2013

CÁMARA DE CUENTAS DE ANDALUCÍA

ANÁLISIS DE LAS ACTUACIONES PÚBLICO-PRIVADAS DE LA AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA 2013



Análisis de las actuaciones público-privadas de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

Ejercicio 2013

(OE 11/2013)

SEVILLA, NOVIEMBRE 2014

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	1/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	2/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Análisis de las actuaciones público-privadas de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

Ejercicio 2013

El Pleno de la Cámara de Cuentas de Andalucía, en su sesión celebrada el día 26 de noviembre de 2014, ha acordado aprobar por unanimidad de los miembros presentes, el Informe de fiscalización sobre el análisis de las actuaciones público-privadas de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, correspondiente al ejercicio 2013.

ÍNDICE

1. INTRODUCCIÓN 1

2. OBJETIVOS Y ALCANCE 4

2.1. Objetivos 4
2.2. Alcance 4

3. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN 6

3.1. Metro de Sevilla 6
3.1.1 Coste y financiación de la construcción y del material móvil del Metro de Sevilla 7
3.1.1.1 Coste de la Construcción y del material móvil 7
3.1.1.2 Financiación Pública de la construcción de la Línea 1 del Metro de Sevilla 19
3.1.1.3 Coste y financiación pública de la explotación de la Línea 1 del Metro de Sevilla 23
3.1.2. Total de la inversión para la Administración de la Línea 1 del Metro de Sevilla 26
3.2. Metro de Málaga 27
3.2.1 Coste y financiación de la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga. 28
3.2.1.1. Coste de la construcción y del material móvil 28
3.2.1.2. Financiación Pública de la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga 39
3.2.1.3. Coste y financiación de la fase de explotación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga 41
3.2.2. Total de la inversión para la Administración de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga. 43
3.3. Autovía del Almanzora 43
3.4. Autovía de Iznalloz-Darro 47

4. CONTABILIZACIÓN E IMPACTO EN LA DEUDA Y EL DÉFICIT DE LAS ACTUACIONES ANALIZADAS 51

5. JUSTIFICACIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN ANALIZADOS. 53

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 56

6.1. Conclusiones del Metro de Sevilla 56
6.2. Conclusiones del Metro de Málaga 58
6.3. Conclusiones sobre las Autovías de Almanzora e Iznalloz-Darro 59
6.4. Conclusiones sobre consolidación del déficit y de endeudamiento 60
6.5. Conclusiones sobre la utilización de la financiación público-privada 60
6.6. Recomendaciones 60

7. ANEXOS 61

8. ALEGACIONES PRESENTADAS Y TRATAMIENTO DE LAS MISMAS EN LOS SUPUESTOS QUE NO HAYAN SIDO ADMITIDAS O SE ADMITAN PARCIALMENTE 69

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	3/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

ABREVIATURAS Y SIGLAS

Art.	Artículo
AGE	Administración General del Estado
BOJA	Boletín Oficial de la Junta de Andalucía
CCA	Cámara de Cuentas de Andalucía
FPP	Financiación Público-Privada
GIASA	Gestión de Infraestructuras de Andalucía S.A.
ICAL	Instrucción de Contabilidad para la Administración Local
IPC	Índice de precios al consumo
IVA	Impuesto Sobre el Valor Añadido
LRHL	Ley Reguladora de las Haciendas Locales
LCAP	Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
O.A.	Organismo Autónomo
OO.AA.	Organismos Autónomos
PEC	Presupuesto económico contratado
PGCP	Plan General de Contabilidad Pública
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas y Particulares
PPTP	Pliego de Prescripciones Técnicas y Particulares
PISTA	Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad y el Transporte de Andalucía
RPT	Relación de Puestos de Trabajo
S.A.	Sociedad anónima
SEC 95	Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales
TRLGEP	Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria
TRLRHL	Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales
UTE	Unión Temporal de Empresas
VAN	Valor actual neto

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	4/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

1. INTRODUCCIÓN

1 La Cámara de Cuentas de Andalucía de acuerdo con las funciones atribuidas en su Ley reguladora, incluyó en el Plan de Actuaciones para 2013, el Análisis de las Actuaciones Público-Privadas de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía.

2 La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía (la Agencia) fue creada con el nombre de Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces, mediante la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, como un ente de derecho público de los previstos en el artículo 61.b) de la Ley 5/1983 de 19 de julio, General de Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, con personalidad jurídica y patrimonio propio, con administración autónoma y con plena capacidad de obrar para el cumplimiento de sus fines generales. Posteriormente, y a través de la Ley 9/2006, de 26 de diciembre, de Servicios Ferroviarios de Andalucía se modificó la denominación inicial del ente por la de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía.

3 Mediante Decreto-Ley 5/2010, de 27 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes en materia de reordenación del sector público, Ferrocarriles de la Junta de Andalucía pasó a denominarse Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, calificada como Agencia Pública Empresarial. La Agencia se rige por lo dispuesto en la Ley 1/2011, de 17 de enero, de reordenación del sector público y por la Ley 9/2007, de 22 de octubre, de Administración de la Junta de Andalucía, sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 31 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, por sus Estatutos, por la Ley General de la Hacienda Pública de la Junta de Andalucía, cuyo texto refundido fue aprobado por Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de marzo, y por la demás normativa de aplicación. La Agencia queda adscrita a la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía.

4 En la Ley 1/2011, se atribuye a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, las siguientes funciones:

a)Sobre las infraestructuras viarias y ferroviarias que determine la persona titular de la Consejería de Fomento y Vivienda, las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación, pudiendo llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector público, incluidos los modelos de colaboración público-privada en la financiación de infraestructuras públicas.

b)La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras y ferrocarriles que hayan sido atribuidos conforme al párrafo a) anterior, salvo que otra cosa se establezca por la persona titular de la Consejería de Fomento y Vivienda en la Orden de atribución.

c) El desarrollo y gestión de actividades y de infraestructuras de obra pública y equipamiento público que le fueran encomendados por las distintas Consejerías, rigiéndose por la normativa sectorial aplicable en cada caso.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	5/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

5 A raíz de lo establecido en el artículo 6 del Decreto-Ley 5/2010, de 27 de julio, antes mencionado, la Agencia se subrogó en el ejercicio 2010 en todas las relaciones jurídicas, bienes, derechos y obligaciones de los que era titular Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. El proceso de adaptación de los Estatutos de la Agencia se tramita simultáneamente a la extinción de Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA), de acuerdo con el artículo 50.2 de la Ley 9/2007, de 22 de octubre.

La misma Ley 1/2011, modifica la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de los Transportes Urbanos y Metropolitanos de Viajeros en Andalucía, en los siguientes términos:

Uno: El apartado 2 del artículo 30 queda redactado como sigue:

"2. Son fines generales de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía servir como instrumento para el desarrollo de las políticas del Consejo de Gobierno en materia de infraestructuras de transporte, incluyendo la construcción y explotación de carreteras, ferrocarriles y servicios de transporte mediante ferrocarril, y en general las infraestructuras de obra pública y equipamientos públicos. La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía podrá realizar actividades y ejercer las competencias en materia de explotación de servicios públicos cuando resulte indispensable para el desarrollo y financiación de los fines generales indicados.

De acuerdo con estos fines de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, en estas materias ejercerá y desarrollará las competencias, funciones y actuaciones que le sean atribuidas por el Consejo de Gobierno en los términos y con el alcance previsto en dicha atribución, o que sea encomendada su gestión por la Consejería competente en materia de obra pública o por otras Consejerías y agencias, cada una en el ámbito de sus competencias."

Dos: Los párrafos segundos y tercero del apartado 3 del art. 31 quedan redactados como sigue:

"Corresponde la Presidencia de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía a la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas.

El Consejo Rector será el máximo órgano de gobierno y dirección y estará integrado por la persona titular de la Presidencia de la Agencia, quien ostentará la Presidencia del Consejo, y las personas nombradas por el Consejo de Gobierno, a propuesta de la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas."

La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía se encuentra sometida a los criterios de interés público y rentabilidad social y actúa en régimen de entidad de derecho público con sujeción a la Ley 2/2003, a sus estatutos y a las normas que se dicten en su desarrollo.

6 Asimismo, está sometida a la Ley General de la Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía, a la Ley del Patrimonio de la Comunidad Autónoma de Andalucía y demás normativa de general aplicación para las Entidades de Derecho Público de la Junta de Andalucía de idéntica naturaleza.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	6/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Cuando la Agencia actúe en el ejercicio de las potestades administrativas que tiene atribuidas, como medio propio de la Consejería de Fomento y Vivienda, se regirá por la legislación del transporte, la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común y las demás normas de derecho público que sean de aplicación.

Cuando la Agencia no actúe en el ejercicio de potestades administrativas estará sometida al derecho privado, sin perjuicio de lo dispuesto en la Legislación de Contratos del Sector Público.

Competencias de la Agencia en materia de ferrocarriles metropolitanos

7 Con efectos de 1 de enero de 2005, por acuerdo de Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de fecha 21 de diciembre de 2004, se procedió a la atribución de las competencias y funciones relativas a los servicios del ferrocarril metropolitano de la Línea 1 Interurbana-Metro de Sevilla y de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía. Dicha subrogación supone la asunción de la totalidad de las obligaciones, derechos y potestades previstas para la Consejería de Fomento y Vivienda desde ese momento en dichos contratos y los restantes documentos contractuales que los conforman.

Metro de Sevilla y Metro de Málaga son los primeros proyectos de ferrocarril metropolitano desarrollados en España bajo la fórmula de Contrato de Concesión de Obra Pública que engloba como prestaciones del concesionario privado la redacción del proyecto constructivo definitivo (a partir del anteproyecto licitado por la Administración), la construcción de las infraestructuras necesarias y demás obras e instalaciones asociadas, el suministro del material móvil y el resto de elementos necesarios para la prestación del servicio, y la explotación del servicio de ferrocarril metropolitano (conllevando la conservación de las obras, instalaciones y material móvil).

En ambos casos, el plazo de la concesión es de treinta y cinco años, a contar desde el día siguiente de la formalización del contrato, revirtiendo a la Administración en la fecha de terminación de la concesión las obras, las instalaciones y el material móvil. A partir de ese momento la Administración adquirirá la línea concedida con todas sus dependencias.

La contraprestación al concesionario por la ejecución del contrato consiste en el derecho a prestar el servicio de transporte percibiendo las tarifas autorizadas a cobrar de los usuarios, los rendimientos procedentes de la explotación de actividades complementarias autorizadas y las aportaciones y subvenciones que correspondan a la Administración, respetándose en todo caso el principio de asunción de riesgo por el concesionario.

8 Para el ejercicio 2005 y siguientes se asignaron en los presupuestos de la Comunidad Autónoma las oportunas dotaciones presupuestarias necesarias al objeto de posibilitar, por parte de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía (actualmente la Agencia[1]), el cumplimiento de las obligaciones económicas derivadas de la subrogación en la posición jurídica de la Administración en los contratos de concesión anteriormente mencionados. Considerando

[1] Durante los ejercicios 2003 y 2004 se consignaron en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma créditos destinados a las obras del Metro de Sevilla, dentro del programa presupuestario 51B bajo la gestión directa de la Consejería competente, a través de la Dirección General de Transportes.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	7/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

además el importe de las obligaciones económicas derivadas de dichos contratos, la Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Fomento y Vivienda, responderá en caso de incumplimiento de la Agencia, del cumplimiento de dichas obligaciones contractuales.

Competencias en materia de autovías

9 Durante los ejercicios 2010 y 2011, la Consejería de Fomento y Vivienda, otorgó a la Agencia las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y de explotación de las autovías, como fórmula de colaboración público-privada para el desarrollo de nuevas infraestructuras. Se le atribuye a la Agencia, respecto de las autovías:

-La construcción, conservación, mantenimiento y explotación, la cual podrá llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del Sector Público, incluidos los modelos de colaboración público-privada

-La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras que resulten necesarios.

2. OBJETIVOS Y ALCANCE

2.1. Objetivos

10 Los objetivos de este informe son los que se relacionan a continuación:

-Concluir sobre el coste y la financiación de los proyectos de inversión seleccionados y sobre su tratamiento contable y presupuestario en el ejercicio 2013.

-Concluir sobre el cumplimiento de legalidad de los expedientes fiscalizados de cada uno de los proyectos de inversión.

-Concluir sobre la incidencia en las Cuentas Anuales de la Agencia y en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma de la eventual deuda generada al utilizar la fórmula de financiación público-privada en los proyectos de inversión descritos y si se realiza consolidación en el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales.

-Concluir si la opción utilizada de financiación público-privada, está sustentada en criterios objetivos una vez calculados los costes definitivos y la financiación resultante.

2.2. Alcance

11 Se han seleccionado para su fiscalización los siguientes proyectos de inversión con financiación público-privada:

- Construcción y explotación de la Línea Interurbana del Metro de Sevilla.
- Construcción y explotación de las Líneas 1 y 2 Interurbanas del Metro de Málaga
- Construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la Autovía del Almanzora A334, tramo Purchena-Autovía del Mediterráneo A-7.
- Construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la Autovía A308, Iznalloz-Darro.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	8/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Se han elegido para su análisis esas autovías, ya que de todas las actuaciones previstas por la Agencia para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de las obras de carreteras, mediante contrato de concesión de obras públicas, como fórmula de colaboración público privada, sólo las correspondientes a la Autovía A-308 Iznalloz-Darro y a la Autovía A-334 Almanzora, presentan tramos licitados y adjudicados.

12 Para tal fin, los procedimientos de auditoría aplicados se han dirigido a comprobar y evaluar los siguientes aspectos:

- Los criterios utilizados para la cuantificación y correcta imputación de los costes de construcción y de explotación de los proyectos de inversión seleccionados, analizando las desviaciones que se originen.

- La adecuada correlación de las transferencias de capital y de explotación con los grupos de costes que forman parte de los proyectos de inversión analizados y la correcta justificación de las desviaciones producidas en la financiación de los mismos.

- El adecuado reflejo contable de los hechos económicos derivados de la actividad objeto de fiscalización.

- El adecuado cumplimiento de la normativa aplicable en la tramitación de los expedientes de contratación analizados y que forman parte de los proyectos de inversión mencionados.

- El adecuado cumplimiento de los contratos de concesión de obra pública que definen estos proyectos, así como, el de los expedientes de modificación de contratos analizados.

13 Para la consecución de estos objetivos y dentro del alcance definido, las distintas muestras de los expedientes de contratación que integran los grupos de gastos de los proyectos de inversión, se han seleccionado atendiendo a la importancia relativa de las obras y que se exponen en el apartado correspondiente del informe.

14 Los trabajos de fiscalización se han desarrollado de acuerdo con los Principios y Normas de Auditoría aplicables al Sector Público, habiéndose efectuado todas aquellas pruebas y procedimientos de auditoría necesarios para fundamentar la opinión y conclusiones de este informe.

15 La comprensión adecuada del presente informe requiere una lectura global del mismo. Cualquier conclusión sobre un párrafo o epígrafe pudiera no tener sentido aisladamente considerada.

16 El trabajo de campo para la realización de este informe ha finalizado en mayo de 2014.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	9/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

3. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN

17 A continuación se detalla el análisis practicado a cada uno de los proyectos definidos en el alcance del presente informe.

3.1. Metro de Sevilla

18 Para establecer cuándo se inicia, desde el punto de vista administrativo, la definición del actual proyecto de realización del Metro de Sevilla, hay que remontarse al Convenio para el Desarrollo de la Red de Metro de Sevilla que suscribiera el Ayuntamiento de Sevilla y la Junta de Andalucía el 15 de diciembre de 1999, el cual se formalizó como consecuencia de los resultados del protocolo de colaboración firmado el 29 de octubre de ese mismo año entre esas Administraciones para impulsar las actuaciones en materia de transporte en el área metropolitana de Sevilla.

19 El 21 de mayo del año 2002 el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía aprobó el Plan de la Red de Metro de Sevilla, y aprueba la declaración de interés metropolitano de la realización de la Línea 1 Interurbana-Metro de Sevilla, considerándose como interurbana ya que discurre por los municipios de Dos Hermanas, San Juan de Aznalfarache, Mairena del Aljarafe y Sevilla. Esta declaración se justificó en la necesidad de su explotación unitaria pero coordinada, en todo caso, con el resto del sistema de transporte, considerándose esta obra pública como de marcado carácter autonómico.

20 El modelo adoptado para la realización del proyecto fue el denominado Concesión de Obra Pública mediante el cual el concesionario construye, financia, explota y, finalmente, transfiere a la Administración la infraestructura. Para ello los costes correspondientes a estas operaciones habrían de sufragarse mediante el cobro por parte del concesionario de la llamada "tarifa técnica" que incluye la totalidad de los costes más la rentabilidad esperada. Esta tarifa técnica se recibiría por el concesionario mediante dos clases de ingresos:

-El billete pagado por el usuario
-Un complemento de tarifa aportado por la Junta de Andalucía.

Con el fin de reducir la tarifa técnica de la prestación del servicio, el importe de la inversión en infraestructura e instalaciones fijas (excluido el material móvil y gastos capitalizados) sería subvencionado en un 33% de su valor por la Junta de Andalucía. El plazo concesional sería de 35 años a partir de la fecha de formalización del contrato, y el concesionario recibiría de la Administración una subvención anual a partir del inicio de la explotación, que compensaría la diferencia entre la tarifa técnica y el precio medio del billete percibido.

21 En el BOJA número 87, de 25 de julio de 2002, se publicó el anuncio de licitación del concurso de concesión administrativa con el título "Concesión para la construcción y explotación de la Línea Interurbana-Metro de Sevilla, en el que se incluyen como prestaciones anejas la redacción del proyecto y la adquisición del material móvil".

22 Fue al año siguiente cuando se aprobó el Acuerdo del Consejo de Gobierno de 6 de mayo de 2003 por el que se autorizó el gasto para la adjudicación de la Línea 1 Interurbana de Sevilla.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	10/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

23 Con fecha 24 de junio de 2003 se suscribió por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía y el adjudicatario, documento administrativo de formalización del contrato de concesión para la construcción y explotación de la Línea Interurbana-Metro de Sevilla.

El precio de adjudicación resultante fue de 428.543.627 €; el plazo de ejecución de las obras de 36 meses y el plazo total de la concesión de 35 años.

24 El adjudicatario resultó ser la entidad "Guadalquivir Sociedad Concesionaria de la Junta de Andalucía-Guadalmetro, S.A.", creada según escritura pública el día 12 de junio de 2003 y formada por el siguiente grupo de empresas, Dragados Concesiones de Infraestructuras S.A., SACYR, S.A., GEA 21,S.A., TUSSAM, Construcción y Auxiliar de Ferrocarriles CAF , TUZSA y Salvador Rus López Construcciones S.A..

El objeto del contrato es la construcción y explotación de la Línea 1 Interurbana-Metro de Sevilla.

25 Esta sociedad, el 30 de abril de 2004, adoptó la denominación actual de "Metro de Sevilla, Sociedad Concesionaria de la Junta de Andalucía S.A." (en adelante se utilizará la denominación de Metro de Sevilla S.A.). El 10 de enero de 2005, TUSSAM constituyó a favor de GIASA un derecho de usufructo remunerado y derecho de opción de compra de sus acciones de Metro de Sevilla S.A., el cual hasta el ejercicio 2009 ha ejercido en cinco operaciones, adquiriendo un total de 149.312 acciones que ha supuesto un desembolso de 17.057.815 €.

En enero de 2014 la sociedad GLOBALVIA INVERSIONES S.A.U. creada en el año 2010 adquirió el 88,2% de Metro de Sevilla S.A., permaneciendo el 11,8% restante de las acciones en poder de la Agencia.

26 Para el análisis de este proyecto se va a detallar, por un lado, la evolución del coste de inversión y, por otro, la financiación practicada, tanto en la fase de construcción, como en la de explotación.

3.1.1 Coste y financiación de la construcción y del material móvil del Metro de Sevilla

3.1.1.1 Coste de la Construcción y del material móvil

27 En la oferta presentada por la adjudicataria, el importe IVA excluido, calculado como coste de inversión de la construcción de la Línea 1 ascendió a 382.031.627 €, siendo la inversión en su material móvil de 46.512.000 €, resultando el importe total para la puesta en servicio la cantidad de 428.543.627 €.

28 Sin embargo, tras el análisis de los registros contables y la documentación facilitada por la Agencia, durante la fase de construcción que comprende desde el año 2005 hasta el año 2009, se han observado gastos imputables al proyecto no previstos en el momento de la contratación. Estos nuevos costes, se pueden dividir en tres grupos:

a) Costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción.
b) Importes procedentes de facturas emitidas por la adjudicataria al margen de la concesión.
c) Importes procedentes de la contratación con terceros no incluidos en la concesión.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	11/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

A continuación se detallan los importes incluidos en estos grupos de costes así como un análisis del cumplimiento de la legalidad de los expedientes de gasto y de contratación que soportan estos desembolsos.

a) Costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción.

29 Se ha solicitado a la Agencia una relación de todos los expedientes de modificación del proyecto de construcción y su cuantificación económica. Han sido facilitado 46 expedientes de modificación del proyecto originario, circunstancia que ha supuesto un incremento del coste de 202.423.601 €, cantidad que hace que la cifra total certificada por la concesionaria ascienda a 584.455.228 €, lo que supone un incremento del 53% de la oferta económica inicial.

De acuerdo con lo estipulado inicialmente en el contrato, estos costes facturados por la concesionaria, se financiarán un 33% por parte de la Junta de Andalucía durante la fase de construcción, siendo recuperado el resto por la propia concesionaria en la fase de explotación del servicio.

