

extra

JAÉN



4	5
8	10
11	16
JAB	NEV

EL AYUNTAMIENTO HA INICIADO UN PROCESO PARA DEJAR SIN EFECTO LA CONCESIÓN DEL SERVICIO DE AUTOBÚS URBANO, QUE LLEVA EN MANOS DE LA MISMA EMPRESA SEIS DÉCADAS CON LOS NIVELES DE CALIDAD Y SATISFACCIÓN DE LOS MÁS BAJOS DEL PAÍS Y CON UN COSTE PARA LA CIUDAD DE MÁS DE UN MILLÓN DE EUROS

¿PRÓXIMA PARADA?

Ordinaria de 18 Marzo de 1961.

Diligencia.- La sesión convocada para el día 18 de Marzo de mil novecientos sesenta y uno no tuvo lugar por falta de asistencia de algunos miembros de S. Excmo. Ayuntamiento de Jaén.

El Secretario General.-

En la ciudad de Jaén, a los diecisiete días del mes de Marzo de mil novecientos sesenta y uno, se reunió el Excmo. Ayuntamiento de Jaén en su sesión ordinaria, bajo la Presidencia del Excmo. Sr. Alcalde don Fr. García Segura, con asistencia de los Sres. Concejales de Alcalde y Concejales que al margen se indican, tal y como se celebra sesión ordinaria en su segunda convocatoria, actuando de Secretario el Sr. Antonio Barba y el Oficial Mayor don Juan García. Se acuerda el Sr. Secretario General.

1. Acta de las sesiones anteriores.

Sobre estas líneas, el documento del concierto firmado en 1961, la ampliación vía decreto de Alcaldía del PP de 2005 y el informe en el que se ha basado el Ayuntamiento para solicitar la nulidad de la actual concesión. VIVA JAÉN

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JAÉN

28 JUL 2005

DOCUMENTO N.º 17 ANEXO VI
PROPUESTA
DECRETO
LIBRO DE RESOLUCIONES

RPA.: AMPLIACIÓN DEL CONTRATO CORRESPONDIENTE A LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE JAÉN.

PROPUESTA DE ACUERDO.- Que formula en el asunto de referencia el Tte. Delegado de Alcaldía Delegado del Área de Urbanismo, Medio Ambiente, Ordenación y Personal.

ANTECEDENTES DE HECHO

1.- Que la prestación del Servicio de Transporte Urbano en la Ciudad de Jaén se encuentra adjudicado a Herederos de José Castillo S.L. por un periodo de 20 años, a partir del 10 de Abril de 1991.

2.- Que con fecha 10 de Abril de 1987 el Excmo. Ayuntamiento Pleno autorizó el concierto con la empresa Herederos de José Castillo S.L. por un periodo de 20 años, a partir del 10 de Abril de 1991.

3.- Que por Decreto de José Castillo Contreras, en representación de Herederos de José Castillo S.L. se presenta actualizado el Plan de implantación de nuevas tecnologías en el transporte público que prestan y la renovación de medios, adjuntando propuesta en la que se especifica el Plan de actualización del mismo.

4.- Que por la Concejalía de Tráfico y Transportes se informa:

.....

Por lo tanto, vista la petición del representante de la Sociedad Concesionaria del Servicio público de Transporte de Jaén, considerando la naturaleza del servicio y las inversiones a realizar y observando la dinámica de los últimos años, parece razonable la ampliación del contrato correspondiente por veinticinco años, a partir de la finalización del actualmente vigente, pedida por citada sociedad.

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE JAÉN
OFICINA DE CONTROL DE CONTRATOS
Plaza de Santa María, nº 12391 Jaén
Tel: 9949 9988 Fax: 9949 992190

RFA.- SERVICIO DE TRANSPORTE URBANO EN LA CIUDAD DE JAÉN.
EXPTPE.- 10/2019AS

Con fecha 27 de Marzo de 2019, el Ilmo. S. Concejale Delegado de Hacienda y Contratación dirige escrito a esta Oficina de Control de Contratos en que indica que: "Por medio de la presente y con motivo del reciente informe de fiscalización de la Cámara de Cuentas ejercicio 2016, y en relación a las consideraciones que en el mismo se detallan en el servicio de transporte urbano de Jaén, rogamos emita informe en el que se valore jurídicamente dicha concesión administrativa".

Posteriormente, con fecha 17 de Abril de 2019, se remite escrito del Grupo Municipal de Jaén en común en que solicita el inicio de procedimiento de revisión de oficio para la declaración de nulidad absoluta del Decreto de Alcaldía de fecha 25 de Julio de 2005, de prórroga de la concesión del servicio de transporte urbano en la Ciudad de Jaén a la Sociedad Herederos de José Castillo S.L. que se incorpora como ANEXO I.

En atención a lo solicitado, la funcionaria suscribiente emite el siguiente

INFORME

En primer lugar, a fin de conocer la evolución jurídica que ha experimentado el contrato de gestión del servicio público de transporte urbano de la Ciudad, se estima conveniente realizar un análisis histórico de las sucesivas actuaciones que se han sucedido desde 1961 hasta la fecha actual, en cuanto a la prestación del citado servicio.

La primera apreciación a realizar, es que el presente informe se ha elaborado teniendo como base documental un conjunto de documentos que han sido facilitados por el Negociado de Transportes de este Excmo. Ayuntamiento de Jaén, con lo que se ignora si pudieran existir otros sucesos relevantes o Decretos de Alcaldía distintos que pudieran hacer referencia a la cuestión objeto del presente informe jurídico, además de las que en el mismo de van a reseñar.

ANÁLISIS HISTÓRICO

A.1.- Tomando como base las afirmaciones contenidas en los informes emitidos por la Secretaría General y la Oficialía Mayor en el año 1.995, que se incorporan como ANEXO II, por acuerdo del Pleno Municipal, en sesión celebrada con fecha 20-3-1995, se acepta la oferta presentada por D. JOSÉ CASTILLO CASTILLO, y de conformidad con el dictamen del Letrado Consistorial, se dispuso la formalización de un Contrato de Concierto para el establecimiento del servicio de autobuses urbanos de Jaén. Rándose, entre otras estipulaciones, el abono por el funcionamiento de una cantidad anual de 150.000 pesetas, y el resto del precio del Servicio lo permitiría el concierto mediante el cobro de una tarifa; la duración mínima del concierto sería de un año, prorrogándosele hasta los 5 años.

