORÍA Y ASISTENCIA/SERVICIOS DE: (TÍTULO) A ADJUDICAR POR PROCEDIMIENTO NEGOCIADO SIN PUBLICIDAD" informado favorablemente por Acuerdo 5/2002, de 17 de septiembre, de dicha JCCA, indicaba en la página 8 de dicho modelo de pliegos:

"7 El establecimiento de aspectos económicos y técnicos que pueden ser objeto de negociación es una facultad discrecional del órgano de contratación."

Efectivamente no ha sido hasta fechas recientes cuando las Juntas Consultivas y Tribunales Administrativos que resuelven recursos contractuales (como Resolución 50/2011, de 24 de febrero, del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales) y analizando el TRLCSP (con su art. 178, dedicado a la negociación de los términos del contrato) y no el TRLCAP que es aplicable a estos procedimientos negociados, cuando parece que existe acuerdo en que el "órgano de contratación tiene que negociar" con las empresas, sin que en ningún caso, se diga o articule la manera de hacerlo. Entendemos que el TCu analiza estos expedientes, igual que hace con el principal, desde la perspectiva del TRLCSP de 2011 y no del TRLCAP del año 2000 (con la importante modificación efectuada por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas) que es el que era de aplicación cuando se licitaron estos servicios.

Por tanto, los procedimientos de contratación tramitados, lo fueron de conformidad con el art. 92 del TRLCAP, aprobándose por el órgano de contratación competente los correspondientes Pliegos de cláusulas administrativas y de prescripciones técnicas, de conformidad con los arts. 49 y 51 del citado TRLCAP.

Consta en los expedientes la invitación cursada, al menos, a tres empresas, así como los informes técnicos de valoración de las ofertas presentadas, todo ello de conformidad con el art. 92 del TRLCAP.

Teniendo en cuenta los Pliegos que regularon dichas contrataciones así como los informes técnicos que constarán en los expedientes administrativos, se trata de objetos contractuales distintos, no existiendo por tanto el fraccionamiento del art. 68 TRLCAP en el que el órgano fiscalizador dice que "podría" haberse incurrido.

Además, y a pesar de que se dice en la primera conclusión que no se habían hecho estudios previos, se planteó la necesidad de un tercer estudio, esta vez por el Ayuntamiento y el CRTM, todo ello para precisar aspectos de una actuación tan compleja como es la construcción y explotación de una red de tranvía de estas características.

II.1.2. EL CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS Y SU MODIFICACIÓN – TRANVÍA DE PARLA

Las obras ejecutadas fueron en todo momento conocidas, supervisadas, justificadas y conformadas por el órgano de contratación, esto es, por el CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTE DE MADRID. Como resultado final además, la firma de las actas de recepción ... en las que no se consignaron observación o reserva alguna.

El CRTM ha tenido conocimiento y participación en todo lo actuado, no sólo en el importe sino en la ejecución de todas las actuaciones realizadas, siendo de su exclusiva responsabilidad la adecuación a las formalidades exigidas (acuerdo expreso de aprobación de las modificaciones por el órgano competente del CRTM que, dado lo "incompleto" del expediente remitido por el CRTM, pudiera ser que existiese y no lo hayan remitido...), sin perjuicio de entender que todas las obras y modificaciones efectuadas lo han sido amparándose en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

II.1.2. Concesión de la obra pública

Indica el AI que el Pleno del Ayuntamiento de Parla en su sesión de 14.12.2004 expresó su intención de construir y explotar en régimen de concesión de obra pública la infraestructura tranviaria.

Afirmación que tampoco es correcta. En aquel momento y teniendo en cuenta la adhesión del Ayuntamiento al CRTM, se habían mantenido, como es fácilmente imaginable, muchas reuniones anteriores a dicho acuerdo del Pleno con el CRTM quién al final fue el órgano que aprobó las condiciones de la licitación.

Sin ir más lejos, el propio convenio de financiación denominado "*Convenio Regulator de las condiciones de financiación de los gastos de explotación del Tranvía de Parla*" de fecha 25.10.2004 (que aportamos y que está referido en el AI) ya indica al respecto (cláusula Segunda) que: "*Los gastos de explotación incluyen tanto los gastos operativos como la amortización del material móvil, en los plazos que se aprueba en el correspondiente concurso de concesión del Tranvía de Parla*".

Puesto lo anterior en relación con lo dispuesto en el art. 2.2 a) y b) de la Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio de Transportes, corresponde al Consorcio: "a) *La planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros, definiendo las directrices de la política a seguir; la programación de las inversiones y la supervisión de los correspondientes proyectos y;* b) *La planificación de los servicios y el establecimiento de programas de explotación coordinada para todas las empresas prestadoras de los mismos*", debería dejar pocas dudas de quién realmente adoptó el acuerdo de explotar en régimen de concesión de obra pública la infraestructura tranviaria.

Ello no significa que el Ayuntamiento no estuviera conforme con la decisión del CRTM, pues en realidad pocas posibilidades había de realizar la obra de otra forma, teniendo en cuenta como ya hemos tenido ocasión de señalar con anterioridad que Parla no tuvo la suerte de recibir regalos electorales por parte de la Comunidad de Madrid y MINTRA tal como recibieron los municipios de Madrid (MLO1), Pozuelo de Alarcón (MLO2) o Boadilla (MLO3).