En el siguiente cuadro se detallan todos los modificados del proyecto y su importe económico.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	12/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Nº ORDEN	TRAMO	PROYECTO-EXPEDIENTE	Incremento (€)	Acumulado (€)
		1.- CONSTRUCCION		
		+ Proyectos de Construcción Tramos 0, 1 y 2 según oferta económica		**382.031.627,00**
1	Tramo 0	+ Proyecto modificado nº 1 de Construcción Tramo 0	21.927.392,07	403.959.019,07
2	Tramo 1	+ Proyecto modificado nº 1 de Construcción Tramo 1		
3	Tramo 1	+ Proyecto Tratamiento Canal Alfonso XIII	3.854.947,46	407.813.966,53
4	Tramos 0,1	+ Proyecto Desvíos de Tráfico	660.721,59	408.474.688,12
5	Tramo 1	+ Proyecto Modificado Tratamiento Lecho Canal Alfonso XIII	103.465,43	408.578.153,55
6	Tramos 0,1	+ Proyectos de Construcción de Instalaciones	1.133.806,61	409.711.960,16
7	Tramos 0,1	+ Proyectos de Construcción Instalaciones	2.942.267,17	412.654.227,33
8	Tramo 1	+ Proyecto Modificado de Construcción. Viaducto de Guadaira	61.456,76	412.715.684,09
9	Tramos 0,1	+ Proyectos de Construcción de Instalaciones	597.201,77	413.312.885,86
10	Tramos 0,1	+ Proyecto Modificado de Vallas de Cerramiento	2.522.546,15	415.835.432,01
11	Tramo 1	+ Proyecto modificado nº 2: conexión del túnel existente con viaducto Guadaira y nueva ubicación de estación de Cocheras	2.002.555,65	417.837.987,66
12	Tramo 0	+ Proyecto Modificado nº 2 Obra Civil: Intercambiador I-2	3.648.867,39	421.486.855,05
13	Tramo 1	+ Proyecto modificado nº 3: Estación de San Bernardo (afección Univ. Sevilla)	3.291.930,27	424.778.785,32
14	Tramo 0	+ Proyecto Modificado nº 3 Obra Civil: PK 3+556 al 4+725 (estructuras Rio)	14.354.724,08	439.133.509,40
15	Tramo 2	+Proyecto desglosado nº 1 Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, Estación Guadaira a estación UPO)	2.749.134,72	441.882.644,12
16	Tramo 2	+Proyecto desglosado nº 3 Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, desde UPO a Condequinto)	2.319.540,82	444.202.184,94
17	Tramo 2	+Proyecto desglosado nº 2 - parcial, Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, Servicios afectados de UPO a Condequinto)	1.109.475,40	445.311.660,34
18	Tramos 0,1	+Proyectos de Construcción de Instalaciones del Tramo 0 y 1 (E. solar)	29,75	445.311.690,09
19	Tramo 1	+Proyecto modificado nº 4: Estación Puerta de Jerez	9.909.571,85	455.221.261,94
20	Tramo 2	+Proyecto desglosado nº 2 - parcial 2.1, Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, Servicios afectados de Condequinto a Montequinto 2)	435.629,88	455.656.891,82
21	Tramos 0,1	Proyectos de Construcción de Instalaciones del Tramo 0 y 1 (Electrificación)	0,00	455.656.891,82
22	Tramo 1	+Proyecto modificado nº 4: Estación Puerta de Jerez (revisión tte. audiencia)	1.976.749,03	457.633.640,85
23	Tramo 2	Proyecto desglosado nº 4 Obra Civil Tramo 2 Linea 1 Metro de Sevilla (Base, desde Condequinto a Montequinto 2)	25.247.644,92	482.881.285,77
24	Tramos 0,1	Proyectos de construcción de Instalaciones (Equipamiento Talleres)	0,00	482.881.285,77
25	Tramo 2	Proyecto modificado nº 1Desglosado nº 5 Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, desde a Montequinto2 a Montequinto 3)	12.591.825,65	495.473.111,42
26	Tramo 2	+Proyecto desglosado nº 2 - parcial 2.2, Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, Servicios afectados de Montequinto 2 a Montequinto 3)	299.296,90	495.772.408,32
27	Tramo 2	Proyectos de construcción de INSTALACIONES del Tramo 2 (Base, con modificaciones O.C.)	15.283.807,68	511.056.216,00
28	Tramos 0,1	Proyecto Modificado de Construcción de SUPERESTRUCTURA del Tramo 0 y 1	1.942.162,62	512.998.378,62
29	Tramo 2	Proyecto modificado nº 1 Desglosado nº 1,Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, desde Estación Guadaira a UPO)	1.448.144,63	514.446.523,25
30	Tramos 0, 1	Proyecto MODIFICACION ALCANCES SEÑALIZACION (ATO)	10.500.000,00	524.946.523,25
31	Tramo 2	Proyecto modificado nº 1 Desglosado nº 3,Obra Civil Tramo 2 Línea 1 Metro de Sevilla (Base, Estación UPO a Estación Condequinto)	2.483.299,42	527.429.822,67
32	Tramo 1	PREFOROS C/ BARRAU	1.029.078,75	528.458.901,42
33	Tramo 1	Actuaciones complementarias TUNEL EXISTENTE	427.946,61	528.886.848,03
34	Tramo 1	Actuaciones complementarias de ARQUEOLOGÍA	523.792,25	529.410.640,28
35	Tramos 0,1	Proyecto desvíos de tráfico (Liquidación incremento de inversión, ejecutado DIC-07)	825.320,90	530.235.961,18
36	Tramos	Modificación ARQUITECTURA de ESTACIONES	10.118.126,11	540.354.087,29
37	Tramo 1	+Modificación túnel en mina bajo RENFE	5.408.534,84	545.762.622,13
38	Tramos 0,1	Proyecto modificado de Instalaciones de Bombeo y Drenaje.	3.000.381,11	548.763.003,24
39	Tramos 0,1	Proyecto complementario de tratamientos geotécnicos por motivos de seguridad. Línea 1 de Metro de Sevilla.	7.512.562,39	556.275.565,63
40	Tramos 0,1	Proyecto complementario de cambio de sistema de ejecución de portillos por motivos de seguridad.	2.050.962,06	558.326.527,69
41	Tramos 0,1	Proyecto complementario de urbanizaciones motivadas por la construcción de la Línea 1 del Metro de Sevilla.	9.843.250,50	568.169.778,19
42	Tramos 0,1	Proyecto Liquidación de Reposición de servicios afectados	15.245.747,42	583.415.525,61
43	Tramos 0,1	Proyecto desvíos de tráfico (Liquidación incremento de inversión, pdte. ejecutar DIC-07)	51.188,24	583.466.713,85
44	Tramo 2	Proyecto complementario de refuerzo estructural y adecuación de terraplenes.	315.691,72	583.782.405,57
45	Tramos 0,1y 2	Complemento Proyecto Modificado de Construcción de Superestructura (T- 0, T-1 y T-2): Engrasadores 1ª fase	627.207,35	584.409.612,92
46	Tramos 0,1y 2	Complemento Proyecto Modificado de Construcción de Superestructura (T- 0, T-1 y T-2): Engrasadores 2ª fase	45.615,08	584.455.228,00
		TOTAL	**202.423.601,00**	**584.455.228,00**

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 1**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	13/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Como se ha indicado, Metro de Sevilla S.A. se comprometió iniciar la explotación del servicio en un plazo de 36 meses a partir de la adjudicación del contrato, es decir, en junio de 2006. Este plazo se ha incumplido, siendo en abril de 2009 cuando se ha puesto en funcionamiento el servicio. Tampoco se ha cumplido la Cláusula relativa a los plazos de presentación de los proyectos de construcción.

30 Se han seleccionado para el análisis de cumplimiento de legalidad, dos expedientes sobre un total de 46 cuyo impacto económico ha supuesto el 23% del incremento producido. En concreto son:

-Modificaciones introducidas por los proyectos de construcción de la obra civil de la Línea 1 interurbana -Metro de Sevilla, tramo 0, Estación Ciudad Expo- Estación Blas Infante por importe de 4.737.239,33 € y por la obra civil de tramo 1, Estación Blas Infante-Universidad Pablo de Olavide por importe de 17.190.152,74 €, cuyo importe total asciende a 21.927.392,07 € (nº 1 y nº 2).

-Modificaciones introducidas por el proyecto de construcción del tramo 2 de la Línea 1 interurbana del Metro de Sevilla, desglosado 4: Obra civil Estación de Condequinto-Estación de Montequinto 2 por importe de 25.247.644,92 € (nº 23).

31 El análisis ha consistido en comprobar la existencia en el expediente de los documentos necesarios para la modificación contractual según el procedimiento legalmente establecido.

32 En ambos expedientes se ha confirmado que contienen la documentación formalmente exigible, no siendo objeto de este análisis la valoración de los informes técnicos incluidos debido a la complejidad de los mismos.

33 Se ha observado que, aunque aisladamente considerados, los expedientes de modificación no superan el 20% del contrato original, al acumulado de los importes (desde un punto de vista cronológico) a partir del expediente de la Obra civil Estación de Condequinto-Estación de Montequinto 2, por importe de 25.247.644,92 €, sí ha superado dicho porcentaje, por lo que es preceptivo el dictamen del Consejo Consultivo en los expedientes de modificación que sucedan con posterioridad, según el artículo 59.3.b) de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (PCAP).

El Consejo Consultivo en su Dictamen nº 34/2007 concluyó de forma favorable a la modificación contractual mencionada.

Sin embargo, al comparar todas las modificaciones contractuales que se han producido a partir de ese expediente (incluidas las relativas al material móvil) con los dictámenes nº 653/2007 y 448/2008 emitidos posteriormente por el Consejo Consultivo de Andalucía, se aprecia un total de 15 modificados que no están incluidos en los dictámenes referidos.[2]

[2] Párrafo modificado por la alegación presentada.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	14/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

34 Se ha de destacar que la modificación producida en el primer expediente seleccionado como consecuencia de las dos obras civiles indicadas y cuyo importe sumado asciende a 21.927.392,07 €, se propuso al año de la firma del contrato de concesión.

b) Importes procedentes de facturas emitidas por la adjudicataria al margen de la concesión

35 Al margen de las certificaciones presentadas por Metro de Sevilla S.A. incluidas como modificados del proyecto de construcción y detalladas en el cuadro nº1, esta concesionaria ha facturado a la Agencia obras y servicios imputables al proyecto del Metro de Sevilla.

Metro de Sevilla S.A. ha emitido en el periodo 2007-2010, 44 facturas por un importe global de 45.146.794,13 €. El 70% de estas facturas se han tramitado como "Expedientes de liquidación de gastos", los cuales han supuesto el 90%, a su vez, del importe global facturado.

La relación de estas facturas y su concepto se detalla en el cuadro número 2.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	15/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Euros

CONCEPTO	F. FACTURA Y Nº ORDEN EXPTE	IMPORTE AGENCIA
Liquidación de gastos alquiler de aparcamientos en zonas de afección de las obras	04/09/2007 (1)	568.254,39
Liquidación de gastos de vigilancia extraordinaria de cajones de obra hasta junio de 2007	06/11/2007(2)	1.174.619,32
Liquidación de gastos del mantenimiento de carriles de emergencia resuelto en fecha 23-11-07	05/11/2007(3)	186.017,89
Liquidación de gastos correspondientes a la reposición de mobiliario urbano resuelto el 23-11-07	05/11/2007(4)	116.103,00
Liquidación de gastos correspondientes a la señalización viaria resuelto en fecha 23-11-07	05/11/2007(5)	222.956,04
Liquidación de gastos correspondientes a la renovación del seguro Todo Riesgo Construcción.	15/07/2008(6)	8.118.943,89
Liquidación de gastos de la redacción de proyectos modificados, resolución de 6 de junio de 2008	15/07/2008(7)	10.794.622,44
Liquidación de gastos correspondientes a auscultación y mejora del control de subsidencias en edificios.	05/09/2008(8)	3.621.775,56
Liquidación de gastos correspondientes a la renovación del seguro Todo Riesgo Construcción de conformidad con la resolución de fecha 30 de junio, corregida por factura 1/2008	01/10/2008(9)	641.325,95
Liquidación de gastos por tratamiento de talud de la estación San Juan Alto, línea 1 Metro de Sevilla	10/06/2009(10)	36.310,04
Liquidación de gastos por reposición de acerado de la estación Blas Infante Línea 1	10/06/2009(11)	36.397,69
Suministro y colocación de panel de doble chapa de acero inoxidable en pasarela Condequinto	17/06/200(12)	18.741,41
Varios parking de San Juan Alto (cerrajería y cubierta accesos)	31/07/2009(13)	367.103,89
Implantación y variación de la estación frontera en el sistema de billetaje y accesos de línea 1 de MS	31/07/2009(14)	69.202,12
Instalaciones aparcamiento de estación de San Juan Alto (alumbrado, cctv, y pci)	31/07/2009(15)	872.145,65
Alumbrado provisional Acceso Estación Cocheras	31/07/2009(16)	86.697,40
Sistema de billetaje y accesos: maquinas devolvedoras del coste del soporte del título de MS	31/07/2009(17)	316.111,60
Liquidación de gastos de suministro de equipamientos extraordinarios	23/06/2009(18)	55.283,12
Liquidación de gastos de los conceptos incluidos en el expediente TMS6100/OEJ0	18/06/2009(19)	671.147,19
Venta de títulos de MS en el periodo 01/06/09 al 30/06/09	16/07/2009(20)	72.218,12
Venta de títulos de MS en el periodo 21/3/09 al 30/04/09	16/07/2009(21)	182.705,80
Venta de títulos de MS en el periodo 1/5/09 al 31/05/09	16/07/2009(22)	99.326,16
Abono fac. MSEV75/2009 por regulariz. venta de tit. periodo 21/03 a 30/04/09 de MS a 0,86 Eur/uni	16/07/2009	-25.200,80
Abono fac. MSEV76/2009 por regulariz. venta de tit. periodo 01/05 a 31/05/09 de MS a 0,86 Eur/uni	16/07/2009	-13.700,16
Abono fac. MSEV77/2009 por regulariz. venta de tit. periodo 1/06 a 31/06/09 de MS a 0,86 Eur/unid	16/07/2009	-9.961,12
Abono fac. MSEV92/2009 por regulariz. venta de tit. periodo 1/07 a 31/07/09 de MS a 0,86 Eur/unid	31/07/2009	-9.440,16
Mejora y adaptación saneamiento tramo 2 y adecuación acceso A-376, margen derecha	31/07/2009(23)	563.680,27
Sistemas de control de acceso a parking línea 1	31/07/2009(24)	574.031,54
Cerramiento lateral Estación Pablo de Olavide	31/07/2009(25)	163.606,39
Venta de títulos de MS en el periodo 01/07/09 - 31/07/09	31/07/2009(26)	68.441,16
Venta de títulos de MS en el periodo 01/08/09 - 31/08/09	31/08/2009(27)	43.040,00
Venta de títulos de MS en el periodo 01/09/09 - 30/09/09	30/09/2009(28)	85.774,00
Gastos incurridos según resolución de FJA de fecha 28 de septiembre de 2009	08/10/2009(29)	11.006.668,09
Venta de títulos de MS en el periodo 01/10/09 - 31/10/09	31/10/2009(30)	114.947,00
Venta de títulos de MS en el periodo 01/11/09 - 30/11/09	30/11/2009(31)	100.820,00
Venta de títulos de MS en el periodo 01/12/09 - 31/12/09	31/12/2009(32)	117.822,00
Liquidación de gastos L1 MS. Tramos 0,1 y 2. Auscultación y control de subsidiciencias edificios 2ª fas	10/02/2010(33)	1.943.117,77
Liquidación de gasto L1 de MS. Pantalla acústica en SJ Aznalfarache, estación S. Juan Alto, margen der	18/02/2010(34)	167.958,27
Liquidación de gasto L1 de MS. Jardinería Rep Argentina Glorie de Carlos Cano, Plz Cuba y P. Príncipes	18/02/2010(35)	112.024,81
Liquidación de gasto L1 de MS. Pantallas acústicas SJ Aznalfarache	18/02/2010(36)	271.752,17
Liquidación de gasto L1 de MS. Proyecto de pavimentaciones y acerados tramos 0 y 2	18/02/2010(37)	185.351,34
Venta de títulos de MS en el periodo 01/01/10 - 31/01/10	31/01/2010(38)	113.672,00
Venta de títulos de MS en el periodo 01/02/10 - 28/02/10	28/02/2010(39)	101.113,00
Venta de títulos de MS en el periodo 01/03/10 - 31/03/10	31/03/2010(40)	142.729,00
Liquidación de gasto L1 de MS. Construcción pantallas acústicas San Juan Aznalfarache	25/10/2010(41)	221.657,63
Liquidación Gastos Compensación Sobrecoste	25/10/2010(42)	300.804,34
Liquidación de gasto L1 de MS. Construcción visera pantallas acústicas Barriada San Juan de Aznalfarache	25/10/2010(43)	117.965,07
Liquidación de gasto L1 de MS. Refuerzo de máquinas DABs en estaciones	25/10/2010(44)	360.111,85
TOTAL METRO SEVILLA, S.A.		**45.146.794,13**

Fuente: Agencia de Obra Pública.

Cuadro nº 2

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	16/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

36 Al analizar las facturas incluidas en el cuadro nº 2, se observa que los conceptos facturados por Metro de Sevilla S.A. son de diversa índole, ya que se presentan como "liquidaciones de gastos" conceptos tales como "Renovación del seguro a todo riesgo de construcción", "vigilancia extraordinaria de cajones de obra" o "incremento del coste del acero". El IVA soportado de algunas de estas facturas fue considerado por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, como no deducible y por tanto lo ha imputado como mayor coste.

37 Por tal circunstancia y para comprobar el cumplimiento de legalidad y el contenido documental se han seleccionado 11 expedientes que alcanzan el 24% de los expedientes de liquidaciones de gastos (incluidos en el cuadro nº2), que supone el 80% del total facturado por Metro de Sevilla S.A. El resultado del análisis de estos expedientes se detalla a continuación:

-Ferrocarriles de la Junta de Andalucía aprobó el 23 de octubre de 2007 una liquidación de gastos en los que había incurrido la sociedad concesionaria correspondiente a la partida *"Vigilancia extraordinaria de cajones de obra"* (nº 2) por un importe facturado de 1.174.619,32 €. La concesionaria presenta estos gastos con una factura (emitida por ella) en concepto de liquidación de gastos por vigilancia (no siendo éste su objeto social) sin adjuntar la factura originaria de las empresas especializadas en ese servicio. Es abonada por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía en concepto de "*enriquecimiento injusto de la Administración"* cuando se deduce de la documentación aportada, que se deberían haber considerado o bien gastos inherentes a la obra y, por tanto, debían formar parte del presupuesto del proyecto elaborado por el concesionario, o bien, como una modificación contractual, ya que son aspectos que han alterado el contenido del PCAP.

-El retraso de las obras de construcción, así como las modificaciones del presupuesto de inversión de la Línea 1 Metro de Sevilla, motivaron unas modificaciones sustanciales sobre las condiciones inicialmente previstas respecto a las pólizas de seguro a contratar por la sociedad concesionaria. Esta modificación en el importe del seguro a todo riesgo en la construcción contratado, fue resuelta por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía con la aprobación de una liquidación de gastos el 30 de junio de 2008 por un importe de 8.760.269,84 € tras la presentación de la concesionaria de una factura emitida por ella misma y sin el soporte documental de la empresa especializada. De la documentación aportada, esta liquidación de gastos imputables a la partida denominada "*Renovación del Seguro Todo Riesgo de Construcción"* (nº 6) debería haberse considerado como una modificación contractual, ya que son aspectos que han alterado el contenido del PCAP, y por tanto al proyecto original.[3]

-Ferrocarriles de la Junta de Andalucía aprueba el 15 de julio de 2008 una liquidación de gastos por un importe facturado de 10.794.620.44 € correspondiente a los gastos incurridos por la concesionaria en "*Redacción de Proyectos Modificados"* (nº 7). Es abonada por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía en concepto de "*enriquecimiento injusto de la Administración",* sin embargo, del análisis de la documentación contenida en el expediente se deduce que se deberían haber considerado como una modificación contractual, y por tanto tramitar un expediente de modificación.

[3] Párrafo modificado por la alegación presentada.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	17/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

-El 10 de agosto de 2007 la Concesionaria presentó un estudio sobre la "*ejecución de trabajos de auscultación y mejora del control de subsidencias en edificios"*, del que se derivaron una serie de trabajos complementarios calificados como "*no previstos inicialmente*". Ferrocarriles de la Junta de Andalucía tramitó un expediente de liquidación de gastos por un importe facturado de 3.621.775,56 € (nº 8), aprobado el 19 de agosto de 2008. Este gasto fue abonado por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía en concepto de "*enriquecimiento injusto de la Administración",* sin embargo, del análisis de la documentación contenida en el expediente se deduce que se deberían haber considerado como una modificación contractual, y por tanto tramitar un expediente de modificación.

Como continuación a este expediente, se formalizó otro de liquidación de gastos con la denominación de "2ª fase" (nº 33). Este fue aprobado el 8 de febrero de 2010 por un importe facturado de 1.943.117,77 €, tramitándose su pago por "*enriquecimiento injusto de la Administración"*. Es destacable que en el informe de la asesoría jurídica contenido en el expediente, además de informar favorablemente sobre la forma de tramitar el expediente, cita textualmente *"…resulta acreditado la concurrencia de necesidades de ejecuciones de actuaciones no previstas en la inversión inicial ofertada y en el proyecto aprobado…",* por lo que se pone de manifiesto que son modificaciones contractuales las que se exponen en el expediente y no liquidaciones de gastos.

-En marzo de 2009 el Consejo Rector de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía aprobó la estructura tarifaria de la Línea 1 del Metro de Sevilla, estableciendo un coste para el soporte de los títulos de transportes. El soporte de título es reutilizable y recargable por lo que el coste sólo alcanza al usuario final la primera vez que accede al metro. Para evitar el sobrecoste inicial al usuario, se estableció, en el proceso de puesta en marcha de la Línea 1, no cobrar al usuario la expedición del mencionado soporte, imputando éste la concesionaria a Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, a través de expedientes de liquidación de gastos.

Se ha solicitado a la Agencia documentación que acredite esta instrucción dada por Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, sin embargo no consta en sus archivos.