En ambos dictámenes, la Secretaría General y la Oficialía Mayor afirman que la prestación interesada NO se ajustaba al sistema de Concierto del artículo 143 del todavía vigente Reglamento de Servicios de las Corporaciones Locales de 17 de Junio de 1955, pero se consideró viable en aquel momento (1961), teniendo en cuenta que la Concesión Administrativa no se había podido llevar a efecto por falta de licitadores.

A.2.- Transcurridos los seis años iniciales, en sesión plenaria de 17-4-1967, se aceptó la propuesta del D. JOSÉ CASTILLO CASTILLO, en el sentido de reducir la subvención municipal al 50%, a cambio de prórroga del contrato por otros 10 años.

EL USUARIO, FINAL DE TRAYECTO

extra
JAÉN

UN REPORTAJE DE
GINÉS DONAIRE,
AURORA GUZMÁN
Y RAÚL BELTRÁN

El Ayuntamiento de Jaén ha iniciado un procedimiento para dejar sin efecto la concesión del servicio de autobús urbano a la empresa 'Castillo', que le cuesta a los jiennenses más de un millón de euros al año y que es uno de los más antiguos y obsoletos de España. El proceso puede ser largo, pero el final de trayecto no puede ser otro que la integración con el sistema tranviario y la mejora del servicio público

A LO LARGO DE 58 AÑOS la empresa Herederos de José Castillo Castillo S.L. y sus anteriores formas jurídicas ha prestado el servicio de transporte público de autobuses en la capital. Durante seis décadas ha llevado a los tribunales a varios concejales y, en dos ocasiones, ha acudido a la Justicia en contra de la implantación del sistema tranviario. Actualmente los vecinos de Jaén tienen uno de los servicios de transporte urbano en autobús más obsoleto de Andalucía, con la connivencia de todos los gobiernos municipales.

El pasado 15 de octubre el Pleno municipal aprobó iniciar el expediente de revisión de oficio del decreto de Alcaldía del 25 de julio de 2005, que permitió la ampliación de la concesión del servicio de autobús urbano a favor de Herederos de José Castillo Castillo S.L. por 25 años. El acuerdo salió adelante gracias al voto favorable de los dos socios del gobierno local, PSOE y CS, y los dos ediles de Adelante Jaén, y las abstenciones de PP y Vox. "Es un acuerdo histórico. Por fin el Ayuntamiento de Jaén va a iniciar una acción que permita recuperar, tras casi 60 años, un servicio tan básico como es el transporte urbano", subrayó el alcalde de Jaén, Julio Millán. El acuerdo del Pleno se remitirá tras el periodo de alegaciones al Consejo Consultivo de Andalucía para que emita un informe, que es vinculante y preceptivo, sobre la nulidad o no del contrato.

El gobierno municipal sostiene que hay hasta tres causas que justifican la nulidad del contrato con la concesionaria del transporte urbano, entre ellas la ausencia de libre concurrencia pública y el que las prórrogas se aprobasen vía decreto y sin pasar por el Pleno. "Podríamos estar ante una resolución viciada de nulidad absoluta", concluye el informe realizado por los servicios técnicos del Ayuntamiento en relación al contrato con la empresa Castillo. En ese informe se expone que "el Ayuntamiento soslayó la tramitación de un expediente de licitación pública por el sistema de dictar

un decreto que ampliaba a 72 años el plazo de prestación del servicio público por parte de la empresa, hurtando claramente la posibilidad de libre concurrencia de otras empresas que pudieran estar interesadas en optar al contrato". De igual modo, se indica que no están acreditadas "las razones de interés público" que justificaron la prórroga de la concesión durante 25 años, pues se considera insuficiente la implantación por la empresa del Sistema de Ayuda a la Explotación (pantallas para conocer el tiempo y las paradas).

El concejal de Contratación y Control de Servicios Públicos, Francisco Lechuga, recordó que el Ayuntamiento destina más de 50 millones de euros anuales a las concesionarias de servicios públicos y estas han de prestarlos con la máxima calidad y bajo el debido control municipal, "una cuestión que no se ha tenido en cuenta en todo este tiempo". Y señaló que la municipalización del servicio de transporte, como se ha reclamado desde el grupo municipal de Adelante Jaén, no es una cuestión que pueda abordar en estos momentos el Ayuntamiento de Jaén con su situación económica. Eso sí, Lechuga defendió que el objetivo es que "el servicio se preste bajo los criterios de transparencia y libre concurrencia, además de su prestación con criterios de calidad que no coinciden con los que actualmente definen el servicio".

El PP, el principal grupo de la oposición municipal, justificó su abstención al acuerdo del Pleno para revisar la concesión a Castillo en la necesidad de ser cautos desde el punto de vista jurídico. Los populares aluden a un informe del año 1995 de los catedráticos Jiménez Blanco y Cuesta Revilla donde se advertía que "el transcurso del tiempo evita que se pueda pedir la nulidad cuando se hace de buena fe". "Hay que hacer un control estricto, y si hay que rescindir el contrato, pues adelante", señaló el concejal del PP Javier Carazo, no sin antes advertir de los costes que deberá asu-



EL CES, TAJANTE: “NO SE PRESTA UN SERVICIO PÚBLICO DE CALIDAD”

El Consejo Económico y Social (CES) de la ciudad de Jaén emitió en julio de 2001 el hasta ahora único informe monográfico sobre el transporte urbano en la capital. Y, al referirse al autobús urbano, el dictamen no puede ser más demoledor: “Todos estos años de concierto [desde el año 1961] pueden haber potenciado unas maneras de gestionar el servicio de autobuses urbanos de Jaén en la que la iniciativa empresarial para obtener rentabilidad no ha conseguido el fin primordial de la concesión: prestar un servicio público de calidad”.

El CES señalaba en sus conclusiones que “en lo esencial el objetivo fundamental de la prestación del servicio público de autobuses urbanos de Jaén no se cumple adecuadamente y ese incumplimiento genera insatisfacción social”. Y se aludía a la opinión de los usuarios, que venían a cuestionar principalmente la excesiva espera de los autobuses (la frecuencia media de las líneas se situaba muy por encima del resto de servicios en Andalucía), el precio de los billetes y la mala o nula información que reciben”.

El informe del CES se realizó en una época en la que el servicio de autobús contaba en Jaén con 17 líneas, el número más elevado en relación con los habitantes que sirve, de todas las capitales andaluzas. También se llamaba la atención sobre la atención “deficiente” en la relación habitantes/trabajador. En concreto, en Jaén, el número de habitantes servidos por un trabajador de Castillo es más del doble que en Sevilla y Cádiz, y un 65% más elevado que la media del resto de Andalucía. Ya en 2001 la plantilla de Autobuses Castillo se fijaba en 76 trabajadores (tan solo cuatro menos que en la actualidad), de los que 20 eran fijos y 56 eventuales, según el CES local.