Lo anterior también es aplicable al comentario, nuevamente sesgado contra el Ayuntamiento de Parla, que se incluye en el AI relativo a que "*el Ayuntamiento no disponía de informes en los que valorara la conveniencia de utilizar esta figura contractual para la construcción, explotación y mantenimiento de la Línea 1 del Tranvía de Parla y, en particular, la contratación simultánea de la redacción del proyecto y de la construcción y explotación de la infraestructura, siendo que es meramente potestativa la redacción del proyecto a cargo del concesionario, según el artículo 220.3 del TRLCAP*". Nos detendremos en este punto para volver a poner de manifiesto el sesgo de partida contenido en el AI.

El Ayuntamiento no decidió en absoluto cuál debería ser el contenido o la conveniencia de utilizar una figura contractual u otra, en todo caso, si la Administración concedente (Consorcio de Transportes) hubiese considerado que la propuesta que el Ayuntamiento formuló no estaba suficientemente fundada podría haberlo modificado del mismo modo que si consideraba que la contratación de la redacción de proyecto junto con la ejecución no era conveniente podría haberlo indicado o modificar la propuesta. Pero nada de eso sucedió, precisamente porque el Pleno del Ayuntamiento en la referida sesión de 14.12.2004 aprobó una propuesta (tal como es denominada en el propio AI página 15) básicamente consensuada con el que a la postre sería el órgano de contratación, esto es, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Aunque no es atribuible a este alegante y sí en su caso, al CRTM, al respecto de la contratación simultánea de proyecto y obra, siendo este potestativo, no advertimos ningún problema de legalidad en el mismo, más que el deseo del AI de intentar inflar las acusaciones.

Al respecto de los objetivos de estabilidad presupuestaria es preciso tener en cuenta que en áquel momento ni existía el Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre, ni mucho menos la reciente Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera, que el TCu señala como marco normativo.)

Por supuesto resulta también fundamental tener en cuenta la normativa sobre contratación administrativa aplicable en el momento de la contratación y en la ejecución de las obras y en la vida de todo el contrato, esto es, el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 26 de junio, (TRLCAP en adelante) con la importante modificación efectuada por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del **contrato de concesión de obras públicas**

No es de aplicación, por tanto, el actual Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, mucho más restrictivo en materia de ampliaciones y modificaciones contractuales y que parece que está vigente en la mente del TCu al analizar este expediente (y no sólo al definir a pie de página el contrato de concesión de obras públicas según este texto publicado 11 años después que el aplicable).

Insistimos por tanto en que la norma que debe tenerse en cuenta es el TRLCAP (norma aplicable a este contrato en virtud de la Disposición transitoria primera de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público), que fue objeto de una importante modificación por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del **contrato de concesión de obras públicas**, tipificando como contrato administrativo la figura de la concesión de obra pública.

Como se dice en la Exposición de Motivos de esta Ley reguladora del contrato de concesión de obras públicas, se incluye en la Ley de Contratos *“un régimen jurídico singularizado, atendiendo a sus características especiales”*, añadiendo que *“el Estado estima en principio irrenunciable, para que la institución cumpla el nuevo papel que la sociedad reclama, esto es, su contribución a la financiación y creación de infraestructuras y, consiguientemente, al más rápido crecimiento económico*

Es fundamental la modificación que hace la Ley 13/2003 del art. 7 del TRLCAP, que se refiere al régimen jurídico de los contratos administrativos, para especificar el distinto régimen del contrato de concesión de obras públicas respecto del resto de los contratos administrativos.

Se transcribe a continuación el art. 7 indicando en negrita la parte introducida por la Ley 13/2003:

"Artículo 7. Régimen jurídico de los contratos administrativos.

1. Los contratos administrativos, **con la salvedad establecida en el apartado siguiente**, se regirán en cuanto a su preparación, adjudicación, efectos y extinción por esta ley y sus disposiciones de desarrollo; supletoriamente se aplicarán las restantes normas de derecho administrativo y, en su defecto, las normas de derecho privado. No obstante, los contratos administrativos especiales, que se definen en el artículo 5.2, párrafo b), se regirán por sus propias normas con carácter preferente.

2. **El contrato de concesión de obras públicas se regirá, con carácter preferente a lo dispuesto en el apartado anterior, por las disposiciones contenidas en el título V del libro II de esta ley, sus disposiciones de desarrollo y por la legislación sectorial específica en cuanto no se oponga a dicho título, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 125 y 133 a 135 del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.**

3. El orden jurisdiccional contencioso-administrativo será el competente para resolver las controversias que surjan entre las partes en los contratos administrativos."

(...)

El acuerdo del Pleno del Ayuntamiento de 14.12.2004 aprobó una encomienda de gestión de conformidad con lo dispuesto en el artículo 15 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común. Sin embargo, tal como indica el AI, las atribuciones concedidas por el Ayuntamiento al CRTM por su adhesión al mismo, superaban con creces la figura de la encomienda de gestión pues efectivamente de acuerdo con el artículo 2.2 d) de la Ley de creación del CRTM era éste quién debía tramitar la licitación así como el contrato de concesión de obra pública. Por ello, a pesar de la claridad en este punto que indica el AI resultan llamativas las afirmaciones anteriores que parecen atribuir responsabilidad al Ayuntamiento de Parla en la elección de un sistema u otro de gestión o en la elección de determinadas posibilidades dentro del mismo.

Efectivamente está en lo cierto el AI cuando indica a quién corresponden las funciones indicadas, que es el Gerente del Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid. Así resulta ser el firmante del Pliego de condiciones, de la licitación, del contrato, de las actas de puesta en marcha, de la regulación futura de las condiciones de transporte e incluso de intentar buscar trabajo a conocidos mediante cartas dirigidas al concesionario (aportamos como documento anexo, alguna de las que a esta parte nos consta).