Por ello, se han analizado los expedientes de liquidación de gastos relativos a la venta de títulos durante el periodo abril-diciembre de 2009 y los correspondientes al primer trimestre del ejercicio 2010. En ambos expedientes se observa que la tramitación por medio de expedientes de liquidación de gastos se trata de una modificación contractual, ya que se ha modificado el PCAP, en concreto la Cláusula 37 "Sistema de Pagos al Concesionario". Esta situación se analiza en el apartado "Coste y financiación de la explotación del servicio de la Línea 1 metro de Sevilla".

-El 28 de septiembre de 2009 se resuelve por parte del Consejo Rector de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, proceder al pago a la Concesionaria, mediante expediente de liquidación de gastos, la cantidad de 11.006.669,09 € (nº 29). Este importe correspondía a los incrementos del precio del acero que se han considerado probado como anormales, extraordinarios e imprevisibles y que obligan a restablecer el equilibrio económico-financiero del contrato al objeto de evitarle un injustificado desequilibrio patrimonial que supondría un enriquecimiento injusto para Ferrocarriles de la Junta de Andalucía.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	18/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

38 Con respecto a este grupo de gastos se ha de indicar que la Concesionaria ha demandado a la Agencia con los siguientes procedimientos judiciales:

-Ordinario 371/11 ante el Juzgado Contencioso Administrativo nº 11 de Sevilla en reclamación de 145.704.576,00 €, en concepto de sobrecostes por mano de obra, maquinaria, hormigón y gastos generales soportados por la Concesionaria por el retraso en la ejecución de las obras supuestamente imputables a la Agencia.

-Ordinario 372/11 ante el Juzgado Contencioso Administrativo nº 7 de Sevilla en reclamación de 10.269.217,31 €, en concepto de aumento imprevisible del precio del acero durante la segunda fase de ejecución de obras.

[4]

39 Además de las deficiencias indicadas en el análisis de los expedientes de liquidación de gastos seleccionados, el no haberse tramitado los mismos como modificaciones de contrato, ha evitado el dictamen por parte del Consejo Consultivo de Andalucía, siendo éste preceptivo, ya que todos se han aprobado con posterioridad (en concreto después del 26 de enero de 2007) a la modificación del contrato originado por el expediente relativo a la "Obra civil Estación de Condequinto-Estación de Montequinto 2", analizado en el apartado *"a) Costes procedentes…"* del presente informe, cuyo acumulado superaba el 20% del contrato original.

40 A diferencia de los costes incluidos en el contrato de concesión, este grupo de gastos son liquidados al 100% en el momento de la presentación de la factura por lo que no es diferido su porcentaje de cobro a la fase de explotación.

41 Dentro de los gastos incluidos en este apartado por la Agencia, se encuentran además facturas emitidas por el Consorcio de Transportes por un importe total de 405.551,00 €, y proveedores menores que suman un total de 50.367,69 €.

Por tanto, el total de gastos procedentes de las facturas emitidas al margen de la concesión, asciende a 45.602.712,82 €.

c) Importes procedentes de la contratación con terceros no incluidos en la concesión

42 Además de los costes mencionados, para llevar a cabo la construcción de la Línea 1 del Metro de Sevilla, se han tenido que realizar contrataciones, no incluidas en el contrato de concesión, que han supuesto un incremento de la inversión de 50.636.295,51 €.

Estas actuaciones son de diferente naturaleza, por ello se detallan en el siguiente cuadro por cada uno de los expedientes, el objeto de la contratación, importe, adjudicatario y forma de adjudicación.

[4] Párrafo suprimido por la alegación presentada.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	19/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Euros

DENOMINACIÓN Y NºORDEN EXPTE	IMPORTE ADJUDICACIÓN	COSTE ASUMIDO AGENCIA	PROCEDIMIENTO DE ADJUDICACIÓN	ADJUDICATARIO
Pro.Trazado.Mod.1 Tr2. L1 Metro Sevilla (nº 1)	254.649,00	254.649,00	Expte de liquidación de gastos	V.S. INGENIERIA Y URBANISMO, S.L.
Convenio colaboración FFAA-Univ. Sevilla (nº2)	7.741.925,34	7.741.925,34	Convenio	UNIVERSIDAD DE SEVILLA
Convenio Ayto.Mairena Alj.-FFJA.Boulevar (nº3)	1.682.305,00	1.261.728,75	Convenio	AYUNTAMIENTO MAIRENA DEL ALJARAFE
Aparcamientos sup. Estación Condequinto (nº4)	12.180,00	12.180,00	Contrato menor	BC ESTUDIO BERNAL CELLIER, S.L
Aparcamientos sup. Estación Condequinto (nº5)	552.162,54	631.415,16	Negociado sin publicidad	UTE FONSAN/QUIJADA
Adecuación Urbana Estación Cocheras (nº6)	75.917,90	128.438,37	Negociado sin publi (urgencia)	UTE COSTA FIERRO ARQUITECTOS
Adecuación Urbana Estación Cocheras (nº7)	5.321.632,27	7.028.179,83	Procedimiento abierto	Rafael Morales y HELIOPOL, S.A.
Adaptación vehiculos CAF (nº8)	1.084.600,00	1.103.300,00	Negociado sin publicidad	CONSTR Y AUXILIAR FERROCARRILE
Acceso intercamb. I-3 Bda .Virgen Loreto (nº9)	38.897,13	25.715,71	Negociado sin publicidad	ELABORA, AGENCIA PARA CALIDAD
Acceso intercamb. I-3 Bda. Virgen Loreto (nº10)	168.780,00	232.796,84	Procedimiento abierto	ARQUITECTURA CAMPOS ALCAIDE, S
Comp.1.Acc.interc.I-3 Bda. Virgen Loreto (nº11)	68.504,31	21.236,53	Negociado sin publicidad	ARQUITECTURA CAMPOS ALCAIDE, S
Acceso intercamb. I-3 Bda. Virgen Loreto (nº12)	2.950.484,73	3.699.872,72	Procedimiento abierto	CONACON, S.A.
Comp.1.Acc.interc.I-3 Bda. Virgen Loreto (nº13)	1.473.442,61	1.551.565,55	Negociado sin publicidad	CONACON, S.A.
Adecuac. puertas andén L-1 Metro Sevilla (nº14)	187.460,98	196.214,47	Negociado sin publi (urgencia)	INECO
Adecuac. puertas andén L-1 Metro Sevilla (nº15)	5.532.391,82	5.891.087,57	Negociado sin publi (urgencia)	UTE DRAGADOS/GEA-21/SACYR
Adaptación aparcami subt. Avda. Roma (nº16)	19.720,00	19.720,00	Contrato menor	BC ESTUDIO BERNAL CELLIER SL
Adapt. aparcam subterráneo Avda. Roma(nº17)	773.113,77	887.580,01	Negociado sin publicidad	FONSAN,GESTION Y CONSTRUC,
Instal. y mantenim. Puertas Andén L-1 (nº18)	18.795.417,00	19.948.690,66	Negociado con publi (urgencia)	FAIVELY TRANSPORT IBERI S.A
TOTAL	**46.733.584,40**	**50.636.296,51**		

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 3**

43 Para comprobar el cumplimiento de legalidad y el contenido documental de los expedientes se han seleccionado seis expedientes de los 18 indicados en el cuadro nº3, que alcanzan el 33 % de las contrataciones y que ha supuesto el 82% del coste total.

44 Del resultado de este análisis se desprenden las siguientes consideraciones:

-La contratación más importante desde el punto de vista cuantitativo, corresponde a la "Redacción del Proyecto, Instalación y Mantenimiento de un sistema de puertas de andén para la Línea 1 interurbana del Metro de Sevilla", cuyo contrato original con la empresa FAIVELY TRANSPORT IBERICA, S.A. (nº18) se realizó a través de una adjudicación por procedimiento negociado con publicidad. El importe de dicho contrato ascendió a 18.795.417,00 €, el cual, con una adenda posterior por importe de 1.076.365 € y una liquidación de gastos por finalización de obras, ha alcanzado un coste de 19.948.690 €.

-Como consecuencia de esta última contratación, se tuvo que realizar un contrato de obra de adecuación de los andenes para la colocación de puertas de andén de la Línea 1. La adaptación de los andenes supone que los trabajos deben ser realizados por varios

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	20/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

equipos de operarios simultáneamente, circunstancia que provocaría una indefinición de responsabilidad en normas o medidas de seguridad, así como, incompatibilidad por utilización conjunta de espacios y medios auxiliares. Por estos motivos los trabajos los debe ejecutar el constructor de la obra principal y se ha utilizado para la adjudicación el procedimiento negociado sin publicidad. El apartado d) del artículo 154 de la LCSP contempla que se pueda utilizar este procedimiento cuando el contrato solo se pueda encomendar a un empresario por razones técnicas.

Sin embargo, no se adjudicó el contrato a la concesionaria ni se planteó un modificado del proyecto, sino que las principales constructoras de Metro de Sevilla S.A., es decir SACYR SAU, GEA 21 S.A. Y DRAGADOS S.A. crearon el 10 de julio de 2008 la "UTE PUERTAS ANDENES METRO", adjudicándose el contrato el 24 de julio de 2008 por un importe de 5.532.391,82 €, (nº15) el cual tras un expediente de liquidación de gastos por finalización de obras, supuso un coste definitivo para la Agencia de 5.891.087,57 €.

-El Convenio entre Ferrocarriles de la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe del Bulevar de los Descubrimientos, firmado el 30 de enero de 2009 (nº 3), está pendiente del último pago del 25%, una vez que se remita, por parte del Ayuntamiento, la certificación de liquidación de las obras y la acreditación del pago al contratista. Situación que al producirse supondrá un incremento del coste contabilizado de 420.576,25 €, ya que la Agencia ha contabilizado el gasto no por el importe global del Convenio, sino por el importe pagado.

-No se le ha dado trámite de concurrencia, ni convocatoria pública, a la contratación del proyecto de trazado de la modificación del tramo 2 de la Línea 1 del Metro de Sevilla por importe de 254.649 € (nº1). El argumento de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía para utilizar la contratación directa ha sido *"la premura de tiempo para realizar los cambios en el proyecto y que la empresa seleccionada es la misma que había elaborado el Proyecto de Plataforma reservada que sirvió de base para conformar el Anteproyecto licitado y propio Proyecto de Construcción del trazado anterior para la Concesionaria Metro de Sevilla S.A., disponiendo por tanto de los datos necesarios para realizar el trabajo en el menor tiempo y coste posible".*

-El contrato de ejecución de obras de adecuación urbana del entorno de la Estación de Cocheras de la Línea 1 de Metro de Sevilla adjudicado por procedimiento abierto a la Empresa Rafael Morales, por 5.321.632,27 € (nº7), se ha incrementado en un 32 %. Este incremento se ha producido por un lado, como consecuencia de la Adenda firmada por las partes por importe de 999.996,31 € motivada por la aprobación del Proyecto Modificación nº1. Además, como consecuencia de la declaración de concurso voluntario ordinario de acreedores de la mercantil Rafael Morales, ésta empresa y HELIOPOL S.A.U., el 10 de febrero de 2010, comunicaron su intención de llevar a cabo entre ambas una cesión de este contrato, firmando ésta última con la Agencia el nuevo contrato el día 13 de mayo de 2011.

Por otro lado, además de la Adenda mencionada, el incremento detallado también se ha producido como consecuencia de un expediente de liquidación de obra de 576.821,00 €.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	21/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

También se ha de destacar, aunque no sea relevante desde el punto de vista cuantitativo, que la Agencia está asumiendo los costes de mantenimiento y alimentación(es decir importe de las facturas de la compañía eléctrica Endesa) de ascensores y escaleras mecánicas incluidas en la adecuación del entorno, ya que el Ayuntamiento de Sevilla pese a los requerimientos trasladados a su Gerencia de Urbanismo, no ha recepcionado las obras ya finalizadas y por tanto sujetas a conservación municipal.

45 Al igual que en el caso anterior, los gastos derivados de la contratación con terceros, son liquidados al 100% en el momento de la presentación de la factura por lo que no es diferido su porcentaje de cobro en la fase de explotación.

46 Al sumar los importes analizados en los tres apartados, se concluye que el coste real de construcción de la Línea 1 interurbana-Metro de Sevilla durante la fase de ejecución de obras, ha ascendido a 680.694.238,72 €, que ha supuesto con respecto a la oferta inicial presentada por la adjudicataria un incremento del 78 %.

El coste por ejercicio y por grupo de gastos se detalla en el Anexo 1, y de forma más resumida se detalla en el siguiente cuadro.

Euros

COSTE CONSTRUCCIÓN METRO DE SEVILLA	
GRUPOS DE GASTOS	**IMPORTE**
Gastos por obra certificada por Sociedad Concesionaria (financiado en %)	584.455.228,06
Otros costes repercutidos por la Sociedad Concesionaria (financiados al 100%)	45.602.712,82
Costes certificados por otros contratistas (financiados al 100%)	50.636.296,51
TOTAL CERTIFICADO	**680.694.238,72**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 4**

47 Tal como se indica en el contrato de concesión así como en la oferta base adjudicataria, se distingue entre la inversión en la construcción de la Línea 1 y el coste de adquisición del material móvil.

48 La oferta adjudicada en inversión en el material móvil consistente en la adquisición de 17 trenes, ascendió a 46.515.000 €. Al igual que ha ocurrido con el coste de la construcción se han producido incrementos no previstos que han supuesto un aumento de 3.123.074,60 €, significando un 7% más y alcanzando la cifra de 49.638.074,60 €. Esta situación se refleja en el siguiente cuadro:

Euros

TRAMO	PROYECTO-EXPEDIENTE	Incremento	Importe
	MATERIAL MOVIL		
Tramos 0,1,2	Inversión inicial (17 trenes)Según oferta adjudicada		**46.515.000,00**
Tramos 0,1,2	Video-vigilancia (17 trenes)	1.099.900,00	1.099.900,00
Tramos 0,1,2	Adaptación andenes(17 trenes)	1.664.899,60	1.664.899,60
Tramos 0,1,2	Mejora seguridad interior viajeros (asideros de refuerzo, 17 trenes)	358.275,00	358.275,00
	TOTAL	**3.123.074,60**	**49.638.074,60**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 5**

49 Por tanto, sumando el coste real de construcción de la Línea 1 interurbana Metro de Sevilla durante la fase de ejecución de obras que ha ascendido a 680.694.238,72 € más la inversión real en material móvil que asciende a 49.638.074,60 €, el importe total de inversión asciende a 730.332.313,32 €, cantidad que ha supuesto un incremento del 70% con respecto a la oferta presentada por la concesionaria por los dos conceptos (construcción y material móvil).

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	22/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Estas desviaciones contradicen lo contemplado en la cláusula 33 del PCAP, ya que establece que la totalidad del contrato de concesión, en sus aspectos de construcción, explotación, conservación y financiación, se desarrolla a riesgo y ventura del concesionario.

Dice la clausula 33, *"En particular, en materia de construcción de la obras, la Junta de Andalucía reconocerá única y exclusivamente el Presupuesto de ejecución incorporado al contrato y reflejado en los presupuestos de los proyectos de construcción que se aprueben por la Administración, en su caso, con las modificaciones aprobadas e incorporadas por ésta mediante la oportuna modificación del contrato, y que se reflejarán en el precio final reconocido de las obras.*

El concesionario será único responsable del contenido técnico de los proyectos de construcción, asumiendo íntegramente la responsabilidad del resultado final de la ejecución de las obras, por mayor o menor medición de unidades de obra o la aparición de imprevistos, y respondiendo, asimismo, de los daños derivados de los defectos del proyecto. La responsabilidad se extenderá también a daños debidos a defectos de los proyectos para la conservación y explotación de la obra pública.

La Administración podrá introducir modificaciones en el Proyecto por razón de interés público, siempre que sean debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas y justificadas."

50 La tramitación de los expedientes de "liquidación de gastos" de determinadas actuaciones que o bien deberían formar parte del proyecto inicial o bien son consecuencia del propio desarrollo de las obras y, por tanto incorporarse al coste final de las mismas como modificaciones, ha desvirtuado la naturaleza del contrato al excluirse del total del coste del mismo y financiarse al 100% por la Junta de Andalucía en lugar de la fórmula pactada.

3.1.1.2 Financiación Pública de la construcción de la Línea 1 del Metro de Sevilla

51 De conformidad con lo dispuesto en el artículo 30 de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía, mediante acuerdo del Consejo de Gobierno de 21 de diciembre de 2004, se atribuyeron las competencias sobre la Línea 1 Interurbana Metro de Sevilla, al Ente Público de Gestión de Ferrocarriles Andaluces conllevando la necesidad de incluir en el presupuesto de la Comunidad Autónoma las dotaciones necesarias al objeto de posibilitar, por parte de dicho Ente, el cumplimiento de las obligaciones económicas derivadas de la subrogación en la posición jurídica de la Administración en el contrato de concesión celebrado con Metro de Sevilla S.A.

52 No obstante no es hasta los presupuestos de 2005 que aparecen créditos específicos para este fin. Durante los años 2003 y 2004, las cantidades aplicadas al proyecto provienen de créditos para transferencias de capital a empresas privadas (aplicación 771) sin especificar el destino.

53 En el PCAP, que rige el contrato de concesión, se indica que la retribución del concesionario será determinada por la suma de las tarifas que cobrará de los usuarios y las aportaciones que realizará la Administración.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	23/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

54 Como se ha señalado, con el fin de reducir la tarifa técnica de la prestación del servicio, el importe de la inversión en infraestructura e instalaciones fijas (excluido el material móvil y gastos capitalizados) será financiado un 33% de su valor por la Junta de Andalucía, con independencia de que puedan ser reembolsadas a ésta por otras Administraciones Públicas, a través de los convenios que a tal efecto se perfeccionen. Por ello, para la contribución a esta financiación, la Junta de Andalucía firmó el 10 de julio de 2002 un Convenio de Colaboración para la construcción y funcionamiento de la Línea 1 Metro de Sevilla con los Ayuntamientos de Dos Hermanas, Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache y Sevilla.

Las aportaciones de la Agencia se realizarán mediante liquidaciones trimestrales equivalentes al 33% del valor de la infraestructura e instalaciones ejecutadas en dicho periodo, conforme al proyecto de construcción aprobado, con el límite del importe de la anualidad presupuestaria correspondiente. La Administración se reserva la posibilidad de adelantar tales pagos si así lo considera requiriendo, en su caso, las oportunas garantías.

55 El 6 de mayo de 2003 el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó autorizar a la Consejería de Obras y Transportes un gasto para la Concesión de la construcción y explotación de la Línea Interurbana-Metro de Sevilla, cantidad que alcanzaba el 33% de la inversión prevista en infraestructura que ascendía a 382.031.627 €, incluida en la oferta económica. Para ello se aprobó el siguiente cuadro de anualidades futuras de transferencias de capital:

APORTACIÓN JUNTA DE ANDALUCÍA	
Año	**Aportación financiera de capital**
2003	10.505.870
2004	34.162.797
2005	34.162.797
2006	47.238.973
TOTAL	**126.070.437**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 6**

56 En este Acuerdo del Consejo de Gobierno, durante el periodo de vigencia de la concesión, la Junta de Andalucía contempla transferencias de explotación por 1.318.260.919 € cuyas anualidades hasta el ejercicio 2035 se detallaran en el análisis de la explotación del servicio. No obstante, la única anualidad de las previstas, que aparece en el Presupuesto de la Comunidad Autónoma, es la referente al ejercicio 2003. (ver cuadro nº 9)

Además, se ha podido comprobar que a partir del ejercicio 2004 no aparecen reflejadas en el presupuesto de la Comunidad Autónoma las anualidades futuras.

57 El 22 de diciembre de 2005, la Junta de Andalucía y la Administración General del Estado (AGE), firman un Convenio, cuyo objeto es articular la colaboración de la AGE en la financiación del coste de la inversión de la Línea 1 del Metro de Sevilla.

Su periodo de vigencia se extiende desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2035, comprometiéndose la AGE a aportar la cantidad máxima de 218.313.046 €, de acuerdo con la distribución de cantidades que se contemplan en el siguiente cuadro.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	24/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

APORTACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Euros

AÑOS	APORTACIÓN	AÑOS	APORTACIÓN
2005	20.801.620	2021	5.916.170
2006	17.082.400	2022	5.751.447
2007	17.082.400	2023	5.586.723
2008	8.057.570	2024	5.422.000
2009	7.892.847	2025	5.257.277
2010	7.728.124	2026	5.092.554
2011	7.563.401	2027	4.927.831
2012	7.398.678	2028	4.763.108
2013	7.233.955	2029	4.598.385
2014	7.069.232	2030	4.433.661
2015	6.904.508	2031	4.268.938
2016	6.739.785	2032	4.104.215
2017	6.575.062	2033	3.939.492
2018	6.410.339	2034	3.774.769
2019	6.245.616	2035	3.610.046
2020	6.080.893		
TOTAL APORTACIÓN			**218.313.046**

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 7**

58 Posteriormente, durante la ejecución de las obras, esta financiación prevista, ha sido incrementada por las siguientes circunstancias:

- Por el incremento del coste de la obra tratado en el epígrafe "*a) Costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción".*

- El 27 de febrero de 2007, el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, autorizó a la Consejería de Obras Públicas y Transportes la modificación de las transferencias de asignación nominativa a favor de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, incrementando las subvenciones de capital previstas en el PCAP del Contrato de Concesión para la Construcción y Explotación de la Línea 1 Metro de Sevilla, desde el 33% previsto al 45% sobre la inversión en infraestructuras e instalaciones fijas (excluidos material móvil y gastos capitalizados).

Este incremento se aplica con carácter retroactivo a la totalidad de la inversión certificada

- El pago del 100 % de las facturas emitida por la concesionaria al margen de la concesión y los importes procedentes de las facturas con terceros no incluidos en la concesión, los cuales se han desarrollado en los puntos 35 al 45 de este Informe.