Posteriormente, en noviembre de 2017, el CES local volvía a pronunciarse sobre la gestión de Castillo en un dictamen sobre la revisión de tarifas del servicio de transporte para el año 2018. Castillo solicitaba un incremento del billete de un 1,6%, por encima del IPC, pero el CES rechazó tal subida al entender que “el contexto de crisis acuciante, con palmaria pérdida del poder adquisitivo de la mayoría de la población, aconseja dicha congelación”. Y en ese dictamen se hacía un nuevo reproche a la prestación del servicio por parte de Castillo: “El incremento de las tarifas debe ir asociado a una mejora en la calidad del servicio, máxime cuando estamos hablando de una gestión indirecta del mismo a través de una concesión administrativa”, se decía.



El 21 de marzo de 1961 el Pleno del Ayuntamiento de Jaén con José María García Segovia de alcalde aprobó el escrito presentado por José Castillo y Castillo para organizar un servicio de transportes urbanos en la capital, por el sistema de concierto, comprometiéndose a ponerlo en funcionamiento en los siguientes cuarenta días de su adjudicación. El transporte urbano en la capital comenzó con dos autobuses nuevos, de carrocería metálica, puertas de entrada y salida que funcionaban con aire comprimido, taquilla para el cobrador, cabina aislada para el conductor y ochenta plazas para viajeros. La ciudad tenía 64.970 habitantes y el Real Jaén C. F. jugaba en Segunda División, que en aquellos años contaba con dos grupos. Aquel mismo lunes había ganado con el filial del Valencia, el Mestalla y hubo cinco nacimientos, dos defunciones y ninguna boda. CAPTURA PERIÓDICO/IEG

mir el Consistorio en este pleito con Castillo, que auguran que será muy largo.

Este acuerdo plenario tuvo su origen en la pasada primavera, cuando el entonces grupo municipal de Jaén en Común (JeC) –que quedó fulminado en las elecciones de mayo- llevó al Pleno la solicitud de procedimiento de revisión de oficio para decretar la nulidad de pleno derecho del Decreto de Alcaldía de julio de 2005 de una nueva prórroga del servicio a Castillo. Esa petición estaba basada en un informe demoledor de la Cámara de Cuentas poniendo de relieve numerosas irregularidades en la concesión del servicio a Castillo.

La exconcejala de JeC Sara Martínez enumeró los incumplimientos que, a su juicio, motivan la nulidad del contrato con Castillo, y que, básicamente, coinciden con los apuntados por la Cámara de Cuentas. Así, se alude a que la figura del concierto por la que optó el Consistorio inicialmente tiene “vocación de transitoriedad” y una duración limitada a 10 años como máximo. Posteriormente, en 2005, cuando el contrato se prolongó otros 25 años vía decreto, tras otras prórrogas, pasando de concierto a concesión, se obvió la apertura de un procedimiento contractual que garantizara los principios de igualdad de trato, concurrencia y transparencia. Jaén en Común llevaba en su programa electoral de los comicios de mayo la remunicipalización del servicio del autobús urbano “un paso decisivo para recuperar la soberanía municipal”, dijeron.

TORNOS Y NUEVAS EXPENDEADORAS

Unos meses antes, el grupo liderado por Manuel Montejo sí que pudo atribuirse el éxito político al lograr la retirada de los tornos en los autobuses urbanos. JeC reveló un informe de la empresa de la ITV, Veiasa, dictaminando la ilegalidad de los tornos por razones de seguridad y de accesibilidad. La Dirección General de Tráfico (DGT) trasladó a la Fiscalía una presunta infracción penal de Castillo por el uso indebido de tornos en los autobuses. Y el Pleno municipal, tras la iniciativa de JeC, abrió un expediente sancionador a Castillo por haber circulado durante al menos 11 meses con los tornos desoyendo a la empresa de la ITV. Finalmente, el gobierno local, con los votos a favor del entonces gobierno local del PP, instó a Castillo a retirar esos tornos antes del 1 de diciembre del pasado año. A ello se unió la instalación y puesta a punto de las nuevas expendedoras en los autobuses Castillo merced a la financiación del Consorcio Metropolitano de Transportes. Son máquinas caracterizadas por una pantalla multitáctil a color, información visual inmediata y clara, acompañada de señales acústicas que facilitan la interacción a usuarios con capacidades sensoriales reducidas. Con estas expendedoras el Ayuntamiento puede saber cuántos pasajeros se suben en cada línea, en qué lugar se encuentra un autobús y los transbordos que se realizan entre los servicios interurbanos-urbano. Y Castillo tampoco podrá ocultar los datos a la hora de someterse a una auditoría. Han tenido que pasar seis décadas para implantar un sistema garante para conocer el número real de pasajeros. La inversión del Consorcio de Transportes Metropolitano ha sido de 183.700 euros.

Mientras tanto, el Sistema de Ayuda a la Explotación (SAE), que es el de las pantallas que los usuarios ven en algunas paradas para conocer el tiempo que resta para que llegue el autobús, y el de los propios vehículos para consultar cual es la siguiente parada, sigue sin funcionar. Este sistema muestra en tiempo real toda la flota sobre el mapa y gestiona las comunicaciones con vehículos y conductores y fue el principal motivo de la ampliación de la concesión en el decreto de 2005. Catorce años después, los usuarios aún deben preguntar a los conductores cuánto le queda al siguiente autobús de tal o cual línea o cerciorarse de que el que han cogido lo lleva a su destino porque el conductor no haya olvidado cambiar el número en el frontal. Hay otras anomalías, como la falta de piqueta para romper la luna en caso de emergencia en la mayoría de autobuses, algo que le consta al Ayuntamiento a través de denuncias de ciudadanos y usuarios.

UN LARGO CAMINO

Este nuevo intento de poner fin a esta situación, al concierto y a las posteriores renovaciones durante seis décadas a la empresa despierta una opinión común entre oposición y

(continúa en la página 4)

(viene de la página 3)

y antiguos concejales. El que fuera edil de Transportes del PP en el Ayuntamiento, artífice junto al alcalde Miguel Sánchez de Alcázar de la última renovación del servicio hasta 2036, Miguel Ángel García Anguita, mantiene que el camino seguido será tumbado en los tribunales porque se han superado los plazos y está fuera de plazo. En las antípodas ideológicas, el que fuera portavoz de Jaén en Común, Manuel Montejo, considera que el procedimiento tal vez no sea el más acertado, ya que podría conllevar la indemnización a la empresa, algo que no podría asumir el Ayuntamiento. Sin embargo, mantiene que hay argumentos suficientes para no tener que hacerlo si se alude a los incumplimientos, muchos de ellos admitidos por la propia empresa en escritos que obran en poder del Ayuntamiento.

Manuel Montejo y su grupo JeC tardaron un año y medio en conseguir acceder al expediente completo de Castillo. "Solo existe uno y estaba en un cajón del que fuera jefe de Negociado de la Concejalía de Transportes, Tomás Méndez". Al concejal solo se le permitió consultarlo en ese despacho, sin posibilidad de sacar copias y solamente tomando notas. Montejo asegura que el expediente está repleto de presuntas irregularidades que deberían haberse llevado a los tribunales. El expediente recoge que una de las ampliaciones de la concesión, que venía arrastrándose desde aquel concierto de marzo de 1961, se otorgó a una empresa que aún no estaba constituida, pero cuyo nombre se anunció para que pudieran formalizarse los papeles oportunos.

En el Pleno de 10 de diciembre 1987 de ese año se aprueba el Pliego de Condiciones que ha de regir la propuesta de prórroga en el concierto para la prestación del servicio de transportes urbanos. El pliego dice textualmente: "La propuesta la realiza D. José Castillo Castillo, actualmente Here-

El Ayuntamiento aprobó en un Pleno cambiar el titular de la concesión a la nueva empresa sin que estuviera constituida

deros de José Castillo Castillo SA, a la que se le ha subrogado el contrato por acuerdo del Excmo. Ayuntamiento Pleno en sesión celebrada el 3/10/1987 y asumiendo por tanto los derechos y obligaciones que aquel tenía en el Ayuntamiento en orden a la prestación del indicado servicio y que comprende las líneas, paradas y material que en documento aparte se adjunta a este pliego". Herederos de José Castillo Castillo, SA se constituye el 28 de diciembre de ese año, después de la aprobación, según el expediente consultado por Manuel Montejo.

El modus operandi ha sido siempre el mismo por parte de la empresa durante todo este tiempo. Antes de que acabara el mandato la empresa proponía la renovación por diez años so pretexto de mejorar el servicio. Las presuntas irregularidades quedaron plasmadas incluso en escritos oficiales. Así, un informe del asesor jurídico municipal y de la oficina del Secretario General de 15 de enero de 1981 (con firma sin identificar) advertía de la anomalía de la ampliación y a la vez proponía cómo salvar el "inconveniente legal". "El informe señala que no es posible la contratación directa al ser su plazo de duración superior a dos años pero propone: "A fin de obviar el citado inconveniente legal, mediante acuerdo del Pleno de la Corporación", proponía prorrogar el concierto hasta el año 1986 y posteriormente hasta el año 1991 y entonces ceder el concierto de gestión del servicio público "a favor de la empresa a constituir, si tenemos en cuenta que es muy previsible la imposibilidad de la Corporación de instalar por su cuenta, dado que carece de la capacidad técnica, económica y financiera que la implantación de un servicio de esta naturaleza comporta". Más tarde, en 1987, con José María de la Torre como alcalde, el plazo se amplía a veinte años. El informe del secretario general también lo respaldaba: "Los años que exceden sobre el límite máximo de 10 años de prórroga serían, a nuestro juicio, asumibles discrecionalmente por la Corporación Municipal



previo, en su caso, el correspondiente informe técnico-económico determinante de la necesidad de otorgar la prórroga del concierto por plazo de 20 años, a fin de que el concertante pueda hacer frente a la amortización de las inversiones a realizar conforme a las nuevas prestaciones".

CONFLICTO PERMANENTE

Las relaciones se van deteriorando y cuatro años después (1991) el PSOE vuelve a ganar las elecciones municipales. Fue en ese mandato cuando se aprobó la primera auditoría externa a los autobuses, que no llegó a ejecutarse ante la negativa de la empresa a la entrada de los auditores a sus dependencias. En ese mismo mandato, con Patricio Palomino como concejal de Transportes, fue cuando más cerca estuvo el Ayuntamiento de retirar a Castillo la concesión. El equipo de Gobierno socialista intentó el secuestro temporal del servicio después de que Castillo se negara a aceptar el carné gratuito para niños de hasta cinco años. En esos mismos años se hizo un estudio de los billetes de bonobús de 1987 a 1991, que dio como resultado que la empresa había presentado al cobro un número de billetes muy superior a los puestos en circulación por el Ayuntamiento, con un desfase económico de unos 25 millones de las antiguas pesetas. Castillo evitó la apertura de un expediente sancionador tras alegar que había descubierto una posible falsificación de estos billetes de bonobús. El fiscal indicó que no se había podido identificar la causa o el causante de la hipotética falsificación, por lo que el caso se archivó. Hasta ese momento el control que el Ayuntamiento realizaba sobre los billetes que presentaba la empresa consistía en contarlos uno a uno. Según las fuentes consultadas cada cierto tiempo se llevaban grandes bolsas de basura llenas de miles de billetes a las dependencias municipales para que se procediera a su recuento. Bolsas que poco después, y sin apenas control municipal, un ordenanza devolvía a la empresa Cas-

tillo que, posteriormente, las destruía.

No fue el único conflicto que la empresa Castillo tuvo con los gobernantes locales. En febrero de 1993 el dueño de los autobuses urbanos presentó una querrela criminal por prevaricación contra el concejal Patricio Palomino y el funcionario responsable del Negociado de Transportes. La querrela se archivó poco después. Previamente, según la información que ha podido recabar este periódico, Castillo había acusado veladamente a los responsables municipales de un supuesto cobro de comisiones en la compra de los autobuses urbanos. Y en septiembre de 1993 el Pleno aprobó el Reglamento Local del Servicio de Transporte Urbano, donde se imponía a la concesionaria la obligación de que los autobuses del servicio fueran nuevos y de plataforma baja. Poco después, la empresa recurrió en los tribunales ese Reglamento, aunque el TSJA desestimó el contencioso en 1996. Casi una década después, la llegada de otro gobierno socialista al Ayuntamiento, en coalición con IU, hizo que los conflictos volvieran. "Si alguien ha sido un azote para la empresa Castillo he sido yo, desde el minuto uno. Él nunca entendió que yo no me debía a su empresa, sino a la ciudad", asegura la que fuera concejala de Transportes (2007-2011), Matilde Cruz. La eidl fue llevada en dos ocasiones a los tribunales y su mandato acabó con el tranvía parado en pruebas.