59 El importe real financiado para la ejecución de las obras asciende a un total de 376.476.275,90€, siendo su distribución por ejercicio y concepto la indicada en el Anexo 1. De forma más resumida se detalla en el siguiente cuadro:

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	25/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

FINANCIACIÓN CONSTRUCCIÓN METRO DE SEVILLA	
	Euros
ORIGEN DE LA FINANCIACIÓN	**IMPORTE**
Transferencias de asignación nominativa(autofinanciada servicio 01)	130.277.869,00
Transferencias de asignación nominativa procedente del Estado(servicio 18)	78.644.967,00
Transferencias de financiación de capital	165.434.069,14
Entradas Metro de Málaga	28.438.813,00
Salidas Tren Bahía de Cádiz	-45.112.525,10
Dirección General de Transportes Junta de Andalucía ejercicios 2003 y 2004	18.301.635,00
ICO/FLA	491.447,95
TOTAL FINANCIADO	**376.476.275,99**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 8**

60 La financiación de la Junta de Andalucía, que al inicio de la construcción del Metro de Sevilla ascendía a 126.070.437€, durante el periodo de construcción ha supuesto un total de 376.476.275,90 €, lo que ha significado un aumento del 198% de la mencionada financiación prevista.

Se ha de destacar que este incremento ha sido soportado en su totalidad por la Junta de Andalucía ya que la financiación procedente del Estado se ha mantenido en los mismos importes previstos que se han detallado en el cuadro de anualidades nº 7.

61 En relación con las transferencias de financiación de capital, debe señalarse que la finalidad de estos créditos es la financiación de la estructura básica del ente instrumental por lo que su aplicación a subvencionar las obras del Metro de Sevilla supone un incumplimiento de la normativa presupuestaria y contable por las siguientes razones:

-Del análisis de los expedientes de gasto se ha podido comprobar que los fondos clasificados en el Presupuesto como transferencia de financiación de capital no han sido destinados a financiar a la empresa (artículo 18 de la Ley 15/2001, de 26 de diciembre, por la que se aprueban Medidas Fiscales, Presupuestarias, de Control y Administrativas y de orden Social). Los créditos se han destinado a la financiación de los proyectos Metro de Sevilla, Metro de Málaga y otros.

-En el PAIF que la Agencia suscribe con la Consejería de adscripción se establece como destino de las transferencias de financiación de capital las actuaciones citadas.

Es decir, en el proceso de elaboración de los presupuestos de la Consejería se ha realizado una clasificación económica de los créditos inadecuada, consignando como "transferencias de financiación de capital" lo que en realidad eran créditos destinados a financiar actividades específicas de la Agencia.

-Los expedientes administrativos de gasto formalizados como transferencias de financiación de capital han sido fiscalizados de conformidad a los criterios exigidos a este tipo de expedientes[5]. No se advirtió por parte de la intervención delegada que el destino de los

[5] La fiscalización de conformidad de los expedientes de transferencias de financiación sólo ha requerido, junto con la propuesta de resolución del órgano competente autorizándola, que se verifique su inclusión en los Presupuestos así como la existencia de crédito, y, para su pago, el calendario aprobado por la Consejería competente en materia de Hacienda. Las transferencias finalistas se fiscalizan de acuerdo con los criterios establecidos en la Instrucción 1/2004, de 18 de febrero, de la Intervención General de la Junta de Andalucía.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	26/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

fondos eran actuaciones específicas y no la financiación genérica de la estructura fija de la Agencia. [6]

-Parte de estos expedientes, pese a incorporar compromisos de gasto de carácter plurianual, se han formalizado incumpliendo lo establecido en el art. 40 del Texto Refundido de la Ley General de Hacienda Pública de la Comunidad Autónoma de Andalucía y el Decreto 44/1993, de 20 de abril, por el que se regulan los gastos de anualidades futuras.

-No se realiza el reintegro del importe sobrante de las transferencias de financiación de capital no aplicadas, en el ejercicio o en el inmediato siguiente, a la Tesorería de la Junta de Andalucía, por lo que se incumple lo establecido en el artículo 18 de la citada Ley 15/2001.

3.1.1.3 Coste y financiación pública de la explotación de la Línea 1 del Metro de Sevilla

62 Los ingresos que se generan durante la concesión, corresponden al cobro por parte del explotador de la llamada "tarifa técnica" que deberá incluir la totalidad de los costes más la rentabilidad esperada por el concesionario. Con el fin de no repercutir este coste total sobre el usuario, el contrato contempla un complemento de tarifa aportado por la Junta de Andalucía, que se calcula en base a los denominados "parámetros A y B" en los que se tiene en cuenta entre otras variables, el número de viajeros.

Los importes a aportar por la Administración correspondientes a estos "parámetros A y B" se devengan anualmente y su abono se realiza trimestralmente, durante un periodo máximo de 30 años desde la entrada en funcionamiento de la explotación del servicio.

63 A consecuencia de las variaciones en los costes de inversión, la tarifa técnica incluida en la oferta económica del concesionario se ha modificado, ya que para el ejercicio 2003, la tarifa técnica calculada ascendía a 2,65 € por pasajero, mientras que para el año en el que se inicia el servicio de explotación, en concreto en el ejercicio 2009, quedó fijada en el documento de actualización del modelo económico financiero del contrato en la cantidad de 3,51639 € por pasajero. Esta cantidad fue aprobada por Resolución del Consejo Rector de Ferrocarriles de la Junta de Andalucía en su sesión de 25 de junio de 2009.

Según las distintas liquidaciones anuales hasta el 31 de diciembre de 2013 facilitadas por la Agencia, al aplicarle a esa tarifa técnica el Índice de Precios al Consumo (IPC) de cada año, la tarifa técnica aplicada en el ejercicio 2013 ha sido de 3,88461 € por pasajero.

64 En consecuencia, las previsiones de las anualidades que la Junta de Andalucía debe aportar a la concesionaria durante el periodo de explotación se han incrementado.

Así en el Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de 6 de mayo de 2003, las anualidades futuras para financiar los costes de la explotación del servicio Metro de Sevilla ascendían en su totalidad a 1.318.260,919 €.

[6] Los requisitos exigidos en la fiscalización previa de los expedientes administrativos de encomienda de gestión son distintos a los exigidos a las transferencias de financiación. Ver guías de fiscalización de la IGJA: http://www.juntadeandalucia.es/haciendayadministracionpublica/servicios/fiscalizacion/guias_fiscalizacion/guia31.html.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	27/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

[7]

65 A los efectos de este Informe, estas anualidades se van a comparar con las realmente producidas, que comprenden, en primer lugar, desde el inicio de la explotación en julio de 2009, hasta el 31 de diciembre de 2013, y en segundo lugar, por una previsión de anualidades futuras, hasta la finalización de la concesión que ha facilitado el Departamento Financiero de la Agencia, teniendo en cuenta los datos actuales relativos a tarifa técnica, número de pasajeros, inversión etc.

66 Según esta información, por un lado, con los datos reales producidos hasta el 31 de diciembre de 2013 y por otro con la estimación calculada hasta el final de la concesión, el importe total de las anualidades futuras asciende a 2.161.008.076,90 €, cantidad que supone un incremento de la financiación de la explotación en un 64%.

Este importe se distribuye entre las siguientes anualidades teniendo en cuenta que en el ejercicio 2007 y 2008 se realizaron anticipos que se han ido deduciendo durante el periodo de construcción. Esta información se detalla en el siguiente cuadro nº 9: [8]

Subvención de explotación actualizadas línea interurbana Metro de Sevilla					
					Euros
AÑOS	**APORTACIÓN PREVISTA**	**APORTACIÓN ACTUALIZADA**	**AÑOS**	**APORTACIÓN PREVISTA**	**APORTACIÓN ACTUALIZADA**
Anticipos	53.539.959 (año 07-08)	14.766.216,38	2024	46.283.949	65.339.934,04
2009	28.319.033	29.371.876,00	2025	47.622.776	67.250.083,78
2010	29.371.876	30.463.936,00	2026	49.000.768	69.216.691,56
2011	30.463.936	32.448.135,00	2027	50.419.081	71.241.443,76
2012	31.596.802	43.731.393,41	2028	51.878.910	73.326.077,63
2013	31.771.831	43.284.255,75	2029	53.381.481	75.472.382,87
2014	33.988.831	47.090.113,25	2030	54.928.061	77.682.203,15
2015	35.251.010	48.850.818,28	2031	56.519.953	79.957.437,85
2016	36.560.314	50.677.657,09	2032	58.158.499	82.300.043,67
2017	37.918.259	52.573.125,18	2033	59.485.081	84.712.036,44
2018	39.012.670	54.539.812,66	2034	61.581.123	87.195.492,89
2019	40.139.024	56.580.407,82	2035	63.368.091	89.752.552,51
2020	41.298.265	58.231.885,34	2036	65.207.495	92.385.419,48
2021	42.491.363	59.932.101,01	2037		95.096.364,61
2022	43.719.318	61.682.508,51	2038		97.887.727,40
2023	44.983.160	63.484.605,32	2039		100.761.918,16
			2040		103.721.420,10
TOTAL APORTACIÓN				**1.318.260.919**	**2.161.008.076,90**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 9**

67 Las variables utilizadas para estos cálculos contempladas en el artículo 36.4 del PCAP del Contrato de Concesión se detallan en el Anexo 3.

[7] Cuadro eliminado por la alegación presentada.

[8] Cuadro modificado por la alegación presentada.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	28/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

68 Para la comprobación del cálculo de las anualidades a liquidar por la Agencia a la empresa cocesionaria, se han solicitado las liquidaciones trimestrales y anuales del ejercicio 2013 y anteriores. De este análisis se han observado las incidencias detalladas en los siguientes puntos.

69 Al comprobar los cálculos para la obtención de la facturación del ejercicio 2013 relativos al parámetro B, se ha observado la inclusión de unos conceptos no contemplados en artículo 36.4 del PCAP del Contrato de Concesión:

-El importe de consumo de tarjetas de metro devueltas, como resultado de multiplicar 0´83 € /ud., por el número de tarjetas devueltas en las máquinas devolvedoras.
-El coste de gestión de efectivo realizado en las máquinas devolvedoras por la cantidad de 10.246,78 €/trimestre.

70 No consta en la Agencia, documentación que soporte la inclusión de estos conceptos en la factura que emite la concesionaria a la Agencia.

71 La forma de proceder de la concesionaria y la Agencia con respecto a la facturación de estos conceptos ha sido la siguiente:

-La factura emitida por la concesionaria a la Agencia por "venta de títulos" corresponde con la devolución que se practica al usuario cuando éste entrega la tarjeta usada.
-Esta venta de títulos desde que se pone en marcha la explotación del Metro de Sevilla hasta el primer trimestre del ejercicio 2010 inclusive, se canaliza mediante expedientes trimestrales de liquidación de gastos. Es por ese motivo por el que aparece como tal en la relación indicada en el apartado de facturas emitidas por la adjudicataria al margen de la concesión y que se detallan en el cuadro nº 2.
-Es a partir del segundo trimestre de 2010 cuando este concepto se incluye en la factura del parámetro B, siendo a partir del año 2011 cuando además se introduce el concepto "costes de gestión de efectivo".

72 La tramitación de estos costes no se ha formalizado correctamente al no haberse presentado una adenda al contrato de concesión en el que se detallase la generación de nuevos ingresos para la adjudicataria. Esta deficiencia se pretende corregir por la Agencia ya que en el documento denominado "Procedimiento para la realización de las liquidaciones trimestrales a cuenta del ejercicio 2014", en el que se establecen los criterios y variables para el cálculo de los parámetros A y B, se indica que estos conceptos no se incluirán en la liquidación del 2014 hasta que no se elabore la adenda correspondiente.

73 Con la documentación relativa a los expedientes de liquidación de venta de títulos y las facturas trimestrales y anuales que incluyen estos conceptos hasta el 31 de diciembre de 2013, se ha calculado el importe total facturado por estos conceptos alcanzando la cifra de, al menos, 2.683.009,29 €.

74 Aunque no ha afectado a la financiación recibida por la Agencia, la Junta de Andalucía firmó el 10 de julo de 2002 un Convenio de Colaboración para la construcción y puesta en funcionamiento de la Línea 1 Metro de Sevilla con los Ayuntamientos de Dos Hermanas,

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	29/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Mairena del Aljarafe, San Juan de Aznalfarache y Sevilla. En todos los casos desde la puesta en funcionamiento en el año 2009, estas corporaciones no han hecho efectivo el pago de las liquidaciones anuales correspondientes. Por ello, la Junta de Andalucía mantiene recursos contenciosos administrativos por este concepto con los cuatro ayuntamientos. El importe reclamado por la Junta de Andalucía a estos ayuntamientos hasta el año 2011, se detalla en el siguiente resumen:

- Ayuntamiento de Mairena del Aljarafe	1.124.651,25 €
- Ayuntamiento de San Juan de Aznalfarache	607.003,46 €
- Ayuntamiento de Sevilla	16.773.852,61 €
- Ayuntamiento de Dos Hermanas	3.200.986,00 €
- Total requerido por la Junta de Andalucía	**21.706.493,32 €**

3.1.2. Total de la inversión para la Administración de la Línea 1 del Metro de Sevilla

75 Tras las modificaciones producidas en la construcción de la Línea 1 del Metro de Sevilla, en la adquisición y adaptación del material móvil y en la estimación de anualidades futuras para la explotación del servicio durante el periodo de concesión, el incremento del total de la inversión con respecto a la previsión inicial en términos corrientes ha ascendido hasta el 31/12/2013 al menos a 1.093.152.567,80 €, importe que ha supuesto un incremento superior al 75% de la estimación inicial, tal y como se indica en el siguiente cuadro[9]:

Euros

CONCEPTO	INICIAL	INCREMENTO	TOTAL
Gasto en la construcción (cuadro nº 8)	126.070.870,00	250.405.409,90	376.476.279,90
Gasto del periodo de explotación (hasta 2040)	1.318.260.919,00	842.747.157,90	2.161.008.076,90
TOTAL	**1.444.331.789,00**	**1.093.152.567,80**	**2.537.484.356,80**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº10**

Para la determinación de estas cuantías se han considerado los gastos efectivamente realizados y las estimaciones de pagos pendientes a esa fecha, basadas, en lo que se refiere a la explotación, en los parámetros del Contrato (previsión de viajeros, inflación esperada, etc.).[10]

No se ha incluido el importe desembolsado para la adquisición de acciones cuya cifra asciende a 17.057.815 € ya que se puede considerar una inversión recuperable a través de la generación anual de dividendos.

Por último, para tener una visión global del coste total para la Administración, se han de tener en cuenta las contingencias derivadas de los procedimientos judiciales que mantiene la Concesionaria con la Agencia detallados en el punto 38 de este Informe[11].

[9] Párrafo modificado por la alegación presentada.

[10] Párrafo modificado por la alegación presentada.

[11] Durante el periodo de alegaciones se ha conocido la Memoria de Cuentas Anuales aprobada, correspondiente al ejercicio 2013. En la nota 14 a) de la misma se recoge una previsión de aportación financiera a la construcción para el ejercicio 2015 de 1.460.246 €.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	30/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

3.2. Metro de Málaga

76 La Consejería de Obras Públicas y Transportes atribuyó a GIASA, actual Agencia, la realización del Estudio Informativo y Anteproyecto de la Red de Metro de Málaga.

La base de partida del Estudio Informativo la conforma el Plan Intermodal de Transportes del Área de Málaga redactado en 1.999, el planeamiento urbano de la ciudad y la nueva Encuesta Domiciliaria de Movilidad, realizada en 2.001 por el Ayuntamiento de Málaga.

77 El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía acordó, el 15 de octubre de 2.002, la declaración de interés metropolitano de las líneas 1 y 2 del ferrocarril metropolitano de Málaga.

Para la financiación del proyecto Metro de Málaga se formalizó, el 15 de abril de 2003, un Convenio de Colaboración entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga en el que se recogen las respectivas obligaciones de financiación de ambas Administraciones. Igualmente, el 9 de enero de 2006, fue firmado el Convenio entre la Administración General del Estado y la Junta de Andalucía para la financiación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga. El 30 de octubre de 2003, se aprobó el anteproyecto de las líneas 1 y 2.

78 Por acuerdo del Consejo de Gobierno de 13 de octubre de 2004, se autoriza el gasto para la adjudicación de las líneas 1 y 2. La concesión para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 incluye como prestaciones anejas la redacción del proyecto y la adquisición del material móvil. En el momento de la adjudicación definitiva fue aprobado un gasto de 135.665.351 € en concepto de subvención de capital durante la ejecución de las obras.

La licitación del contrato de concesión y explotación de las dos líneas del Metro de Málaga se efectúa el 31 de octubre de 2003. Se adjudicó el 13 de octubre de 2004, formalizándose el referido contrato el 2 de diciembre de 2004. Este contrato se adjudicó por procedimiento abierto mediante concurso público a la sociedad "Metro de Málaga, S.A."

79 La Concesionaria, con un capital social de 76.864.508 €, se constituyó el 12 de noviembre de 2004, por el grupo de empresas adjudicatarias del contrato de concesión de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga y la sociedad pública GIASA. La distribución del capital social se muestra en el siguiente cuadro:

Euros

ACCIONISTA	CAPITAL SOCIAL SUSCRITO
FCC CONSTRUCCION, S.A. (26,73%)	20.545.883
GIASA (25,00%)	19.216.127
CONSTRUCCIONES SANCHEZ DOMINGUEZ SANDO, S.A. (12,62%)	9.700.301
AZVI, S.A. (12,62%)	9.700.301
COMSA, S.A. (11,14%)	8.562.706
CONSTRUCCIONES VERA, S.A. (11,14%)	8.562.706
CAJA RURAL INTERMEDITERRANEA, SDAD. COOP. DE CREDITO (CAJAMAR) (0,75%)	576.484

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 11**

80 Este modelo concesional presenta como características destacadas, en primer lugar que la Administración realizará una aportación de capital durante la ejecución de las obras del 33% del importe de la inversión en infraestructuras e instalaciones fijas, excluido el material móvil y

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	31/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

gastos capitalizados, y en segundo lugar, que su plazo concesional es de 35 años a partir del día siguiente a la firma del contrato. El concesionario recibirá finalmente, una subvención anual a partir del inicio de la explotación que compense la diferencia entre la tarifa técnica y el precio medio del billete.

81 Para el análisis del proyecto Metro de Málaga se detallará la evolución del coste de la inversión en infraestructura y superestructuras y la financiación realizada, hasta diciembre de 2013, dado que los trabajos no han concluido a la fecha de realización de este Informe. La inversión en material móvil también será objeto de análisis en este apartado.

En relación a la fase de explotación de las líneas 1 y 2, si bien éstas no han entrado en servicio, se analizarán las desviaciones producidas en las anualidades futuras previstas en el modelo económico que la Administración debe asumir con arreglo a la oferta económica inicial y las anualidades futuras, derivadas de las modificaciones introducidas en el proyecto hasta diciembre de 2013.

3.2.1 Coste y financiación de la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga

3.2.1.1. Coste de la construcción y del material móvil

82 A fin de analizar la desviación en el coste de ejecución de la infraestructura y superestructura del proyecto, se ha partido del análisis de la oferta económica presentada por la adjudicataria Metro de Málaga S.A., para continuar con los expedientes de contratación con terceros no incluidos en la concesión.

a) Costes procedentes del contrato de concesión y de sus modificaciones

83 En el denominado modelo económico financiero con arreglo al proyecto base, la Concesionaria ofertó para acometer la inversión en infraestructuras y superestructuras, la cantidad de 342.890.672 €, donde se incluye la redacción del proyecto por 10.500.000 €, a los que se añaden 41.431.869 € para la inversión en material móvil. La inversión total ascendía a 384.322.542 €.

En la misma adjudicación del contrato se optó por la inclusión de la denominada en el PCAP Alternativa Anejo nº 26, sobre la oferta del proyecto base (cláusula 15.2.1.a.2 PCAP). La diferencia de coste de inversión entre la oferta de proyecto base y dicha alternativa Anejo nº 26, alcanza los 19.406.405 €. El mayor importe de esta inversión alternativa, es subvencionado al 100% por la Administración.

Así la inversión original de la oferta adjudicataria para infraestructuras y superestructuras se situó en 362.297.077€. El importe destinado a material móvil se mantuvo en 41.431.869 €. La inversión total prevista, tras incluir el Anejo nº 26 alcanzó los 403.728.946 €.

84 Se ha obtenido para su análisis una relación de todos los expedientes de modificación del proyecto de construcción y su cuantificación económica hasta el 31 de diciembre de 2013. De esta información se han facilitado 19 modificaciones sobre el presupuesto original según la

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	32/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

oferta adjudicataria, lo que representa un incremento de 147.387.019 € en construcción, de 19.493.014 € en redacción de proyectos y asistencias técnicas y de 41.000.000 € en actualización de precios. En total este aumento ha sido de 207.880.033 €, con lo que el importe total subvencionable al cierre de 2013 asciende a 570.177.110 €. El incremento de la oferta económica adjudicataria ha sido del 57,38%.

Pero el aumento del precio de la oferta adjudicataria es superior al expuesto anteriormente, dado que, tal y como se puede ver en el cuadro nº 13, son tres los tramos que son rescatados a la Concesionaria y son construidos, con cargo a la Agencia, por otras empresas tras un nuevo proceso de licitación. Estos tramos, una vez finalizada la construcción, serán incorporados a la concesión.