En cuanto al funcionamiento de la relación empresa-administración la edil es muy clara: "Castillo no ofrece un servicio gratuito a esta ciudad. Recibe una subvención de alrededor de un millón de euros anual, que es la diferencia entre la bonificación al billete de transporte que pagan los ciudadanos y lo que cobra la empresa. La gente piensa que cuando sube al autobús y paga, eso es lo que recibe la empresa, y no es verdad, la diferencia la paga el Ayuntamiento. Estamos hablando de alrededor de un millón de euros por un servicio que no se ajusta a las necesidades para la

2018

Déficit tarifario (coste municipal): 1.183.942,15 euros

Número de viajeros: 4.345.595

Autobuses: 43

Conductores: 60

Paradas: 287

Líneas: 27

¿QUÉ PASA EN EL RESTO DE SERVICIOS DE BUS DE ANDALUCÍA?

ADEMÁS DE EN JAÉN el transporte de autobús urbano es gestionado por empresas concesionarias en otras capitales andaluzas como Cádiz, Almería y Granada. En esta última, las desavenencias entre el Consistorio y la empresa 'Transportes Rober', responsable del transporte público en la capital granadina, han originado problemas en la gestión del servicio que bien recuerdan a los acontecidos en la capital jienense con Castillo. El contrato originario del Ayuntamiento de Granada con 'Transportes Rober' se firmó en el año 1962, un año después que en Jaén. Ante el fin del contrato con Transportes Rober, previsto para 2022, el Ayuntamiento de Granada trabaja en la reversión de la concesión del transporte urbano.

Cádiz es la ciudad de España con mejor transporte urbano, según estudios a nivel nacional. La sociedad 'Tranvía de Cádiz a San Fernando y Carraca' explota las concesiones municipales de los servicios regulares urbanos de transportes colectivos de viajeros en la capital gaditana.

El Ayuntamiento de Almería ofrece el servicio de transporte urbano en régimen de concesión, cuya adjudicataria es la sociedad mercantil ALSA, a través de la denominación de marca SURBUS. El transporte público urbano es financiado parcialmente por las tarifas que abonan los viajeros, pero estos precios no cubren la totalidad del coste, circunstancia a la que hay que sumar determinadas bonificaciones y tarifas gratuitas. Por consiguiente, el Ayuntamiento debe garantizar la sostenibilidad financiera de la explotación contribuyendo anualmente con una aportación a cargo de los presupuestos municipales, como en Jaén.

Por otro lado, las capitales andaluzas con servicio municipal de transporte dependiente de Ayuntamientos son Sevilla, Málaga, Huelva y Córdoba. En la capital hispalense, el Ayuntamiento creó la empresa TUSSAM (Transportes Urbanos de Sevilla Sociedad Anónima Municipal) en 1975, encargada del servicio de autobuses y ahora tranvías urbanos de la ciudad. Permite la movilidad a través de cuatro tranvías, 408 autobuses y 17 líneas urbanas con 1.032 paradas a lo largo de 689 kilómetros.

La empresa Malagueña de Transportes Sociedad Anónima Municipal es el operador de transporte que explota la red de autobuses públicos urbanos de la capital malagueña. Dependiente del Ayuntamiento de Málaga, la empresa se rige por un Consejo de Administración, nombrado por la Junta General de Accionistas, compuesta a su vez por todos los ediles que representan a las distintas formaciones políticas que forman el Consistorio Municipal.

En la ciudad de la Mezquita el Ayuntamiento es el accionista único de la empresa municipal Aucorsa (Autobuses Urbanos de Córdoba), constituida en 1953. 'Aucorsa' cerró el ejercicio de 2018 con un superávit de 127.358 euros, frente a los 476.881 del año 2017.

En Huelva, el servicio de autobuses lo realiza la Empresa Municipal de Transporte Urbanos EMTUSA, del Ayuntamiento de la capital.

ciudad". Ya en los últimos años Castillo ha pleiteado en varias ocasiones más contra la Administración para defender su concesión. El caso más conocido fue el recurso que plantearon en mayo de 2011 a la puesta en marcha del tranvía, y que finalmente fue el argumento utilizado por el PP para frenarlo. Además, en vísperas de las elecciones andaluzas de 2018 Castillo acudió de nuevo a los tribunales, en esta ocasión por la declaración de interés metropolitano del sistema tranviario que había aprobado la Junta de Andalucía. Tras no ser atendida esa impugnación, Castillo presentó una demanda ante la Sala de lo Contencioso Administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Andalucía (TSJA) por entender que el carácter metropolitano del tranvía perjudica sus legítimos intereses como empresa concesionaria de los autobuses. De otro lado, en febrero de este año el Ayuntamiento se dirigió a la empresa para exigirle la reposición inmediata de los dos microbuses que vendió sin conocimiento municipal. En concreto, fueron dos microbuses de la línea 11-que conecta la zona sur con el centro, el Neurotraumatológico y el Polígono de Los Olivares- que retiró para luego venderlos sin avisar al Ayuntamiento. En el requerimiento, le instaba a que se haga de nuevo con los vehículos con los que prestaba hasta ahora el servicio. En 2014 el Ayuntamiento trasladó a Castillo la necesidad de utilizar en determinadas líneas microbuses, debido a su orografía y características.

NUEVOS VEHÍCULOS E INCUMPLIMIENTOS

La empresa concesionaria del transporte urbano Castillo ha puesto en funcionamiento desde el año 2005 un total de 26 nuevos vehículos, pero han sido otros 33 los que han causado baja, lo que determina un saldo negativo, en los 13 últimos años, de siete vehículos. Así lo expuso en 2017 el Consejo Económico y Social (CES) de la ciudad de Jaén tomando

EXPEDIENTE SANCIONADOR

Un autobús en la calle Virgen de la Capilla, donde se aprecian a los usuarios dentro del autobús y a quienes esperan en la parada, donde no funcionan los paneles informativos. En los últimos meses se han sucedido los incidentes, muchos de ellos denunciados por los usuarios a través de medios de comunicación y de redes sociales.

Ayer (26/11/2019) el grupo municipal Adelante Jaén exigió al Ayuntamiento que abriera los expedientes que fueran necesarios a la empresa ante "el lamentable estado" en el que se encuentran los autobuses urbanos y "las deficiencias" en la prestación del servicio. "Las últimas imágenes con goteras en el interior de los vehículos, la ausencia de ventanas en días de frío y lluvia o los incendios declarados en los motores han sobrepasado el límite de lo aceptable", indicó el concejal Javier Ureña, sitúan a Jaén "al borde del subdesarrollo". El grupo recordó que los incumplimientos reiterados en las condiciones del contrato "podrían ser causa suficiente para su rescisión".