En el siguiente cuadro se especifican todos los modificados del proyecto realizados por la Concesionaria, así como su importe económico. Los indicados con saldo negativo corresponden a los tramos rescatados.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	33/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Euros

DETALLE DE CONCEPTOS	PEC	PEC acumulado
Presupuesto de Inversión original según oferta adjudicataria	**351.797.077,00**	**351.797.077,00**
Mod 1. Acta de 6 -02-06. Reposición de servicios L2 Tramo Héroe de Sostoa-Villanueva de Algaidas.	5.257.532,88	357.054.609,88
Mod 2. Acta de 29/05/06 Proyecto de construcción de la Infraestructura y Urbanización de la Línea 2 del M. Málaga. Tramo: Héroe de Sostoa-Puerta Blanca	28.140.888,02	385.195.497,90
Mod.3 Acta de 29/05/06. ppto del Proyecto de Construcción de la Infra y Urbanización Línea 2 del M. Málaga. Tramo: Puerta Blanca-Martín Carpena.	14.595.236,35	399.790.734,25
Mod. 4. Acta de 26/06/08. Prep Inversión material por aprobación de P. de const Infra y urban. de la L 1 M Málaga. Tramo: Doctor Domínguez-Cocheras	-9.574.944,68	390.215.789,57
Mod. 5: Acta 27/10/08. Prep de inversión material reconocido aprobac P de construcción de la infrae, urban y arquitectura talleres cocheras M Málaga	15.012.171,61	405.227.961,18
Mod. 6: Acta de 27/10/08. Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de la infraestructura y urbanización de las líneas 1 y 2 del M.Málaga. Tramo: Guadalmedina-Renfe	-19.720.110,46	385.507.850,72
Mod. 7: Acta de 13/01/09. Incremento de ppto de Inversión material reconocido por aprobación de proyecto de Construcción de la Infraestructura y Urbanización líneas 1 y 2 del M Málaga. Tramos: Renfe a Héroe de Sostoa y a Juan XXIII	32.114.276,74	417.622.127,46
Mod. 8: Acta de 18/02/09. Incremento de ppto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la Infraestructura y Urbanización de la línea 1 del M. Málaga. Tramo: Juan XXIII-Dr. Domínguez	27.590.528,55	445.212.656,01
Mod.9 Acta de 26/03/10 Increm Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la infraestructura y urbanización de la línea 1 del M.Málaga. Servicios afectados. Tramo: Juan XXIII-Dr. Domínguez	14.049.430,19	459.262.086,20
Mod. 10Acta de 26/03/10: Increm pto de Inversión material reconocido aprobación de Proyecto de construcción de la infraestructura y urbanización de las líneas 1 y 2 del M. Málaga. Servicios afectados. Tramos: Renfe a Héroe de Sostoa y a Juan XXIII.	15.526.344,62	474.788.430,82
Mod. 11 Acta de 26/03/10 incremento de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la arquitectura de estaciones y pozos de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Héroe de Sostoa-Martín Carpena	13.872.280,37	488.660.711,19
Mod. 12 Acta de 26 /03/10: Incremento de Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de proyecto de construcción de la arquitectura de estaciones y pozos de la Línea 1 del M. Málaga. Tramo: RENFE-Dr. Domínguez.	14.492.824,04	503.153.535,23
Mod. 13 Acta de 26/03/10: Incremento de Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de las instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales de los talleres y cocheras del M. Málaga.	5.930.595,77	509.084131,00
Mod. 14 Acta de 26/03/10: Increm de Pto de Inversión material reconocido aprobación de Proyecto de la superestructura de vía de la Línea 1, tramo: Renfe-Dr. Domínguez, línea 2, tramo: Héroe de Sostoa-Martín Carpena y Talleres y Cocheras del Metro de Málaga.	9.955.563,00	519.039.694,00
Mod. 15 Acta de 26 /03/10: Incremento de Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de suministro eléctrico y electrificación de la Línea 1, tramo: Renfe-Dr. Domínguez, Línea 2, tramo: Héroe de Sostoa-Martín Carpena y Talleres y Cocheras del M. Málaga	11.010.990,95	530.050.684,95
Mod. 16 Acta de 26/03/10: Incremento de Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de las instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales la Línea 2 del M. Málaga.	10.507.678,05	540.558.363,00
Mod. 17 Acta de 26 /03/10: Incremento de Ppto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de las instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales de la Línea 1 del M. Málaga. Tramo Renfe-Dr. Domínguez	6.773.633,90	547.331.996,90
Mod. 18 Acta de 26/03/10: increm de Pto de Inversión material reconocido aprobación de Proyecto básico de seguridad y comunicaciones Líneas 1 y 2 del M.Málaga	14.096.222,19	561.428.219,09
Mod. 19 Acta de 26/03/10: Construcción de la Infra y Urban Líneas 1 y 2 del M Málaga (con campaña geotécnica) Tramo: Guadalmedina-Malagueta y sus instalaciones	-62.244.123,01	**499.184.096,08**
Total inversión obras CMM(A)		**499.184.096,08**
DETALLE DE CONCEPTOS	**PEC**	**PEC acumulado**
Inversión inmaterial proyectos (oferta)	**10.500.000,00**	**10.500.000,00**
Adicional proyectos y asistencias técnicas	8.245.305,00	18.745.305,00
Adicional dirección facultativa, visados de obra, etc.	11.247.709,00	29.993.014,00
Total inversión proyectos & AT CMM (B)		**29.993.014,00**
Actualización de precios de obra civil	41.000.000,00	41.000.000,00
Total otras inversiones CMM (C)		**41.000.000,00**
IMPORTE TOTAL SUBVENCIONABLE VIGENTE 31.12.2013 DEL PROYECTO METRO DE MALAGA (A+B+C)		**570.177.110,08**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 12**

85 El importe total subvencionable a 31 de diciembre de 2013 en el proyecto del Metro de Málaga es de 570.177.110,08 €, en tanto que las cantidades certificadas por la Concesionaria alcanzan los 560.863.755,80 €, excluido IVA, tal como se detalla en el Anexo 2.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	34/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Tal como se detallará con posterioridad, estas cantidades certificadas y facturadas por la Concesionaria, se financiarán al 33%, (salvo los importes correspondientes al denominado anejo 26 que lo son al 100%), por parte de la Administración durante la fase de construcción, siendo recuperado el resto por la propia concesionaria en la fase de explotación del servicio.

86 Previamente al análisis de las modificaciones del contrato de concesión hay que señalar que en la cláusula cuarta Metro de Málaga S.A. se comprometió, según su oferta, al efectivo inicio de explotación del servicio con anterioridad al término de cincuenta meses, a contar desde el día siguiente a la firma del contrato de concesión, esto es, en febrero de 2009.

No obstante, tras la modificación del contrato de concesión de marzo de 2010, con la excepción del tramo Guadalmedina–Malagueta, la puesta en servicio del conjunto de las líneas 1 y 2 se fijaba para el 16 de febrero de 2013. Este plazo contractual se ha incumplido y a la fecha de realización de este informe, el proyecto del Metro de Málaga aún está en fase de construcción, habiendo sido inaugurado parcialmente el 30 de julio de 2014.

87 El análisis de las modificaciones del contrato de concesión ha requerido situarse en el ejercicio 2006, cuando Ferrocarriles había aprobado los proyectos de construcción *PC1 "servicios afectados. Héroe de Sostoa–Villanueva de Algaida"* y *PC2 "infraestructura y urbanización línea 2. Tramo: Héroe de Sostoa–Martín Carpena"*, y había concluido los trabajos de supervisión técnica y administrativa del resto de proyectos de construcción presentados por la Concesionaria. En la reunión de trabajo mantenida el 1 de noviembre de 2007 entre representantes de Ferrocarriles y de la Concesionaria, ponen de manifiesto la existencia de diferencias relevantes en la inversión final necesaria respecto a la prevista en el anteproyecto licitado y la oferta adjudicataria, resultantes de circunstancias técnicas y necesidades nuevas no previstas durante la licitación y adjudicación.

Las principales causas que ponen de manifiesto y que justifican la diferencia de inversión esgrimida son:

-Soterramiento del tramo final de la línea 2 (Puerta Blanca-Martín Carpena)
-Prolongación del túnel desde la Plaza de Torrijos a la Plaza de la Malagueta
-Mejora de las estaciones de la línea 2
-Modificación del trazado de la línea 1 en la zona de la Universidad
-Mejora de intermodalidad de líneas 1 y 2 con ferrocarril y autobuses
-Mejora en las instalaciones por razones de seguridad ante el fuego, conforme a criterios de Bomberos de Málaga
-Obsolescencia tecnológica de señalización y comunicaciones realizadas en el año 2003
-Información y circunstancias sobrevenidas en relación con el entorno geotécnico de los proyectos, en el paso del anteproyecto ofertado al proyecto constructivo.

88 En la reunión de noviembre de 2007 las partes manifiestan la intención de acordar, en aras del mantenimiento del contrato de concesión acorde a los términos originales, una modificación contractual que refleje la diferencia de inversión.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	35/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Igualmente las partes manifiestan la intención de acordar en cuanto a la ejecución de las obras adjudicadas, que sea la propia Administración, a través de Ferrocarriles, quien ejecute determinados tramos de las líneas 1 y 2. Todo el coste de ejecución de estos tramos se pre acuerda que será por cuenta de Ferrocarriles y abonado a quien resulte adjudicatario del correspondiente contrato. Una vez ejecutadas estas obras se entenderán incorporadas al contrato de concesión.

Todas estas modificaciones proyectadas ponían de manifiesto un nuevo escenario concesional, tanto en el precio, como en el plazo.

89 Así, el 28 de septiembre de 2009 el Consejo Rector de Ferrocarriles, previo dictamen favorable del Consejo Consultivo de la Junta de Andalucía comentado más adelante, acordó facultar al Director Gerente de Ferrocarriles para decidir la modificación del contrato de concesión para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, aprobando los proyectos constructivos correspondientes.

El acta de reconocimiento de inversiones de 26 de marzo de 2010 culmina la formalización de la modificación del contrato de concesión. En el siguiente cuadro se detallan los proyectos a ejecutar por el concesionario una vez formalizada la modificación (IVA excluido):

Euros

Denominación	Presupuesto PEC
Servicios afectados Héroe de Sostoa – Vva. De Algaidas	8.224.657,88
Infraestructura L 2	88.854.964,25
Infraestructura L 1 tramo Juan XXIII Dr Dominguez	84.250244,12
Servicios afectados Juan XXIII – Dr. Domínguez	15.779.544,09
Infraestructura C+	85.622.198,25
Servicios afectados Renfe – H.Sostoa y Juan XXIII	16.428.672,62
Arquitectura estaciones L 2	20.429.031,55
Arquitectura estaciones L 1 hasta Renfe	27.863.350,70
Arquitectura talleres y cocheras	19.403.575,81
Instalaciones talleres y cocheras	7.392.009,39
Superestructura de vía	30.386.074,29
Suministro eléctrico y electrificación	25.800.000,00
Instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales estaciones L 2	18.800.000,00
Instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales estaciones L 1	21.600.000,00
Instalaciones de seguridad y comunicaciones	28.349.773,20
TOTAL PEC	**499.184.096,15**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 13**

90 En cuanto a la revisión de los expedientes de modificación, excluido el expediente del tramo Guadalmedina-Malagueta (Modificado 19) por tratarse de una fase del proyecto en ejecución, se ha analizado desde el punto de vista formal, trece expedientes, es decir el 72,22% de los mismos, lo que ha supuesto el 64,54% del total del coste. Estos expedientes se describen en el cuadro nº 14.

Los dos expedientes relativos a los tramos rescatados Dr. Domínguez-Cocheras (Modificado 4) y Renfe-Guadalmedina (Modificado 6) son descritos más adelante, en el apartado dedicado al análisis de los costes certificados por otros contratistas.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	36/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

EXPEDIENTES DE MODIFICACIÓN ANALIZADOS	Euros
Modificado 4. Acta de 26 de junio de 2008. Presupuesto Inversión material por aprobación de Proyecto de const. de la Infra. y urbanización de la Línea 1 del Metro de Málaga. Tramo: Doctor Domínguez-Cocheras	-9.574.944,68
Modificado 6: Acta de 27 de octubre de 2008. Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de la infraestructura y urbanización líneas 1 y 2 del M. Málaga. Tramo: Guadalmedina-Renfe	-19.720.110,4
Modificado 8: Acta de 18 de Febrero de 2009. Incremento Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la Infra. y Urban de línea 1 M. Málaga. Tramo: Juan XXIII-Dr. Domínguez	27.590.528,55
Modificado 9: Acta de 26 de marzo de 2010: Incremento de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la infraestructura y urbanización de la línea 1 del Metro de Málaga. Servicios afectados. Tramo: Juan XXIII-Dr. Domínguez	14.049.430,19
Modificado 10: Acta de 26 de marzo de 2010: Incremento de presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la infraestructura y urbanización de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga. Servicios afectados. Tramos: Renfe a Héroe de Sostoa y a Juan XXIII.	15.526.344,62
Modificado 11: Acta de 26 de marzo de 2010: incremento de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de la arquitectura de estaciones y pozos de la Línea 2 del Metro de Málaga. Tramo: Héroe de Sostoa-Martín Carpena	13.872.280,37
Modificado 12: Acta de 26 de Marzo de 2010: Increm. de Inversión material por aprobación de proyecto de construcción de la arquitectura de estaciones y pozos de Línea 1 del Metro de Málaga. Tramo: RENFE-Dr. Domínguez.	14.492.824,04
Modificado 13: Acta de 26 de Marzo de 2010: Increm. de de Inversión material por aprobación Proyecto de construcción de las instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales de los talleres y cocheras del M. Málaga.	5.930.595,77
Modificado 14: Acta de 26 de marzo de 2010: Incremento de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de la superestructura de vía de la Línea 1, tramo: Renfe-Dr. Domínguez, línea 2, tramo: Héroe de Sostoa-Martín Carpena y Talleres y Cocheras del Metro de Málaga.	9.955.563,00
Modificado 15: Acta de 26 de marzo de 2010: Increm de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de suministro eléctrico y electrificación de la Línea 1, tramo: Renfe-Dr. Domínguez, Línea 2, tramo: Héroe de Sostoa-Martín Carpena y Talleres y Cocheras del Metro de Málaga	11.010.990,95
Modificado 16: Acta de 26 de marzo de 2010: Incre de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto de construcción de las instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales la Línea 2 M. de Málaga.	10.507.678,05
Modificado 17: Acta de 26 de marzo de 2010: Incremento Inversión material por aprobación de Proyecto de construc de instalaciones eléctricas, mecánicas y especiales Línea 1 del M. Málaga. Tramo Renfe-Dr. Domínguez	6.773.633,90
Modificado 18: Acta de 26 de marzo de 2010: incremento de Presupuesto de Inversión material reconocido por aprobación de Proyecto básico de seguridad y comunicaciones de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga	14.096.222,19

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA **Cuadro nº 14**

De este análisis se desprenden los siguientes resultados:

91 El modificado 8, Línea 1, tramo *Juan XXIII-Dr. Domínguez*, de 27.590.528,55€, cuenta con los requisitos formales necesarios para su puesta en práctica. En el aspecto sustantivo de este modificado, el dictamen 83/2009 del Consejo Consultivo de Andalucía dice "*…por todo ello, puede considerarse válidamente que la modificación del trazado de la línea de transporte metropolitano obedece a razones de interés público, consustanciales al servicio público que pretende ser atendido una vez ejecutada la obra."*

El dictamen del Consejo a la modificación analizada es favorable. Las restantes diez modificaciones contractuales analizadas (Modificados 9 a 18) fueron incluidas en el expediente remitido al Consejo Consultivo de Andalucía para su dictamen. En el análisis de estas diez modificaciones, se pone de manifiesto en un primer momento el inadecuado proceder de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, puesto que las modificaciones tramitadas con anterioridad a este expediente ya han superado el 20% del precio del contrato. A partir de esta situación, cada una de estas diez modificaciones tendría que haber sido sometidas a dictamen del Consejo en expediente independiente. Con independencia de lo anterior, los diez expedientes cumplen con las exigencias formales para su tramitación.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	37/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

92 En el aspecto sustantivo estas modificaciones han de venir impuestas por un interés público debidamente justificado, obedeciendo a necesidades nuevas o a causas técnicas imprevistas al tiempo de elaborarse el proyecto.

El dictamen 558/2009 del Consejo Consultivo dice en relación a los diez expedientes de modificaciones *"…La apreciación, en su conjunto, del contenido que pretende ser objeto de modificación contractual solamente puede evidenciar un defecto en el proyecto primitivo y, consecuentemente, en el presupuesto que sirvió de base para la adjudicación del contrato, sin que pueda enmascararse bajo el supuesto de la simple "necesidad nueva" o "causa técnica imprevista" que legalmente ampara la modificación de un contrato administrativo. De hecho durante la ejecución del contrato, y prácticamente desde un principio, podemos observar que de forma ordinaria se han venido adoptando soluciones técnicas distintas a las iniciales, y han surgido igualmente nuevas necesidades además de las inicialmente demandadas, hasta el punto de haber transformado la excepcionalidad con que debe concurrir una causa de modificación contractual en algo común, no excepcional en la ejecución de la obra del metropolitano. Pero alcanzando todo ello un montante económico, en relación con el precio de adjudicación que a juicio de este Consejo denota una imprevisibilidad y defectuosa concepción en el proyecto básico, lo cual resulta inadmisible."*

"Con tal manera de proceder dicho presupuesto de adjudicación ha quedado alterado, mediante el cúmulo de modificaciones hasta ahora efectuadas, hasta el punto de quedar desvirtuada la cifra inicialmente prevista, quedando aumentada en un montante global que, evidentemente, no tiene parangón en aquel que sirvió para la adjudicación."

No obstante, lo anterior el dictamen del Consejo Consultivo es favorable a las diez modificaciones y ello basado en la concurrencia de una circunstancia específica, singular y determinante, como es el hecho de estar ante una actuación pública de relevante complejidad técnica y jurídica en su desarrollo y ejecución.

93 En cuanto a la inversión en material móvil, a 31 de diciembre de 2013, no se ha producido ninguna variación con respecto a la oferta económica adjudicada.

b) <u>Costes procedentes de la contratación con terceros no incluidos en la concesión</u>

94 Además de los importes incluidos en el anterior apartado a), para llevar a cabo la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, se han realizado contrataciones con otras empresas que han supuesto una inversión en 90.282.426,39€, de los que la Junta de Andalucía ha asumido por certificaciones hasta el 31 de diciembre de 2013, IVA excluido, un total de 76.020.507,13 €.

95 Estas nuevas actuaciones son de diferente naturaleza, por ello en el siguiente cuadro se detallan por expedientes, la denominación de la contratación, importe y adjudicatario:

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	38/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Euros

Elemento PEP	Denominación	Importe adjudicación original IVA incluido	Coste asumido J.A. Cta 442051 al 31/12/2013	IVA deducido 472000/472001 al 31/12/2013	Observaciones	ADJUDICATARIO
T-MM6100/OEX0	Pago expropiac.Lineas 1 y 2 Metro Malaga	171.457,07	171.457,07	0,00	Expropiaciones	EXPROPIACIONES
MUESTRA T-MM6102/OEJ0	Paso del metro por la playa de vías	2.168.235,39	2.538.834,66	0,00	Modificado de 370.599 euros	UTE CAVOSA / SACYR
T-MM6103/OATR	Com.Nº1Superv.ObrasLin-1 y 2 Inter.M.M.	235.548,60	206.494,35	29.054,22		TYPSA, TECNICA Y PROYECTOS, SA
T-MM6103/OATV	Asesoramiento Geotecnico Lineas 1 y 2 II	90.000,00	77.586,18	12.918,11		ACTIVIDADES Y GESTIÓN PARA INF
MUESTRA T-MM6103/PAT0	Sup.Obr.Lin-1-2 Intfr./arqu.M.Malaga II	2.254.319,57	3.420.487,72	625.575,17	Prórroga	TYPSA, TECNICA Y PROYECTOS, SA
T-MM6103/PPR1	Urbanización Eje Viario carretera Cádiz	374.570,94	317.433,00	57.137,94	Expediente de liquidación	TYPSA, TECNICA Y PROYECTOS, SA
T-MM6104/PPR0	Conex.Parque Tecno.-Línea 1 Metro Málaga	921.500,00	684.318,86	11.724,14		UTE PROSER / CEMOSA
T-MM6105/OAT0	L.1 Metro Málaga T:Dr.Dominguez-Cocheras	639.250,04	757.831,90	85.792,71	Prórroga	UTE PAYMACOTAS / PROSER
T-MM6105/OCC0	L.1 Metro Málaga T:Dr.Dominguez-Cocheras	123.956,00	94.372,15	13.658,10		CEMOSA
T-MM6105/OED0	Expte.daños T:Dr.Dominguez-Cocheras	1.499.255,48	1.499.255,48	0,00	Expediente de daños (art 214 LCSP y 146 RLCAP)	UTE COPCISA/ ROVE ALCISA/ BSK(METRO
MUESTRA T-MM6105/OEJ0	L.1 Metro Málaga T:Dr.Dominguez-Cocheras	15.185.802,30	16.651.065,15	2.167.197,84	Addenda de 2.895.870 y addenda 2 de 136.632	UTE BSK/COPCISA/ROVER ALCI
T-MM6105/OEJ1	Compl.nº1 M.M.T:Dr.Dominguez-Cocheras	2.345.129,63	2.217.665,69	354.826,50		UTE BSK/COPCISA/ROVER ALCI
T-MM6105/OEJ2	Compl.nº2 M.M.T:Dr.Dominguez-Cocheras	835.219,13	720.016,49	118.019,32	Diferencia por cambio de tipo de IVA	UTE BSK/COPCISA/ROVER ALCI
MUESTRA T-MM6106/OAT0	L.1 y 2 Infr.-Urban.T:Renfe-Guadalmedina	0,00	726.525,93	152.570,44	addenda (prórroga) al contrato TMM6106/ODO0,	PROINTEC, S.A.
T-MM6106/OCC0	L.1 y 2 Infr.-Urban.T:Renfe-Guadalmedina	277.577,94	98.376,78	17.424,60		UTE EASA/SONDEAL
T-MM6106/ODO0	L.1 y 2 Infr.-Urban.T:Renfe-Guadalmedina	1.317.603,84	1.924.261,78	334.293,95	Addenda 1 (788.396 IVA excluido) y Addenda 2 (contrato TMM6106OAT0)	PROINTEC, S.A.
MUESTRA T-MM6106/OEJ0	L.1 y 2 Infr.-Urban.T:Renfe-Guadalmedina	49.054.979,52	36.910.498,49	5.184.854,59		ORTIZ, CONSTR. Y PROYECTOS,S.A
MUESTRA T-MM6107/PPR0	L-1-2 Infr-Urban.Guadalmedina-Malagueta	1.451.579,15	1.469.637,19	239.507,48	Addenda 1 (264.114 euros)	TYPSA
T-MM6108/OEJ0	Inf.-urban.L1 T:A-7076-Talleres Cocheras	1.683.436,38	1.567.769,44	282.198,50	Diferencia por la Liquidación de obra (no modificados)	BSK/COPCISA/ROVER ALCISA(UTE M
T-MM6132/OEJ0	Arq.Paradas L1 M.Málaga Est.Superficie	2.717.973,60	1.233.668,26	259.070,33		SACYR, SAU
T-MM6132/PPR0	Arq.Paradas L1 M.Málaga Est.Superficie	20.764,00	17.900,00	3.222,00	Contrato menor (diferencia por IVA)	TYPSA, TECNICA Y PROYECTOS, SA
T-MM6136/OEJ0	Acometida Endesa Línea 1 Metro Málaga	589.327,40	1.069.589,49	195.696,47	Convenio con Endesa, tiene addenda	ENDESA
T-MM6136/OEJ1	Acometida Endesa Línea 1 Metro Málaga	6.324.937,41	1.645.461,00	345.546,81	Convenio con Endesa	ENDESA
	TOTAL	**90.282.423,39**	**76.020.507,06**	**10.490.289,22**		

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 15**

96 Por tal circunstancia, y para comprobar el cumplimiento de legalidad así como el contenido documental, se han seleccionado seis expedientes, que representan el 26% de las contrataciones que han supuesto el 77,66 % del total del coste. Del resultado de este análisis se desprenden las siguientes consideraciones:

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	39/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Se ha analizado la documentación del contrato de servicios de asistencia técnica para la supervisión y control de las obras correspondientes a la modificación de los trazados de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, adscrita al contrato de concesión, T-MM6103/PAT0. Adjudicado mediante procedimiento negociado sin publicidad por razones técnicas. El contrato fue suscrito el 22 de septiembre de 2009, con un importe adjudicado originalmente, IVA incluido, de 2.254.319,57 € y un plazo de 39 meses (22-12-2012).