RAMÓN GUIRADO

(continúa en la página 6)



Juan Balbín, conductor de la línea 8 que comunica la Fuente de la Peña y la Urbanización Azahar. RAMÓN GUIRADO

“NO NOS INQUIETA EL FUTURO DE LA EMPRESA”

Juan Balbín, el conductor más antiguo de Castillo y presidente del comité de empresa, recuerda que los 80 trabajadores (varias empresas) tienen garantizada la subrogación en caso de cambio de dueño

JUAN BALBÍN MORAL es el conductor más antiguo de la plantilla de Autobuses Castillo. Entró en la empresa en 1989 con apenas 21 años y hoy tiene como compañero de profesión a un hijo suyo. Castillo cuenta en la actualidad con unos 80 trabajadores, 60 de ellos conductores y el resto mecánicos, guardas de seguridad y personal administrativo, si bien pertenecen a varias sociedades. La antigüedad media de la plantilla supera los 20 años. “Entre la plantilla no hay una especial inquietud por el futuro de la empresa”, comenta Juan Balbín en relación a la decisión del Pleno del Ayuntamiento de iniciar el proceso de revisión del contrato de Castillo al observar hasta tres posibles causas de nulidad. Balbín, que es también desde hace dos décadas el presidente del comité de empresa de Castillo, asegura que el propio Ayuntamiento les ha garantizado que los trabajadores serán subrogados en caso de un cambio de empresa así como el derecho a la no movilidad geográfica. En todo caso, Balbín sostiene que la plantilla respetará cualquier decisión sobre el futuro del servicio. “Nosotros acataremos lo que se decida y si llegara otra empresa seguiríamos

trabajando de igual forma”, indica. Juan Balbín destaca la evolución de la empresa de autobuses en las últimas décadas. “Cuando yo empecé había cinco líneas en servicio y ahora hay una veintena”, indica este conductor al frente de la línea 8 que comunica la Fuente la Peña con Urbanización Azahar. La plantilla ha amenazado en los últimos meses con paros laborales por los impagos de la empresa, algo que finalmente no llegó a producirse. Esta situación se ha repetido a lo largo de los años. En 2018 se presentó una moción de JeC, PSOE y el sindicato UGT en apoyo a los trabajadores de la firma concesionaria, instando a la empresa a que se retractara públicamente de haberlos acusado de quedarse con dinero de los billetes, excusa por la que la empresa se negaba a retirar los tornos. En aquel momento, ante los impagos, los trabajadores también amagaron con una huelga, pero el último anuncio fue el más sorprendente, ya que ante el impago de una nómina el comité anunció una huelga indefinida en plena feria de San Lucas, sin ninguna protesta o manifestación previa, algo habitual según los sindicatos.

SIN TRANSBORDO HASTA EL AÑO PASADO

EL SISTEMA DE TRANSBORDO en el autobús urbano de la ciudad se implantó el 14 de junio de 2018 como una mejora más, pero volvió a llegar tarde para los usuarios, pues según recoge la Resolución Municipal de la Tenencia de Alcaldía de fecha 28 de diciembre de 2016, debería haber entrado en vigor “lo antes posible y como máximo, el día 1 de enero del año 2018”. En el mandato de Matilde Cruz como concejala de Transportes (PSOE, 2007-2011) y con el Plan de Movilidad en el que se trabajaba para la puesta en marcha para la circulación de autobuses y tranvía, la implantación del billete de transbordo se demandó con más ahínco. Finalmente no entró en vigor hasta el año pasado. El coste del billete de transbordo es de 0,30 euros el viaje y sólo se puede hacer uso si el pago del primer servicio se realiza mediante la tarjeta de bonobús ordinario, de estudiantes o el bonobús especial (tarjeta JPM para personas jubiladas, pensionistas o discapacitadas).

El transbordo está establecido en todas las líneas y para todos los días del año, incluidas las líneas del extrarradio, excepto los servicios especiales. Sólo se puede hacer uso del billete de transbordo en un segundo autobús, de distinta línea, dentro de los 60 minutos de pasar la tarjeta en el primer autobús.

El total a percibir por la sociedad concesionaria en caso de transbordo es de 1 euro (por el primer servicio), más 0,30 euros (por el segundo servicio), lo que supone un total de 1,30 euros por los dos.

(viene de la página 5)

como referencia los datos aportados por la Concejalía de Transportes del Ayuntamiento de la capital. El CES precisa que dicha remodelación de la flota “debe ser efectuada, conjugando, de un lado, el número total de vehículos, y de otro lado, el plazo de amortización fiscal de los mismos, fijado en siete años aproximadamente, lo que arroja un coeficiente de seis o siete vehículos por año afectos a dicha remodelación”. Con todo, asegura que al menos deberían ser cuatro los vehículos que el Ayuntamiento debería exigir a la entidad concesionaria que se remodelasen anualmente, algo que no se está cumpliendo. Además explica que la renovación debería comenzar por los vehículos articulados, al implicar un problema tanto para el tráfico rodado como para la frecuencia y calidad del servicio, cuya mejora también debe exigirse por la Corporación Municipal.

USUARIOS

Durante años el servicio de autobús ha sido el peor valorado de Andalucía. Por ejemplo, en 2011, según los datos de la encuesta de Movilidad en las regiones urbanas de Andalucía, publicadas por el Instituto de Estadística de Andalucía correspondientes al año 2011, en Jaén capital usaban el autobús urbano diariamente 41.317 pasajeros, el número más bajo de toda la comunidad. Ese año el servicio consiguió un aprobado raspado (5'5) con la valoración más baja de las capitales de provincia de toda Andalucía y con el único suspenso, en la frecuencia del paso de los autobuses con un 4'9 sobre diez. UPyD realizó también una encuesta en 2015 entre 300 usuarios y el resultado fue demoledor. La nota media con la que los jiennenses puntuaron entonces el servicio de autobús fue de un 3 sobre 10. Sin embargo, un 1 sobre 10 fue la puntuación más repetida en las distintas preguntas. El 82% de los encuestados no aprobaba el servicio por su impuntualidad. Además, la mayoría consideraba que el precio era caro para el servicio recibido y confirmaban que no eran capaces de llegar a sus destinos con facilidad.

La utilización de tornos hasta 2018 fue una de las situaciones más incómodas para los usuarios. Quince años de quejas y reivindicaciones acumuló la Federación FEJIDIF hasta su retirada. Su presidenta, Pilar Martínez, confirma que “todos los autobuses urbanos tienen que estar adaptados”, pero que la realidad es que “hay rampas que no funcionan y si un autobús adaptado se estropea, se sustituye por otro antiguo sin adaptar”. Por eso reconoce que “hace muchos años” que las personas con necesidades específicas a la hora de viajar eliminaron el autobús urbano de la capital como medio de movilidad.

Por otra parte, con la elaboración del Plan de Movilidad en el período 2006-2007, se realizó una encuesta a pie de calle, incluso en autobuses, para conocer la opinión de los usuarios. Entre otros datos, se confirmó que la hora en la que más se utilizaba el autobús era la franja en la que el usuario no está sujeto a horario. A primera hora de la mañana no se utilizaba este transporte, pero sí al mediodía, a las horas valle. La Oficina Municipal de Información al Consumidor (OMIC) de Jaén atendió en 2018 un total de 2.646 consultas, de las que 96 se refirieron al transporte.

En los últimos meses las deficiencias y averías se han sucedido con frecuencia, hasta el punto de que el grupo municipal Adelante Jaén ha pedido al Ayuntamiento que se abran expedientes sancionadores, ya que considera que los incumplimientos reiterados en las condiciones del contrato podrían ser causa suficiente para su rescisión.

EXTRA JAÉN se ha puesto en contacto en varias ocasiones con la empresa Herederos de José Castillo Castillo S.L., ha enviado mensajes y ha intentado a través de terceras personas acceder a sus responsables, pero no ha sido posible, hasta el momento. Con todo, el fin último del actual proceso en el que se encuentra el Ayuntamiento no debe ser otro que el de procurar un servicio digno, moderno y acorde a los tiempos actuales, como sucede en el resto de capitales de provincia de Andalucía. Esta circunstancia debe ser tenida en cuenta por el equipo de Gobierno para que los jiennenses sean los beneficiarios en caso de que el procedimiento no prospere o encalle en los tribunales. Seis décadas son más que suficientes para atestiguar que la capital precisa un servicio efectivo de transporte en el que tranvía y autobuses dibujen un futuro sostenible para Jaén. El resto no serán más que brindis al sol y caminos que ya anduvo mil veces esta ciudad. Por lo tanto, el fin de trayecto no debe ser otro que un servicio digno para los usuarios. ■

UNAS CUENTAS SANEADAS, UN SERVICIO PÚBLICO RENTABLE, Y UN BUEN NEGOCIO PARA LOS SOCIOS

Análisis de las cuentas anuales de Herederos de José Castillo y Castillo S.L.

SEGÚN EL DEPÓSITO DE CUENTAS DEL REGISTRO MERCANTIL, las Cuentas Anuales de la empresa gestora del servicio de transporte público de Jaén arrojan unos ingresos totales de 3.981.327 euros y unas pérdidas coyunturales en 2018 de 178.680 euros. Y son coyunturales porque en el año 2017 los ingresos totales fueron solo unos 58.000 euros menos y sin embargo hubo unos beneficios de 91.707 euros.

Durante 2018 la empresa ha amortizado deudas con bancos en casi 500.000 euros. El principal deudor de la empresa, el Ayuntamiento, ha rebajado su deuda en unos 190.000 euros hasta llegar a 1.610.036 euros.

La sociedad se creó en diciembre de 1987, unos meses antes de subrogarse, en marzo de 1988, en el concierto de la prestación del servicio de autobuses urbanos. Desde entonces ha acumulado unas reservas totales de 1.544.813 euros, que vienen a ser los beneficios generados por la empresa desde su nacimiento. Por tanto es una actividad lucrativa para los socios de la compañía, que en este momento son los hermanos Castillo Contreras. Y eso a pesar de las pérdidas que se han originado en 2018. La explicación de este saldo negativo hay

que buscarla en el comportamiento de los ingresos y/o de los gastos. Vemos que los ingresos principales de la sociedad se desglosan en: Ingresos por líneas: 1.779.138 euros, unos 2.000 más que en 2017; Ingresos por tarjetas: 1.289.150 euros, unos 40.000 menos que en 2017; e Ingresos del Ayuntamiento: 781.725 euros, unos 20.000 menos que en 2017. Siendo los ingresos más bien estables buscaríamos en los gastos la razón de esa diferencia en el resultado. Efectivamente en los gastos de aprovisionamiento y en gastos de personal se acumulan unos 300.000 euros más que en el año anterior. En particular en los gastos de personal llama la atención que la plantilla de la empresa pasa de 70 a 69 trabajadores en el año 2018, y sin embargo aumenta el gasto en este epígrafe en 150.000 euros.

Son también destacables las explicaciones que se incluyen en la Memoria de las Cuentas Anuales dedicadas a las operaciones vinculadas, es decir aquellas que tienen lugar con los socios o con familiares de estos. En las cuentas aparecen operaciones por arrendamientos y otros servicios por más de 230.000 euros. Y los sueldos del gerente y de un familiar superan los 70.000 euros al año cada uno.

“CON EL PP CASTILLO HA TENIDO UN PODER TOTAL Y ABSOLUTO”

A la exconcejala de Transportes Matilde Cruz (2007-2011), Castillo la llevó en dos ocasiones ante los tribunales, una de ellas porque “deterioraba la imagen de la empresa”

“CASTILLO SABÍA QUE CON EL PSOE HABRÍA UN ANTES Y UN DESPUÉS en la reordenación del transporte urbano en la capital. Castillo puso toda la carne en el asador para que no pudiéramos echar a andar el tranvía en 2011 y lo paralizó porque sabía que con nosotros no podría hacer con el transporte público lo que quisiera”, asegura la exconcejala socialista Matilde Cruz. De este modo recuerda su llegada a la Concejalia (2007-2011). Por eso mantiene que al final del mandato la unión con el PP de José Enrique Fernández de Moya era total. “Sólo hay que recordar la famosa fotografía de Fernández de Moya y José Castillo cuando el PP ganó las elecciones de 2011, en el Hotel Infanta Cristina, propiedad de la familia Castillo, donde se han realizado muchos actos del PP”. Y enfatiza: “Cada vez que ha gobernado el PP, Castillo ha tenido un poder total y absoluto”.



En este sentido la exedil alude a la renovación de la concesión por decreto de Miguel Sánchez de Alcázar (PP). “Era una renovación que no se podía hacer porque requería acuerdo plenario por mayoría absoluta. Se le renovó con una fórmula leonina hacia la ciudad, con una ridícula contraprestación como fue instalar el SAE en todas las paradas, no habiendo funcionado en su totalidad y estando más averiado que activo”, añade. La fiscalización del servicio era un “acto de fe”. Castillo presentaba los datos para las bonificaciones por los viajes de estudiantes, pensionistas y discapacitados directamente al Jefe de Negociado. “Planteamos la instalación de un ordenador en el servicio de transporte que controlara en tiempo real el número de viajeros y los billetes. Se instalaron las máquinas en los autobuses, para la integración tarifaria de cara a la puesta en marcha del tranvía, aunque Castillo se negó siempre. No entró en funcionamiento”, lamenta.