El 21 de diciembre de 2011 la Agencia plantea una propuesta de modificación del contrato basada por un lado, en la necesidad de ampliar el plazo de ejecución de los trabajos, y por otro en que la asignación presupuestaria de este contrato estaba agotada debido a que la Agencia había realizado encargos al contratista, TYPSA, que estaban fuera del objeto del contrato de servicios de asistencia técnica original. Es decir TYPSA había realizado trabajos adicionales que no constituían el objeto del contrato original, dando lugar al agotamiento presupuestario asignado, ante lo que la Administración plantea una modificación que permita asignar recursos económicos a fin de atender el objeto inicialmente previsto, esto es, la asistencia técnica para la supervisión y control en la ejecución de las obras correspondientes a la modificación de los trazados de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga.

Previamente a la aprobación de la modificación, el Informe de la Asesoría Jurídica de la Agencia esgrime la doctrina del enriquecimiento injusto, para avalar la necesidad de proceder al pago de los gastos en los que había incurrido TYPSA, en el ejercicio de las actuaciones que le fueron encargadas, al objeto de evitarle un injustificado desequilibrio patrimonial y que simultáneamente supondría un enriquecimiento injusto para la Agencia.

El importe asignado a la ampliación del objeto del contrato, realizada a posteriori, es de 1.781.099,15 €, IVA incluido. Al cierre del ejercicio el pendiente de pago era 733.253,55 €.

97 A fin de analizar los expedientes T-MM6105/OEJ0 y T-MM6106/OEJ0, se han incluido en el siguiente cuadro ,los importes adjudicados a las empresas UTE BSK/COPCISA/ROVER ALCI y ORTIZ, CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS, S.A. respectivamente, relacionándolos con los importes de los tramos rescatados a la empresa Concesionaria Metro de Málaga, S.A.

Euros

	Ppto inversión reconocida s/p. adjudicado concesionaria	**Importe adjudicado rescatado el tramo, IVA incluido**	**Coste asumido por la J.A. al 31/12/2013**	**IVA deducido al 31/12/2013**	**NUEVO ADJUDICATARIO**
Modificado 4 tramo Dr. Domínguez-Cocheras (acta 26/6/2008)	-9.574.944,68	15.185.802,30	16.651.065,15	2.167.197,84	**UTE BSK/ COPCISA/ ROVER ALCI**
Modificado 6 tramo Guadalmedina-Renfe (acta 27/10/08)	-19.720.110,46	49.054.979,52	36.910.498,49	5.184.854,59	**ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS, S.A.**
Modificado 19 Acta 26/03/10 Guadalmedina Malagueta instalaciones	-62.244123,01	Sin datos a 31/12/2013	Sin datos	Sin datos	**Sin datos**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 16**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	40/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

98 De su análisis se han obtenido los siguientes resultados:

-En relación al tramo rescatado denominado *Guadalmedina-Malagueta* (Modificado 19) y sus instalaciones, a la fecha de realización de este Informe, no se han podido obtener los datos necesarios definitivos que permitan hacer un análisis de la evolución de costes, dado que se trata de una fase del proyecto en ejecución. No obstante, el Consejo Consultivo ha dictaminado desfavorablemente en el dictamen nº 456/2014, en relación a la modificación contractual planteada por la Consejería de Fomento y Vivienda, consistente en sustituir este tramo *Guadalmedina-Malagueta* a ejecutar por la Administración concedente, por los tramos denominados "línea 1 del Metro de Málaga. Tramo *Guadalmedina-Atarazanas*" y "línea 2 del Metro de Málaga. Prolongación al Hospital Civil (en superficie)", a ejecutar igualmente por la Administración.

-*Tramo Dr. Domínguez-Cocheras* (Modificado 4). En la oferta adjudicada inicialmente así como en el proyecto constructivo desarrollado por el concesionario, este tramo, correspondiente a la línea 1 del metro de Málaga, discurre en su totalidad en superficie. Su longitud total es de 3.050 metros, de los cuales 900 corresponden a una plataforma comercial y el resto hasta los Talleres y Cocheras es un ramal técnico con una función de conexión entre el final del tramo comercial y los talleres y cocheras del metro.

Asumida la ejecución de este tramo en el acuerdo global reflejado en el acta de trabajo de 1 de noviembre de 2007 por la Administración, este tramo sufre con posterioridad una serie de modificaciones en relación a la solución prevista en la oferta adjudicada (coincidente con el anteproyecto licitado, 28 de diciembre de 2007) y que son consecuencia del convenio suscrito entre la Universidad de Málaga y el ente público Ferrocarriles de la Junta de Andalucía, ahora Agencia de Obra Pública, formalizado el 19 de febrero de 2008. En dicho convenio ambos organismos acuerdan realizar una serie de incorporaciones al proyecto del metro que derivan en una incidencia significativa en la inversión, pasando tal y como se indica en el cuadro 16, de los 9.574.944,68 € de la oferta adjudicada en su día a la concesionaria, a los 15.185.802,30 €, adjudicados el 27 de junio de 2008, tras la nueva licitación.

-El valor de la inversión en este tramo pasa de 15.185.802,30 € a 18.818.262,99 €, tras incorporar distintas modificaciones en plazos y en precio.

A 31 de diciembre de 2013 todos los importes certificados por la UTE habían sido pagados por la Agencia.

-*Tramo Guadalmedina-Renfe* (Modificado 6). Las obras para la ejecución de este tramo rescatado se adjudican, el 15 de abril de 2009, mediante procedimiento negociado con publicidad a la UTE ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS, S.A. – EMPRESAS CONSTRUCTORAS ASOCIADAS DEL SUR 10, S.A. por importe de 49.054.979,52 € IVA incluido. El plazo de ejecución se fija en 18 meses.

Este tramo se circunscribe a la zona de confluencia de las líneas 1 y 2 del metro. Se modifican los trazados de ambas líneas, adaptándose sus infraestructuras a la solución de "doble túnel".

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	41/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Esta modificación sustancial supone una incidencia económica notoria en la oferta adjudicada, sin embargo el presupuesto del proyecto redactado por la Agencia conforme al acta de trabajo de 1 de noviembre de 2007 no supone un presupuesto de mayor importe que el redactado por el concesionario. Así la valoración realizada por el concesionario era de 61.300.000 € frente a los 42.000.000 € de la Agencia (ambos importes, IVA excluido, corresponden a valoraciones realizadas en junio de 2006).

Por diversas incidencias el plazo de ejecución del contrato se amplia de los 18 meses iniciales a los 39,5 meses que se establecen en la modificación de 2 de septiembre de 2011. Con posterioridad, en la adenda número 1 al contrato de 15 de abril de 2009, se amplía el plazo hasta el 31 de enero de 2014.

Los importes certificados por la UTE y asumidos por la Agencia hasta el 31 de diciembre de 2013, alcanzan 36.910.498,49 €, IVA excluido. El pendiente de pago era 2.204.604,13 €.

99 Al margen del análisis de expedientes de la muestra, hay que indicar que a diferencia de los costes incluidos en el contrato de concesión, este grupo de gastos descritos en este apartado, son liquidados al 100% en el momento de la presentación de la factura.

100 Al sumar los importes de los dos grupos de costes desarrollados en los puntos a) y b), se concluye que el coste de las certificaciones por la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga hasta el 31 de diciembre de 2013, ha ascendido a 636.884.262,93 € excluido el IVA. Esta cifra supone un aumento de 274.587.185,93 € con respecto a la oferta inicial presentada alcanzando un incremento del 75,79%.

Los importes certificados por grupo de gastos se resumen en el siguiente cuadro:

Euros

COSTE CONSTRUCCION METRO DE MÁLAGA	IMPORTE
GRUPOS DE GASTOS	
Ejecución obra certificada por la Sociedad concesionaria (subvencionado en un 35,87% de media)	560.863.755,80
Certificado por otros contratistas (subvencionado al 100%)	76.020.507,13
TOTAL CERTIFICADO	**636.884.262,93**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA (datos hasta el 31/12/2013) **Cuadro nº 17**

101 La certificación de otros contratistas en el ejercicio 2013 tiene un valor negativo por el ajuste resultante de deducir el IVA de todo el periodo (Anexo 2). Este ajuste viene motivado por la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 6 de octubre de 2005, en la que se hace referencia al incumplimiento por el Estado de las Disposiciones de la Sexta Directiva Comunitaria. En esta Sentencia, se reconoce el derecho a la deducción del IVA correspondiente a la compra de bienes y servicios financiados mediante subvenciones.

102 Por otra parte, tal y como se indica en el contrato de concesión, así como en la oferta base adjudicataria, se distingue entre la inversión en la construcción de las líneas 1 y 2 y el coste de adquisición del material móvil.

La inversión en el material móvil consistente en la adquisición de 14 trenes, según la oferta presentada por la concesionaria, fue de 41.431.869 €, IVA excluido. A 31 de diciembre de 2013 no se han producido variaciones en los precios del referido material.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	42/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Por tanto, sumando el coste real de construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga hasta el 31 de diciembre de 2013 y la inversión real en material móvil, el importe total de inversión a esa fecha ascendió a 678.316.131,93 €.

3.2.1.2. Financiación Pública de la construcción de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga

103 Mediante el Acuerdo del Consejo de Gobierno, de 13 de octubre de 2004, se autorizó el gasto para la adjudicación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga. Así el Consejo de Gobierno autoriza a la Consejería de Obras Públicas y Transportes el gasto y la contratación correspondiente a la adjudicación del concurso de la concesión para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 del ferrocarril metropolitano de Málaga.

Las cantidades del capítulo VII distribuidas por anualidades, que incluye el citado acuerdo, se muestran en el siguiente cuadro:

Euros

APORTACIÓN JUNTA DE ANDALUCÍA	
Año	**Aportación financiera de capital**
2005	27.133.070
2006	40.699.606
2007	67.832.675
TOTAL CAPÍTULO VII	**135.665.351**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 18**

A su vez, las cantidades destinadas a transferencias de explotación, durante su vigencia, suman un total de 1.096.779.143 €. Desde el año 2007 al 2036. Sus anualidades se detallarán en el análisis de la explotación del servicio.

104 La adjudicación definitiva del contrato de concesión del Metro de Málaga, acordada por la Consejería de Obras Públicas y Transportes el 13 de octubre de 2004, aprobó el gasto de 135.665.351 € en concepto de subvención de capital durante la ejecución de las obras según el PCAP, al margen de las aportaciones variables durante la explotación del servicio. Todo ello conlleva la necesidad de contemplar en el presupuesto de la Comunidad Autónoma, las dotaciones necesarias al objeto de posibilitar por parte de Ferrocarriles Andaluces, el cumplimiento de las obligaciones económicas derivadas de la subrogación en la posición jurídica de la Administración en el contrato de concesión celebrado por Metro de Málaga, S.A.

105 Con el fin de reducir la tarifa técnica de la prestación del servicio, el importe de la inversión en infraestructura e instalaciones fijas (excluido el material móvil y gastos capitalizados) será subvencionado un 33% de su valor a través de aportaciones que serán realizadas por la Administración, con independencia de que puedan ser reembolsadas a ésta por parte de otras Administraciones Públicas a través de los convenios que a tal efecto se perfeccionen. Por ello, para la contribución a esta financiación, la Junta de Andalucía firmó el 15 de abril de 2003 un Convenio de colaboración para la construcción y puesta en funcionamiento de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, con el Ayuntamiento de esta ciudad.

Las aportaciones de la Agencia se realizarán con liquidaciones trimestrales equivalentes al 33% del valor de la infraestructura e instalaciones ejecutadas en ese periodo, conforme al proyecto de construcción aprobado, con el límite del importe de la anualidad presupuestaria correspondiente. En todo caso, la Administración se reserva la posibilidad de adelantar tales pagos, requiriendo, en su caso, las oportunas garantías.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	43/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

106 La Junta de Andalucía y la Administración General del Estado, el 22 de diciembre de 2005, firmaron un Convenio cuyo objeto es articular la colaboración de la AGE en la financiación del coste de la inversión de las referidas líneas 1 y 2. La vigencia del Convenio se extiende desde 2005 hasta 2037, comprometiéndose la AGE a aportar la cantidad máxima de 175.110.253 €, de acuerdo con la siguiente distribución:

APORTACIONES DE LA ADMINISTRACIÓN GENERAL DEL ESTADO

Euros

AÑOS	APORTACIÓN	AÑOS	APORTACIÓN
2005	5.592.380	2022	5.090.205
2006	9.311.600	2023	4.969.440
2007	9.311.600	2024	4.848.674
2008	6.780.925	2025	4.727.908
2009	6.660.159	2026	4.607.143
2010	6.539.394	2027	4.486.377
2011	6.418.628	2028	4.365.611
2012	6.297.862	2029	4.244.845
2013	6.177.096	2030	4.124.080
2014	6.056.331	2031	4.003.314
2015	5.935.565	2032	3.882.548
2016	5.814.799	2033	3.761.783
2017	5.694.034	2034	3.641.017
2018	5.573.268	2035	3.520.251
2019	5.452.502	2036	3.399.486
2020	5.331.737	2037	3.278.720
2021	5.210971		
TOTAL APORTACIÓN			**175.110.253**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 19**

La financiación prevista y pactada durante el periodo teórico de ejecución de las obras alcanzó la cifra de 135.665.351 €. (Cuadro 18)

107 Sin embargo esta financiación prevista, durante la ejecución de las obras, ha ido incrementándose y ello debido a que desde su inicio, el volumen de inversión ha experimentado aumentos derivados de modificaciones en función del interés público y en aras al mantenimiento del equilibrio económico de la concesión.

En la financiación del proyecto Metro de Málaga, en 2005 y en 2006 se incluyeron 21.540.680 € y 6.898.133 € respectivamente como transferencias de financiación. No obstante motivado por los retrasos en su inicio, la suma de ambas cantidades, esto es, 28.438.813 €, fue traspasada al Metro de Sevilla, tal como se indica en el Anexo 1.

108 Durante los ejercicios 2012 y 2013 la Agencia se acogió al Plan de Pago a Proveedores y al Fondo de Liquidez Autonómica. En aplicación de estos planes, la Junta de Andalucía para la financiación de la fase de construcción del Metro de Málaga, compensó documentos contables fiscalizados que han provocado una reducción final de la mencionada financiación por valor de 15.393.080,92 €. ya que dicha compensación perseguía equilibrar los pagos pendientes de realizar a otras actuaciones.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	44/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

109 El importe real financiado para la ejecución de las obras a 31 de diciembre de 2013, asciende a un total de 264.954.722,61 €, siendo su distribución por ejercicio y concepto la indicada en el Anexo 2. De forma más resumida se detalla en el siguiente cuadro:

Euros

FINANCIACIÓN CONSTRUCCIÓN METRO DE MÁLAGA	
ORIGEN DE LA FINANCIACIÓN	***IMPORTE***
Transferencias de asignación nominativa(autofinanciada servicio 01)l	217.258.145,53
Transferencias de asignación nominativa procedente del Estado(serv. 18)	63.089.658,00
Transferencias de financiación de capital	28.438.813,00
Traspaso Metro de Sevilla	-28.438.813,00
ICO/FLA	-15.393.080,92
TOTAL FINANCIADO	**264.954.722,61**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 20**

Se observa que la financiación procedente de la Administración, que al inicio de la construcción del Metro de Málaga, ascendía a 135.665.351 €, ha presentado un incremento durante el periodo de construcción que ha supuesto un total financiado de 264.954.722,61 €, lo que ha significado un aumento del 95,30% de la mencionada financiación prevista.

110 El mencionado convenio de colaboración entre la Agencia y el Ayuntamiento de Málaga preveía, que hasta que el Estado no hiciera efectiva su aportación al proyecto, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga adelantarían la tercera parte del coste de la inversión en la proporción de 75% correspondiente a la Administración Autonómica (83,6 millones de €) y el 25% correspondiente al Ayuntamiento de Málaga, (27,8 millones de €). La cantidad a adelantar por el Ayuntamiento de Málaga se distribuye en tres anualidades:

- Año 2005: 8,3 millones de euros
- Año 2006: 13,9 millones de euros
- Año 2007: 5,6 millones de euros

111 En base a las obras certificadas hasta el 31/12/2012, la Dirección General de Movilidad de la Consejería de Fomento y Vivienda emitió liquidaciones con cargo al Ayuntamiento por valor de 32.312.852,00 €. El Ayuntamiento de Málaga interpuso contra las referidas liquidaciones recurso contencioso administrativo considerando que dichas liquidaciones resultaban lesivas para sus intereses. El auto 538/13 de 31/10/2013, de la Sala de lo Contencioso Administrativo del TSJA, dictó que no ha lugar a la adopción de la medida cautelar de suspensión del acto administrativo impugnado solicitada por el Ayuntamiento, estando pendiente de resolución el citado contencioso.

3.2.1.3. Coste y financiación de la fase de explotación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga

112 A la fecha de trabajo de campo de este Informe el Metro de Málaga no ha entrado en servicio, no obstante se expone la variación de la denominada tarifa técnica y las aportaciones de la Administración durante la vigencia de la concesión, como consecuencia de los incrementos en los costes de construcción y el rescate de tramos, hasta el 31 de diciembre de 2013.

Al igual que con las previsiones de costes de inversión, la tarifa técnica incluida en la oferta económica de la concesionaria, ha presentado modificaciones, ya que la propuesta, referencia-da al año 2004, era de 1,94 €/pasajero, mientras que con la actualización del modelo financiero

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	45/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

del proyecto, la mencionada tarifa se fijó en 2,7850 € referenciada al año 2004, y para el primer año de explotación completa (valor año 2015) se situó en 3,4280 €. Esta tarifa técnica se recibirá por la empresa concesionaria mediante el billete pagado por el usuario y mediante un complemento de tarifa aportado por la Junta de Andalucía, que tiene en cuenta entre otros parámetros, el número de viajeros.

113 Las cantidades a aportar por la Administración correspondientes a los denominados parámetros A y B se devengarán anualmente y su abono se realizará trimestralmente durante un periodo máximo de treinta años desde su entrada en funcionamiento.

El Acuerdo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, de 13 de octubre de 2004, estableció la previsión de las anualidades futuras para financiar los costes de explotación del servicio Metro de Málaga, fijando una cantidad total de 1.096.779.143 €.

Sin embargo las previsiones de las anualidades futuras, teniendo en cuenta las variaciones experimentadas por el proyecto hasta el 31 de diciembre de 2013, se sitúan para el periodo 2014-2042, en 2.197.562.227 €, según la información facilitada por el Departamento Financiero de la Agencia. Esta nueva cifra representa un incremento en la financiación a la explotación, del 100,37%. Las anualidades futuras previstas y actualizadas se distribuyen por ejercicio tal como se indica en el siguiente cuadro:

Euros

Coste de explotación previsto y actualizado Metro de Málaga					
AÑOS	**PREVISTO**	**ACTUALIZADO**	**AÑOS**	**PREVISTO**	**ACTUALIZADO**
2007	21.824.079		2025	39.417.563	67.268.944,27
2008	22.817.725		2026	40.585.138	69.395.153,40
2009	23.855.729		2027	41.785.293	71.586.966,77
2010	24.940.012		2028	43.018.843	73.846.338,20
2011	26.072.587		2029	44.286.618	76.175.276,53
2012	26.861.054		2030	45.589.465	78.575.847,01
2013	27.672.282		2031	46.928.246	81.050.172,74
2014	28.506.878	40.986.250,74	2032	48.303.839	83.600.436,12
2015	29.365.463	49.221.916,23	2033	49.717.138	86.228.880,34
2016	30.248.672	50.788.385,74	2034	51.169.052	88.937.810,92
2017	31.157.155	52.403.658,75	2035	52.660.507	91.729.597,19
2018	32.091.574	54.069.209,90	2036	54.192.230	94.606.673,93
2019	33.052.608	55.786.556,35	2037		97.571.542,94
2020	34.040.949	57.557.258,89	2038		100.626.381,30
2021	35.057.306	59.382.923,14	2039		103.774.666,85
2022	36.102.400	61.265.200,69	2040		107.019.012,82
2023	37.176.970	63.205.790,30	2041		110.361.886,55
2024	38.281.768	65.206.439,19	2042		105.333.049,35
TOTAL APORTACION				**1.096.779.143**	**2.197.562.227,15**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 21**

114 Por otra parte, en el Convenio de Colaboración entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, en relación a la fase de explotación del Metro, se acuerda con el objeto de fomentar el mayor uso del transporte público mediante el establecimiento de una tarifa asequible para los viajeros, que ambas Administraciones asumirán la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa real multiplicada por el número de pasajeros que utilicen las líneas en un porcentaje del 75%, correspondiente a la Junta de Andalucía y el 25% restante al Ayuntamiento.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	46/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Los importes anuales de las aportaciones de la Junta de Andalucía y del Ayuntamiento de Málaga antes definidos, se extenderán a un periodo de treinta años y se devengará a partir del año en que entren en funcionamiento las líneas. En el año de la firma del Convenio, ejercicio 2003, el valor actual neto de la cantidad a aportar por la Junta de Andalucía sobre el presupuesto determinado por el trazado base pactado por ambas Administraciones es de 306.500.000 €; el valor actual neto en el año 2003 de la cantidad a aportar por el Ayuntamiento de Málaga sobre el presupuesto determinado por el trazado pactado por ambas Administraciones es de 102.200.000 €. Tales cantidades son de naturaleza estimativa.