Como toda concesión, la empresa estaba sujeta a un equilibrio económico-financiero. “Le iba bien con el servicio. Nunca lo pidió porque no perdía dinero. Se consideraba el amo y señor de la concejalia de Transportes. Pensaba que el Ayuntamiento tenía que estar a su servicio, como si fuera una prolongación de su empresa”, afirma. Matilde Cruz fue denunciada en dos ocasiones por José Castillo. La demandó porque decía que “deterioraba la imagen de la empresa” Castillo. La segunda demanda le llegó “a través de una funcionaria del Ayuntamiento”, que acusó a Matilde Cruz de haberse llevado un expediente de la empresa concesionaria. Tras su declaración, la demanda quedó archivada.

EL POLÍTICO QUE PUSO A LA EMPRESA CONTRA LAS CUERDAS

Patricio Palomino, concejal de Transportes desde 1991 a 1995, fue el primero en impulsar una auditoría y llegó a plantear, sin éxito, el secuestro temporal del servicio

EN EL MANDATO MUNICIPAL 1991-95, con un Gobierno socialista presidido por José María de la Torre, la concesión a Castillo del servicio de autobuses urbanos estuvo más amenazada que nunca. Fue el entonces concejal de Transportes, Patricio Palomino, el que puso contra las cuerdas a Castillo en varias ocasiones, aunque finalmente no encontró la sintonía necesaria de la propia Corporación para doblegar la resistencia de un empresario con demasiadas complicidades tanto en círculos políticos como financieros y hasta judiciales. En aquel periodo se aprobó la primera auditoría a la gestión de la empresa, que no llegó a cristalizar por la férrea oposición de Castillo a que los auditores entraran en sus oficinas. Y tampoco prosperó la decisión del edil Palomino de proceder al secuestro temporal del servicio de los autobuses urbanos por desobediencia del empresario jiennense a la puesta en marcha del billete para niños de hasta cinco años.



“Claro que tuve un desgaste muy grande por los continuos enfrentamientos con Castillo”, admite Patricio Palomino, que mantuvo varios contenciosos judiciales con el dueño de los autobuses urbanos. El primer choque lo protagonizaron a principio de mandato cuando el edil constató que Castillo había presentado al cobro un número de billetes muy superior a los puestos en circulación por el Ayuntamiento, un desfase económico que entonces se cuantificó en 25 millones de las antiguas pesetas. Castillo alegó entonces que había descubierto una falsificación de billetes del bonobús y presentó una denuncia, que el Juzgado acabó archivando.

En 1992 el Ayuntamiento se sumó a la compra de adquisición de autobuses de plataforma baja, un proyecto que promovió y subvencionó la FEMP y que tenía el condicionante de que los autobuses (cuatro fueron los que se compraron en Jaén) tenían que cederse en primera instancia para su uso en las Olimpiadas de Barcelona. Castillo y Palomino viajaron, invitados por la FEMP, a la inauguración de los Juegos Olímpicos, pero poco después se produjo otro desencuentro entre ambos. Castillo presentó una querrela por prevaricación contra el concejal, que también acabaría siendo archivada. En 1993 se aprobó el Reglamento Local del Servicio de Transporte Urbano, donde se imponía a la concesionaria que los autobuses debían ser nuevos y de plataforma baja. Castillo, que había sido apercibido también por realizar servicios especiales sin autorización (alquilaba los autobuses urbanos para eventos particulares), recurrió ese Reglamento, aunque el TSJA dictaminó en 1996 que el mismo estaba ajustado a derecho.

extra JAÉN

1961

Primer intento de secuestro del servicio de autobuses urbanos ante la negativa de la empresa de aceptar el carné gratuito para niños de hasta cinco años. En ese periodo se detecta un descuadre de 25 millones de pesetas a favor de Castillo, que apunta a la falsificación de billetes. Acto seguido la empresa denuncia al concejal de Transportes, Patricio Palomino (en el centro de la imagen).



El Pleno del 20 de marzo de 1961 aprueba la propuesta de José Castillo Castillo de otorgarle el servicio de autobuses, mediante un concierto, por una duración mínima de un año, prorrogable sucesivamente hasta los cinco años.

1993



El 9 de mayo de 2011 la empresa Castillo presentó una demanda en los juzgados contra el Tranvía de Jaén por competencia desleal, argumentando una desigualdad de condiciones al ser el tranvía gratuito. El juez dio la razón a la concesionaria y ordenó la "suspensión de la gratuidad del servicio público". El 20 de mayo de 2011 fue el último día de servicio del tranvía de Jaén, tan solo 17 días después de su inauguración. Han pasado más de ocho años.

2005



En 2005, vía decreto de Alcaldía, con Miguel Sánchez de Alcázar como primer edil y con Miguel Ángel García Anguita como concejal de Transportes, la concesión, arrastrada aún desde aquel concierto de 1961, renovada por todos los gobiernos anteriores, se amplía otros 25 años so pretexto de instalar el Sistema de Ayuda a la Explotación (paneles digitales y conexión de los autobuses para informar de tiempos, frecuencias y ubicaciones). En la imagen Miguel Sánchez de Alcázar felicitando a Julio Millán en su toma de posesión.

2011



El 15 de octubre de 2019 el Pleno aprobó iniciar el expediente de revisión de oficio del decreto de Alcaldía de 2005, que permitió la ampliación de la concesión hasta 2032. El proceso se antoja largo, pero mientras tanto, a pesar de las numerosas deficiencias que los usuarios soportan, no se ha abierto expediente sancionador alguno al respecto, algo que ha reclamado el grupo municipal Adelante Jaén. En la imagen un autobús circulando con una puerta de madera y el alcalde Julio Millán y la concejala de Cs, María Cantos, tras el Pleno del 15 de octubre mostrando el primer contrato con Castillo. Pero la pregunta es: ¿hasta cuándo deberán sufrir los usuarios esta situación?

2015



Hasta la salida de José Enrique Fernández de Moya del Ayuntamiento de Jaén como alcalde, la empresa vivió un largo periodo de estabilidad, a pesar de los impagos municipales y del amago de la plantilla de acudir a la huelga. La llegada de Jaén en Común al Ayuntamiento conseguiría mejoras como la retirada de los tornos y la implantación de un sistema de control de viajeros, además de activar la revisión de oficio de la nulidad de la concesión.

2019

?