3.2.2. Total de la inversión para la Administración de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga

115 Tras las modificaciones producidas en la construcción de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga y en la estimación de anualidades futuras para la explotación del servicio durante el periodo de concesión, el incremento del total de la inversión con respecto a la previsión inicial en términos corrientes ha ascendido al 31/12/2013 al menos a 1.230.072.456 €, importe que ha supuesto un incremento del 100% de la estimación inicial, tal como se detalla en el siguiente cuadro[12]:

Euros

TOTAL INVERSIÓN DE LAS LÍNEAS 1 Y 2 DEL METRO DE MÁLAGA			
CONCEPTO	**INICIAL**	**INCREMENTO**	**TOTAL**
Gasto de la Construcción (cuadros 19 y 21)	135.665.351,00	129.289.371,61	264.954.722,61
Gasto periodo de explotación(hasta 2042)	1.096.779.143,00	1.100.783.084,00	2.197.562.227,00
TOTAL	**1.232.444.494,00**	**1.230.072.455,61**	**2.462.516.949,61**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 22**

Para la determinación de estas cuantías se han considerado los gastos efectivamente realizados hasta esa fecha, sin considerar la conclusión de la construcción y basadas, en lo que se refiere a la explotación, en los parámetros del Contrato (previsión de viajeros, inflación esperada, etc.).[13]

No se ha incluido el importe desembolsado para la adquisición de acciones de Metro de Málaga S.A. cuya cifra asciende a 32.336.573 € ya que se considera recuperable a través de la generación anual de dividendos.[14]

3.3. Autovía del Almanzora

116 El artículo 30, apartado 2, de la Ley 2/2003, de 12 de mayo, de Ordenación de Transportes Urbanos y Metropolitanos de Andalucía, en su redacción dada por el artículo 7, Uno, de la Ley 1/2011, de 17 de febrero de Reordenación del Sector Público de Andalucía, establece que la Agencia, en materia de construcción y explotación de carreteras, ejercerá y desarrollará las competencias, funciones y actuaciones que le sean atribuidas por el Consejo de Gobierno, en los términos y con el alcance que establezca el Consejo de Gobierno.

[12] Párrafo modificado por la alegación presentada.

[13] Párrafo modificado por la alegación presentada.

[14] Durante el periodo de alegaciones, se ha conocido la Memoria de Cuentas aprobada correspondiente al ejercicio 2013. En la nota 14 a) de la misma se recogen tres anualidades de aportación financiera a la construcción, por importe de 47.628.449 €, 53.114.764 €, y 59.691.299 € para los ejercicios 2014, 2015 y 2016, respectivamente.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	47/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

117 Por otra parte, la Ley 1/2011, de 17 de febrero, de reordenación del sector público de Andalucía, en su artículo 5, apartado 2, letras a) y b) atribuye a la Agencia, las competencias de construcción, conservación, mantenimiento y explotación de las infraestructuras viarias que determine la persona titular de la Consejería competente en materia de obras públicas, pudiendo llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector público incluidos los modelos de colaboración público-privada. También le atribuye la tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras que resulten necesarios.

118 Mediante Orden de 10 de diciembre de 2010, la Consejera de Obras Públicas y Vivienda acordó atribuir a la Agencia, las competencias establecidas en las letras a) y b) del apartado 2, del art. 5 del Decreto Ley 6/2010, de 23 de noviembre, de medidas complementarias del Decreto 5/2010, de 27 de julio, por el que se aprueban medidas urgentes de reordenación de sector público de Andalucía**,** precedente del mismo precepto en la Ley 1/2011, en relación a la Autovía del Almanzora A-334. Tramo Purchena-Autovía del Mediterráneo A-7.

En consecuencia, se ha atribuido a la Agencia, respecto de la citada autovía:

- La construcción, conservación, mantenimiento y explotación, la cual se llevará a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector público, incluidos los modelos de colaboración público - privada.

- La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras que resulten necesarios.

119 La Autovía del Almanzora, se ha desarrollado por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía a partir de su inclusión en el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA), aprobado mediante Decreto 457/2008, de 16 de septiembre, y tiene por objetivo completar la malla viaria de alta capacidad para acabar de articular adecuadamente la conexión de los nodos principales del sistema de ciudades y espacios productivos.

120 Por tal motivo el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía mediante el Acuerdo de 2 de agosto de 2011, autorizó a la Agencia la celebración del "*Contrato de Concesión de Obra Pública para la construcción, explotación, conservación y mantenimiento de la Autovía del Almanzora A-334, tramo Purchera-Autovía del Mediterráneo A7".* Previamente la Consejería de Hacienda resolvió el 20 de julio de 2011, autorizar a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda la financiación de esta concesión de obra pública mediante la fórmula de colaboración público-privada.

El objeto del contrato, que se ejecutará a riesgo y ventura del concesionario, comprende las siguientes prestaciones:

a-Redacción del Proyecto de Construcción de la Autovía, a partir del Documento técnico facilitados por la Administración y desarrollado a partir de la oferta del adjudicatario.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	48/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

b-Ejecución de las diferentes obras de la Autovía previstas en el Proyecto de Construcción que finalmente sea aprobado, en las condiciones estipuladas en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, en el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares (PPTP) y en el resto de documentación contractual.

c-La dirección facultativa de las obras.

d- Explotación, conservación, mantenimiento y reparación de la totalidad de las obras e instalaciones que integran la Autovía.

e-Realización de todos los estudios complementarios, prospecciones de campo, ensayos de laboratorio y demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, medioambientales y de cualquier otra índole necesaria para la realización del buen fin de las prestaciones citadas.

f-La financiación de todos los costes derivados tanto de la construcción como de la explotación, operación y mantenimiento de la Autovía.

121 La propuesta de adjudicación de esta concesión de obra pública fue acordada por el Consejo Rector de la Agencia el 29 de diciembre de 2011, siendo adjudicada al grupo de empresas licitadoras por el Director Gerente el 12 de enero de 2012.

122 El 15 de marzo de 2012 se firmó el contrato entre la Agencia y la sociedad denominada AUTOVÍA DEL ALMANZORA, S.A. formada por MERIDIAM INFRASTRUCTURE FINANCE II SARL, CINTRA INFRAESTRUCTURAS, S.A., ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A.U., DETEA, S.A., MONTEALTO INFRAESTRUCTURAS, S.L.U., CONSTRUCCIONES FELIPE CASTELLANO S.A.U.

El presupuesto de ejecución por contrata ascendió a 104.229.734,00 € sin IVA y el de conservación y explotación 50.304.720 €, alcanzando en concepto por pago máximo por disponibilidad la cifra de 18.920.000 € sin IVA, siguiendo los términos fijados en el PCAP.

123 La concesión se ha realizado por un periodo de 30 años. Esta fórmula de colaboración público-privada consiste en que la concesionaria ejecuta las obras y conserva las infraestructuras financiando el coste total de las mismas. Una vez que las obras han finalizado, durante los años de duración de la concesión, la adjudicataria cobra a la Consejería de Fomento y Vivienda un canon anual denominado *"Pago por Disponibilidad"* hasta el final de la concesión.

En la cláusula quinta del contrato de concesión se indica que el comienzo de las obras será a los 11,5 meses después de la formalización del contrato, estableciéndose como fecha de inicio del devengo del pago por disponibilidad el momento en el que esté puesta en servicio la infraestructura al completo, no siendo en ningún caso antes del 1 de enero de 2016.

Los pagos máximos por disponibilidad que la Administración abonará en el periodo de concesión si se inicia la explotación en el ejercicio 2016 se indica a continuación:

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	49/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

PAGOS POR DISPONIBILIDAD		
AÑO	**EUROS CORRIENTES**	**EUROS CORRIENTES CON IVA**
2012	0	0
2013	0	0
2014	0	0
2015	0	0
2016	21.204.397	25.021.189
2017	21.550.888	25.430.048
2018	21.963.049	25.916.398
2019	22.383.092	26.412.049
2020	22.873.665	26.990.925
2021	23.247.432	27.431.970
2022	23.692.039	27.956.607
2023	24.145.150	28.491.277
2024	24.674.342	29.115.724
2025	25.077.533	29.591.489
2026	25.557.141	30.157.426
2027	26.045.921	30.734.187
2028	26.616.773	31.407.792
2029	27.051.705	31.921.011
2030	27.569.068	32.531.501
2031	28.096.327	33.153.666
2032	28.712.117	33.880.299
2033	29.181.288	34.433.920
2034	29.739.380	35.092.468
2035	30.308.146	35.763.612
2036	30.972.413	36.547.447
2037	31.478.518	37.144.651
2038	32.080.545	37.855.043
3039	32.694.085	38.579.020
2040	33.410.645	39.424.562
2041	33.956.592	40.068.779
2042	11.472.130	13.537.113
TOTAL	**715.754.383**	**844.590.171**
VAN 2011	**249.491.881**	**294.400.419**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 23**

124 La obra tiene una longitud de 15,1 Km, pero se incluyen en su adjudicación la conservación durante el periodo de explotación de otros 40 km cuya construcción se realiza de forma directa por la Consejería de Obras Públicas de la Junta de Andalucía. La actuación comprende los siguientes tramos de nueva construcción:

PROVINCIA	TRAMOS	LONGITUD (KM)
ALMERIA	Autovía A-334, Tramo Purchena-Urracal	3,20
ALMERIA	Autovía A-334, Tramo Urracal-Fines	8,51
ALMERIA	Autovía A-334. Tramo enlace Concepción –A7	3,54
ALMERIA	Conexión sur Pol. Ind Albox-Autovía Almanzora	0,70

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 24**

Además, se integraran en su explotación los siguientes tramos ya ejecutados directamente por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda a través de Agencia:

PROVINCIA	TRAMOS	LONGITUD (KM)
ALMERIA	Autovía A-334, Tramo Finex-Albox	7,9
ALMERIA	Autovía A-334, Tramo Variante de Albox	8,7
ALMERIA	Autovía A-334, Tramo Variante Albox-Cucador	5,6
ALMERIA	Autovía A-334, Tramo Cucador-E. Concepción	3,3

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 25**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	50/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

125 En el Contrato de Concesión de Obra Pública se pone de manifiesto que a la finalización de las obras se comenzará con la explotación y mantenimiento de todos los tramos definidos. Sin embargo, se ha de destacar que de los cuatro tramos cuya ejecución se realiza directamente por la Consejería de obras Públicas, sólo están finalizados dos, permaneciendo las obras paralizadas en un caso y en el otro aún no se han iniciado. La situación de las obras de estos tramos se detalla en el Anexo 4.

Es más, la orden de "paralización total temporal de las obras" del tramo Variante de Albox, fue emitida el 7 de febrero de 2012, es decir un mes antes de la firma del contrato de concesión, por lo que teniendo en cuenta los plazos de ejecución de los tramos de esta autovía, el periodo de explotación y por ende el inicio del pago por disponibilidad, se verá afectado al no estar finalizada la obra no dependiente del adjudicatario del mencionado contrato de concesión.

El tramo no iniciado es el relativo a *"El enlace La Concepción-Cucador"* cuyo contrato se formalizó el 1 de febrero de 2010.

126 Las obras relativas al contrato de concesión de obra pública no han comenzado, aunque según la adjudicataria, ésta ha soportado actuaciones de contenido económico tendentes al inicio de las obras tales como aprovisionamiento de materiales y maquinaria, contratación de la dirección de la obra, contratación de asistencia técnica etc.

Para la Agencia, este proyecto de inversión le ha supuesto unos costes no significativos ya que han alcanzado la cifra de 25.546,01 €, IVA excluido, en concepto de anuncios informativos y supervisión de estructuras del proyecto.

No obstante, a la fecha de realización de este informe, la situación administrativa del contrato entre AUTOVÍA DEL ALMANZORA S.A. y la Agencia está siendo revisada por ambas partes para alcanzar un acuerdo sobre la situación del contrato[15].

3.4. Autovía de Iznalloz-Darro

127 Mediante Orden de 28 de septiembre de 2010, la Consejería de obras Públicas y Vivienda acordó atribuir a la Agencia las competencias establecidas en las letras a) y b) del apartado 2, del artículo 5 del Decreto 5/2010, de 27 de julio por el que se aprueban medidas urgentes en materia de reordenación del sector público, en relación a la AUTOVÍA A-308. IZNALLOZ - DARRO.

En consecuencia, se ha atribuido a la Agencia, respecto de la citada autovía:

-La construcción, conservación, mantenimiento y explotación, la cual podrá llevarse a cabo mediante la celebración de los contratos previstos en la legislación de contratos del sector Público, incluidos los modelos de colaboración público-privada.

-La tramitación y aprobación de los estudios de viabilidad, estudios, documentos técnicos y proyectos de carreteras que resulten necesarios.

[15] Párrafo modificado por la alegación presentada.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	51/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

128 La Autovía Iznalloz-Darro, se ha desarrollado por la Consejería de Obras Públicas y Vivienda de la Junta de Andalucía a partir de su inclusión en el PISTA y tiene por objetivo completar la malla viaria de alta capacidad para acabar de articular adecuadamente la conexión de los nudos principales del sistema de ciudades y espacios productivos. La actuación comprende los siguientes tramos:

PROVINCIA	TRAMOS	LONGITUD (km)
Granada	A-44- Enlace A-323	7,50
Granada	Enlace A-323- Enlace GR-3105 (Píñar)	7,50
Granada	Enlace GR-3105 (Piñar) - Enlace A-401	11,50
Granada	Enlace A-401 - Enlace GR-4103	5,00
Granada	Enlace GR-4103 - Enlace A-92	7,00

Fuente: Agencia de Obra Pública. **Cuadro nº 26**

129 Por tal motivo el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía mediante el Acuerdo de 13 de octubre de 2010, autorizó a la Agencia la celebración del "*Contrato de Concesión para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de la Autovía A-334, de Iznalloz-Darro".* Previamente la Consejería de Hacienda resolvió el 6 de octubre de 2010, autorizar a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda la financiación de esta concesión de obra pública mediante la fórmula de colaboración público-privada.

El objeto del contrato, que se ejecutará a riesgo y ventura del Concesionario, comprende las siguientes prestaciones:

-Redacción del Proyecto de Construcción de la Autovía, a partir del documento técnico facilitado por la Administración y desarrollado a partir de la oferta del adjudicatario.
-Ejecución de las diferentes obras de la Autovía previstas en el Proyecto Construcción que finalmente sea aprobado, según las condiciones estipuladas en los Pliegos y contrato.
-La dirección facultativa de las obras.
-Explotación, conservación, mantenimiento y reparación de la totalidad de las obras e instalaciones que integran la Autovía en las condiciones establecidas en este Pliego, en el PPTP y en el resto de documentación contractual a lo largo de toda la vida del contrato. Incluyendo los tramos ya construidos y que se ponen a disposición de la Sociedad Concesionaria.
-Realización de los estudios complementarios, prospecciones de campo y demás trabajos topográficos, geológicos, geotécnicos, hidrológicos, medioambientales y de cualquier otra índole que fueran necesarios para la realización del buen fin de las prestaciones
-La financiación de todos los costes derivados tanto de la construcción como de la explotación, operación y mantenimiento de la Autovía.

130 La propuesta de adjudicación de esta concesión de obra pública fue acordada por el Consejo Rector de la Agencia el 9 de mayo de 2011, siendo adjudicada al grupo de empresas licitadoras por el Director Gerente el 23 de mayo de 2011.

131 El 11 de julio de 2011 se firmó el contrato entre la Agencia y la sociedad denominada AUTOVÍA DE LA SIERRA DE ARANA, S.A. formada por IRIDIUM CONCESIONES DE INFRAESTRUCTURAS, S.A., COMSA, S.A., MARTIN CASILLA, S.L., CONTRAT INGENIERÍA Y OBRAS, S.A., ARPO EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A., y CONSTRUCCIONES MAYGAR, S.L.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	52/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

El presupuesto de ejecución por contrata ascendió a 152.736.818,12 € sin IVA y el de conservación y explotación 42.300.000 €, alcanzando en concepto por pago máximo por disponibilidad la cifra de 20.702.000 € sin IVA, siguiendo los términos fijados en el PCAP.

132 La concesión se ha realizado por un periodo de 30 años. Esta fórmula de colaboración público-privada consiste en que la concesionaria ejecuta las obras y conserva las infraestructuras financiando el coste total de las mismas. Cuando las obras han finalizado, durante los años de la concesión, la adjudicataria cobra a la Consejería de Fomento y Vivienda un canon anual denominado *"Pago por Disponibilidad"* hasta el final de la concesión en concepto de utilización de la infraestructura según los criterios de disponibilidad, y el cumplimiento de los indicadores de Calidad y Servicio definidos en los Pliegos.

133 En la cláusula quinta del contrato se establecen los plazos del mismo, en concreto las obras se deben iniciar a los ocho meses de la formalización del contrato y su duración será de 32 meses a contar desde la suscripción del Acta de Comprobación del Replanteo, definiéndose como fecha de inicio del devengo del pago por disponibilidad el momento en el que esté puesta en servicio la infraestructura al completo, no siendo en ningún caso antes del 1 de julio de 2014.

134 Los pagos máximos por disponibilidad que la Administración abonará en el periodo de concesión si se inicia la explotación en el ejercicio 2015 se indican a continuación:

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	53/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Euros

PAGOS POR DISPONIBILIDAD		
AÑO	**EUROS CORRIENTES**	**IMPORTE CON IVA**
2011	0	0
2012	0	0
2013	0	0
2014	0	0
2015	16.971.758	20.026.675
2016	23.061.791	27.212.913
2017	23.502.848	27.733.360
2018	23.952.340	28.263.761
2019	24.410.428	28.804.305
2020	24.877.278	29.355.188
2021	25.353.056	29.916.606
2022	25.837.933	30.488.761
2023	26.332.083	31.071.858
2024	26.835.684	31.666.107
2025	27.348.917	32.271.722
2026	27.871.965	32.888.918
2027	28.405.016	33.517.919
2028	28.948.262	34.158.949
2029	29.501.898	34.812.239
2030	30.066.121	35.478.023
2031	30.641.136	36.156.540
2032	31.227.148	36.848.034
2033	31.824.367	37.552.753
2034	32.433.008	38.270.949
2035	33.053.289	39.002.881
2036	33.685.433	39.748.811
2037	34.329.667	40.509.007
3038	34.986.222	41.283.742
2039	36.655.334	42.073.294
2040	36.337.242	42.877.945
2041	27.393.676	32.324.538
TOTAL	**774.843.898**	**914.315.800**
TOTAL VAN	**281.045.610**	**331.633.820**

Fuente: Agencia de Obra Pública y CCA. **Cuadro nº 27**

135 La cláusula 32 del PCAP, al igual que la cláusula quinta del contrato de concesión, establece que la Concesionaria tiene la obligación de efectuar el cierre y formalización de los instrumentos de financiación en el plazo máximo de 12 meses a contar desde la fecha de formalización del contrato (en concreto el 11 de junio de 2012), debiendo presentar para su aprobación al órgano de contratación el Plan Económico Financiero Definitivo en el plazo máximo de quince días a contar desde la fecha del cierre financiero.

Por tal motivo "Autovía de la Sierra Arana, S.A.", como consecuencia de la proximidad del vencimiento solicitó en junio de 2012 una prórroga de presentación del cierre y formalización de los instrumentos de financiación por un plazo de tres meses, periodo máximo contemplado en el apartado 9 de la cláusula 32 del PCAP. Esta prórroga fue concedida por la Agencia hasta los tres meses estipulados, es decir, hasta el 11 de octubre de 2012.

El 8 de octubre de ese año la concesionaria comunica que "*…no podrá efectuar e la fecha prevista de 11 de octubre de 2012 el cierre financiero y la formalización de los instrumentos de financiación…"*, esta circunstancias y la coyuntura económica que afecta a las Administraciones Públicas, han provocado que ha fecha de realización de informe tanto la Concesionaria como la

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	54/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Agencia estén inmersos en una negociación para poder alcanzar un acuerdo entre ambas partes al objeto de proceder a la resolución del contrato de concesión.

A la fecha de realización del informe, la Agencia ha solicitado informe sobre la viabilidad de acordar la suspensión o liquidación actual del contrato.

136 Para las Cuentas Anuales de la Agencia, este Proyecto de Inversión a la fecha de realización del informe ha supuesto un coste económico de 372.805,09 € motivado por anuncios, redacción de proyectos de trazado de tramos, asistencia técnica y la campaña geotécnica del proyecto. Todos ellos contabilizados en los ejercicio 2011 y 2012.

[16]

4. CONTABILIZACIÓN E IMPACTO EN LA DEUDA Y EL DÉFICIT DE LAS ACTUACIONES ANALIZADAS

137 Se ha analizado cómo ha registrado la Agencia las operaciones vinculadas a la contabilización del Metro de Sevilla y del Metro de Málaga y su eventual impacto en la deuda y el déficit de la Comunidad Autónoma.

El importe correspondiente a la ejecución de las actuaciones de intermediación a la Agencia, por parte de la Consejería de Fomento y Vivienda de la Junta de Andalucía se valora según el coste de adquisición que se refleja en las certificaciones de obra y proyecto incluido el impuesto sobre el valor añadido correspondiente, recogiéndose como cuenta a cobrar a la Junta de Andalucía y cuenta a pagar al contratista o consultor adjudicatario de la actuación.

Posteriormente, al materializarse el cobro o pago se cancelan las citadas cuentas a cobrar y pagar, no imputándose otros costes distintos de los contemplados en las certificaciones expedidas por los contratistas o consultores. Por tanto, la Agencia no ha procedido a contabilizar inmovilizado alguno en sus estados financieros pues estos forman parte de la Sociedad Concesionaria, ya que de haberlo hecho se hubiese duplicado su contabilización.

138 En relación al Metro de Málaga, durante la fase de construcción y como consecuencia de circunstancias técnicas, se llegó a un acuerdo para la modificación del contrato de concesión del Metro de Málaga, en virtud del cual la Agencia ejecuta y asume el coste de ciertas obras correspondientes a determinados tramos de las líneas de metro proyectados, procediéndose una vez concluidas éstas, a la incorporación de las mismas a la concesión titular METRO DE MÁLAGA S.A., considerándose como valor de la inversión el que resulte de la liquidación de su ejecución para la Agencia. Una vez ejecutadas estas obras (infraestructuras, superestructura e instalaciones) por la Agencia se entenderán incorporadas al contrato de concesión a todos los efectos previsto en el PCAP y en particular en cuanto a las obligaciones de explotación, conservación y mantenimiento por parte del concesionario durante todo el periodo concesional. Por tanto, el fondo de la operación no es otro que el de financiar la infraestructura siendo la forma de entrega en especie en vez de dineraria como se viene haciendo, por lo que la Agencia optó por el mismo criterio contable desarrollado hasta ese momento.

[16] Párrafo eliminado por la alegación presentada.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	55/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

139 Debido a esta forma de contabilización no aparecen en el Balance de Situación de la Agencia inmovilizados referido a los Metros de ambas ciudades ni deuda relacionada con los mismos, y por tanto, no computan estas operaciones a efectos de la determinación del déficit y la deuda conforme a los criterios establecidos por el Sistema Europeo de Cuentas Nacionales y Regionales vigente (SEC 95) y Eurostat.

140 De lo anterior no se desprende que la opción adoptada no tenga efecto en la situación financiera de la Comunidad Autónoma ya que el compromiso contraído a futuro para el abono de las subvenciones de explotación suponen unas obligaciones ciertas a lo largo de la vida de la concesión que deberán aparecer en los sucesivos Presupuestos.

141 El cuadro nº 29 muestra el total de esas obligaciones desde el 1 de enero de 2014 hasta finales del año 2040, en el caso de Sevilla, y 2041, en el de Málaga. Después de descontar los compromisos pendientes de abono de la AGE, en conjunto suponen una deuda equivalente del 2,84% del Valor Agregado Bruto (VAB) a precios de mercado estimado para 2012. La última cifra publicada por el Banco de España sobre la deuda pública de la Comunidad es de 25.612 millones de euros referidos al primer trimestre de 2014. Las obligaciones netas a 1 de enero de 2014 suponían un 16,1% adicional de esa deuda.

	SEVILLA	MÁLAGA	TOTAL
Subvención explotación pendiente	2.161.008.076,90	2.197.562.227,00	4.358.570.303,90
Transferencias del Estado	117.472.051,00	112.020.609,00	229.492.660,00
Obligaciones netas pendientes	**2.043.536.025,90**	**2.085.541.618,00**	**4.129.077.643,90**
% VAB Andalucía	1,40%	1,43%	2,84%

Cuadro nº 28

142 Con respecto a la contabilización en la Agencia de las Autovías del Almanzora y de Iznalloz-Darro, tal como se ha expuesto en el informe, no se han originado certificaciones de las adjudicatarias ni transferencias de la Consejería para atender su pago ya que las obras no se han iniciado y los contratos de concesión de obra pública se encuentran en un proceso de revisión.

143 Es más, se ha solicitado a la Consejería de Fomento y Vivienda los registros presupuestarios y contables de estos dos proyectos, indicándose por parte de esa Consejería que el único registro relacionado con estos dos proyectos, se realizó en el ejercicio 2012 grabando el correspondiente "Anexo de Inversiones" en el Sistema de Contabilidad JÚPITER como parte del Presupuesto de la Comunidad Autónoma de Andalucía para 2012. Esta grabación se correspondía con una estimación de los costes de construcción de las infraestructuras y de los pagos por disponibilidad por parte de la Administración que comenzarán a devengarse una vez puesta en servicio la infraestructura completa.

144 Según documento de esta Consejería firmado el 4 de abril de 2014, hasta la fecha no existe deuda generada con cargo a estos proyectos ya que las obras no se han iniciado, y por tanto, tampoco se ha abordado ningún pago por disponibilidad.

145 No obstante, al analizar las Resoluciones emitidas por la Secretaría General de Hacienda por las que se autoriza a la Consejería de Obras Públicas y Vivienda para la financiación, mediante la fórmula de colaboración público-privada de concesión de obras públicas, de los proyectos de construcción,

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	56/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

conservación y explotación de las dos autovías analizadas, se observa que condiciona su resolución ya que indica lo siguiente, *"En la medida que tras la valoración a realizar por las autoridades competentes en materia de contabilidad nacional se calificara la operación como afectante al déficit público, deberán adoptarse las actuaciones oportunas para integrar la operación en el escenario presupuestario de la Junta de Andalucía".*

146 Por tal circunstancia se ha solicitado a la Intervención General de la Junta de Andalucía si ha emitido informe en relación con la afectación al déficit público de los cuatro proyectos analizados en el informe, respondiendo el Interventor General en su escrito dirigido a la Cámara de Cuentas con fecha de 29 de abril de 2014 que *"…no se ha realizado informe alguno…".*

5. JUSTIFICACIÓN DE LA UTILIZACIÓN DE LA FINANCIACIÓN PÚBLICO-PRIVADA EN LOS PROYECTOS DE INVERSIÓN ANALIZADOS

147 En relación con los dos Metros analizados en este informe, se han observado desviaciones en el periodo de construcción que anulan en gran medida las ventajas previstas en la aplicación del modelo de financiación público-privada, ya que se han consumido recursos presupuestarios que por sí solos, son comparables a la oferta económica de la adjudicataria. Además se han asumido costes no previstos canalizados fuera del contrato de concesión, lo que desmiente en la práctica una de las características fundamentales del contrato de concesión, como es que el riesgo y ventura del contrato recae en el adjudicatario, cuando en este caso ha sido afrontado por la Agencia.

148 En el Metro de Sevilla, tal como se detalla en el Anexo 1, las certificaciones de costes de construcción presentadas por la concesionaria, más los trabajos facturados por ella al margen de la concesión y la facturación de otros contratistas, ha supuesto un coste de construcción de 680.694.238,72 €. De este importe se ha financiado por la Administración durante el periodo de construcción 376.476.275,99 €. Al comprobar este total financiado con el importe que la concesionaria presentó como coste inicial de la obra de construcción, que ascendió a 382.031.627,00 €, se observa que el 98% de ese coste inicial ha sido atendido con recursos presupuestarios.

149 En cuanto al Metro de Málaga, y tal como se detalla en el Anexo 2, las certificaciones de costes de construcción presentadas por la Concesionaria, más la facturación de otros contratistas, ha supuesto un coste de construcción, hasta el 31 de diciembre de 2013, de 647.374.552,08 €, del que se ha financiado por la Administración hasta esa fecha 308.786.616,53 €. Al comprobar este total con el importe que la concesionaria presentó como coste inicial de la obra de construcción, que ascendió a 362.297.077,00 €, se observa que el 85% de ese coste inicial ha sido atendido con recursos presupuestarios.

150 Además, como consecuencia del incremento del coste de las obras, y a pesar de la modificación efectiva de los porcentajes de financiación de las certificaciones de obra asumidos por la Agencia, las anualidades a satisfacer en el periodo de explotación del servicio en ambos Metros se han incrementado, por lo que la premisa de ausencia de desviaciones con respecto al presupuesto contratado no se han cumplido, siendo ésta una de los características fundamentales de este modelo de financiación.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	57/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

151 En relación con las autovías, y dado que se trata de obras no iniciadas, la Cámara de Cuentas de Andalucía ha solicitado a la Consejería de Fomento y Vivienda estudios o análisis económicos que se hubiesen practicado que permitiesen comparar los costes generados al utilizar modelos de financiación alternativos al que finalmente resultó elegido. La respuesta dada por la Consejería fue que en sus registros y dependencias *"…no consta en este centro directivo información ni análisis, ni se tiene conocimiento de información sobre si cuando se tomó la decisión de optar por la concesión de obra pública como fórmula de colaboración público privada para desarrollar estas nuevas infraestructuras, se evaluaron otros modelos de financiación alternativos al que finalmente resultó elegido."*

152 Ante la ausencia de la evidencia requerida y con el fin de proporcionar una evaluación del efecto económico de la alternativa elegida, la Cámara de Cuentas de Andalucía ha realizado dos análisis complementarios. Uno de ellos se basa en la información que se desprende de los PCAP de la licitación de los dos contratos de concesión de obra pública y los resultados de la adjudicación. El otro, mediante un ejercicio de simulación de los flujos económicos derivados de la ejecución del coste que tendría haber asumido directamente la construcción y mantenimiento de la infraestructura con financiación presupuestaria[17].

153 El cuadro nº 30 presenta los parámetros relevantes a efectos de comparación de la licitación y los resultados de la adjudicación. Dichos parámetros son: el Presupuesto de Ejecución por Contrata (PEC) y el Pago por Disponibilidad (PPD). Éste último está expresado en euros corrientes del momento de la licitación y será abonado a partir del primer año desde la entrada en explotación de la autovía y será actualizado, anualmente, con el IPC que se fija en ambos casos en el 2,25% anual.

	Almanzora	**Iznalloz-Darro**
Licitación:		
PEC	136.060.330,12	170.325.667,38
Valor máximo PPD	21.500.000,00	26.200.000,00
Adjudicación:		
PEC	104.229.734,00	152.736.818,12
PPD	18.920.000,00	20.702.000,00

Fuente: Portal de Contratación. AOPJA**.** **Cuadro nº 29**

154 El Anexo II del PCAP de ambos contratos requiere la aplicación de una tasa de descuento a todos los flujos de inversión y costes de mantenimiento y reposición asociados a los mismos a fin de determinar el Valor Actual Neto (VAN) y permitir la comparación coherente entre las distintas ofertas. Esa tasa de descuento es del 6% anual en ambos contratos.

155 De la aplicación de esa tasa de descuento se derivan los VAN de las distintas corrientes de inversiones y gastos:

- El de la inversión en la construcción, que coincide con el PEC.
- El de los costes de mantenimiento y reposición, que se presenta en las ofertas.
- El de la corriente de pagos por disponibilidad, que mide el valor actual de los pagos futuros de la Administración.

[17] En la línea del análisis realizado en el informe sobre el Peaje en Sombra, elaborado por el Consello de Contas de Galicia en 2008.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	58/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

La suma de los dos primeros mide el valor actual recibido por la Administración. El segundo, la contrapartida abonada también en términos de valor actual. El resultado en ambos casos se presenta en el cuadro nº 30.

	Almanzora	Iznalloz-Darro
VAN PEC	104.229.734,00	152.736.818,12
VAN mantenimiento y reposición	50.304.720,00	42.300.000,00
Total	**154.534.454,00**	**195.036.818,12**
VAN PPD	249.491.881,00	281.045.610,00
Diferencia	**94.957.427,00**	**86.008.791,88**
En porcentaje sobre el total	61,4%	44,1%

Cuadro nº 30

156 Como se deduce de las cifras expuestas, el valor actual del coste para la Administración excede significativamente al de las prestaciones a recibir.

157 Continuando con el análisis y a fin de poder comparar con otras alternativas de financiación se ha simulado el efecto económico de la ejecución con cargo a fondos presupuestarios. Se han utilizado como parámetros para la determinación los valores relevantes los incluidos en los estudios de viabilidad que sirvieron de base para ambas licitaciones, así como los incluidos en el PCAP de las mismas. Evidentemente la financiación con fondos presupuestarios no excluye la participación privada a través de los procedimientos tradicionales de contratos de obras y de servicios.

158 En concreto se han considerado las hipótesis siguientes:

- En la modalidad alternativa, el PEC se adjudica sin baja de licitación, lo que resulta en una cifra superior a la adjudicada en los contratos de concesión de obra pública
- La construcción se produce en cuatro años, distribuida de la forma siguiente: 20% del PEC el año 1, 30% del PEC los años 2 y 3 y el resto el año 4, de manera análoga a la considerada en los estudios de viabilidad
- El coste anual de mantenimiento, previsto en los estudios de viabilidad, es de 24.000 euros/km al año, actualizado al IPC
- Del mismo modo, el coste de reposición, es de 100.000 euros/km, cada diez años, actualizado al IPC
- Se considera un IPC del 2,25%, que es el previsto en los PCAP
- Tasa de actualización de los fondos, 6%, igualmente prevista en los PCAP

159 El resultado de ambas simulaciones, que se detalla en el anexo 5, se ha resumido en el cuadro nº 31 donde se indica, para cada autovía, el VAN de los fondos presupuestarios destinados a inversión y mantenimiento y reposición (Alternativa Pública) frente al VAN de los Pagos por Disposición resultantes de las adjudicaciones (Alternativa Público-Privada).

Valor Actual Neto		
	Almanzora	Iznalloz-Darro
Alternativa Pública	136.265.283,73	164.626.139,72
Alternativa Público-Privada	249.491.881,00	281.045.610,00
Diferencia	**113.226.597,27**	**116.419.470,28**
En porcentaje sobre el total	83,09%	70,72%

Fuente: CCA, estudios de viabilidad, PCAP y adjudicaciones. **Cuadro nº 31**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	59/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

160 Las cifras resultantes arrojan un sobrecoste importante de la Alternativa Público-Privada respecto a la Alternativa Pública en ambos casos.

161 Evidentemente estas cifras no tienen en cuenta ni la transferencia de riesgos asociada a la Alternativa Público-Privada ni el coste de oportunidad de concentrar el empleo de los recursos presupuestarios en los primeros años. Debe tenerse en cuenta que en la Alternativa Público-Privada, teóricamente, las aportaciones públicas no comienzan hasta el quinto año. Sin embargo, ni este aplazamiento temporal ni la falta de reflejo contable de los compromisos contraídos en la Deuda Pública de la Comunidad Autónoma debe ocultar que el valor actual de las aportaciones públicas es notablemente superior en la Alternativa Público-Privada.

162 Por otra parte, a la fecha de este Informe, según la Consejería de Fomento y Vivienda, y en relación con la Autovía Iznalloz-Darro, *"la necesidad de la ejecución de estas obras tampoco parece que sean imprescindibles desde un ámbito puramente objetivo. Las obras en cuestión, consisten en la construcción de una autovía, en un lugar donde hay una carretera con buen trazado, siendo el aforo bastante menor del considerado adecuado para plantear una autovía".*

La Consejería sustenta esta afirmación en un estudio realizado por sus técnicos en los que se indica, atendiendo a los tramos de carretera que actualmente comprende el trazado Iznalloz-Darro, que el aforo de vehículos/día por tramo durante el periodo comprendido entre los años 2009 y 2011 es inferior a 10.000 vehículos/día, ratio ésta que se considera el mínimo para plantearse la construcción de una autovía. Los resultados del mencionado estudio se resumen en el siguiente cuadro:

Años	**Tramos carretera actual desde A-92 hasta A-44 (vehículos)**			
	A-92 Darro	Darro-GR4075	GR4075-GR3104	Iznalloz-A44
2011	5.147	1.225	3.456	8.559
2010	5.243	1.384	3.574	8.619
2009	5.643	1.337	3.648	8.640
Media 3 años	5.344	1.315	3.559	8.606
Media de todo el trazado en los últimos tres años 4.706 vehículos				

Fuente: Consejería de Fomento y Vivienda. **Cuadro nº 32**

6. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Conclusiones del Metro de Sevilla

163 Tras el análisis de los registros contables y la documentación facilitada por la Agencia, durante la fase de construcción que comprende desde el año 2005 hasta el año 2009, se han observado gastos imputables al proyecto, no incluidos ni previstos en el contrato de concesión para la construcción y explotación de la Línea 1 Interurbana-Metro de Sevilla. Estos costes, se pueden dividir en tres grupos :

a) Costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción.
b) Importes procedentes de facturas emitidas por la adjudicataria al margen de la concesión.
c) Importes procedentes de la contratación con terceros **(§ 28).**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	60/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

164 Los costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción han supuesto un incremento de 202.423.601 €, cantidad que hace que la cifra total certificada por la concesionaria ascienda a 584.455.228 €, lo que supone un incremento del 53% de la oferta económica inicial **(§ 29).**

La oferta adjudicada en inversión en el material móvil ascendió a 46.512.000 €. Al igual que ha ocurrido con el coste de la construcción se han producido incrementos no previstos que han supuesto un aumento de 3.123.074,60 €, significando un 7% más, alcanzando la cifra de 49.638.074,60 € **(§ 48).**

165 La concesionaria Metro de Sevilla S.A. ha emitido en el periodo 2007-2010, facturas por un importe global de 45.146.794,13 € al margen del contrato de concesión. Además, fuera del mencionado contrato se han pagado facturas menores con otros contratistas no previstas por un importe de 455.918,69 €, lo que supone un total de 45.602.712,82 € **(§ 41).**

166 Se han atendido facturas procedentes de la contratación con terceros, no contempladas en el contrato de concesión por un importe de 50.636.295,51 € **(§ 42).**

167 Por tanto, sumando el coste real de construcción de la Línea 1 interurbana-Metro de Sevilla durante la fase de ejecución de obras, que ha ascendido a 680.694.238,72 €, más la inversión real en material móvil, que asciende a 49.638.074,60 €, el importe total de inversión asciende a 730.332.313,32 €, cantidad que ha supuesto un incremento del 70 % con respecto a la oferta presentada por la concesionaria. € **(§ 49).**

168 No se ha cumplido con los plazos de ejecución previstos en el contrato de concesión y se han formalizado a través de expedientes de liquidaciones de gastos incrementos de inversión que se deberían haber tramitado por medio de modificaciones de contrato. Esto puede provocar el que se evite el pronunciamiento exigible por parte del Consejo Consultivo de Andalucía al realizar modificaciones de contrato que superen el 20% del importe original **(§ 29 y 39).**

169 El incremento del coste de inversión ha supuesto la necesidad, a su vez, de aumentar la financiación prevista, así la financiación procedente de la Junta de Andalucía y del Estado que al inicio de la construcción del Metro de Sevilla ascendía a 126.070.437 €, ha presentado un incremento durante el periodo de construcción que supone un total financiado de 376.476.275,90 €, lo que ha significado un aumento del 198%. En esta financiación hay que incluir transferencias denominadas "Transferencias de financiación genéricas" cuya finalidad es la financiación de la estructura básica del ente instrumental por lo que su aplicación a subvencionar las obras del Metro de Sevilla supone un incumplimiento de la normativa presupuestaria y contable (Ley 15/2001 artículo 18) **(§ 57 a 60).**

170 En relación con las transferencias de financiación de capital, debe señalarse que la finalidad de estos créditos es la financiación de la estructura básica del ente instrumental por lo que su aplicación a subvencionar las obras del Metro de Sevilla supone un incumplimiento de la normativa presupuestaria y contable **(§ 61)**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	61/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

171 Además, las anualidades calculadas para financiar los costes durante el periodo de explotación que en un principio ascendían a 1.318.260,919 € se han recalculado hasta alcanzar la cifra de 2.161.008.076,90 €, cantidad que ha supuesto un incremento de la financiación en el periodo de explotación del 64% **(§ 63 al 66).**

172 Al comprobar los cálculos para la obtención de la facturación del ejercicio 2013 y anteriores relativos al parámetro B que forma parte de las anualidades a liquidar por la Agencia a la empresa concesionaria, se ha observado la inclusión de unos conceptos no contemplados en artículo 36.4 del PCAP del Contrato de Concesión. Los conceptos no contemplados incluidos en esta factura son los siguientes:

-El importe de consumo de tarjetas de metro devueltas, como resultado de multiplicar 0´83 € /ud., por el número de tarjetas devueltas en las máquinas devolvedoras.

-El coste de gestión de efectivo realizado en las máquinas devolvedoras por la cantidad de 10.246,78 €/trimestre.

La tramitación de estos costes no se ha formalizado correctamente al no haberse presentado una adenda al contrato de concesión en el que se detallase la generación de nuevos ingresos para la adjudicataria procedente de la gestión de efectivo. El importe total facturado por estos conceptos ha alcanzando la cifra de al menos 2.683.009,29 € **(§ 69 al 73).**

173 Tras las modificaciones producidas en la construcción de la Línea 1 del Metro de Sevilla, en la adquisición y adaptación del material móvil y en la estimación de anualidades futuras para la explotación del servicio durante el periodo de concesión, el incremento del total de la inversión con respecto a la previsión inicial en términos corrientes ha ascendido hasta el 31/12/2013 al menos a 1.093.152.567,80 €, importe que ha supuesto un incremento superior al 75% de la estimación inicial **(§ 75).**

6.2. Conclusiones del Metro de Málaga

174 Desde el inicio de la construcción hasta diciembre de 2013, se han observado gastos imputables al proyecto, no incluidos ni previstos en el contrato de concesión para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga. Estos costes se pueden dividir en dos grupos:

a) Costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción.
b) Importes procedentes de la contratación con terceros.

Los costes procedentes de expedientes de modificación del proyecto de construcción se han incrementado 207.880.033 €, con lo que el importe total subvencionable al cierre de 2013 asciende a 570.177.110 €. El incremento de la oferta económica inicial ha sido del 57,38 %. Las cantidades certificadas por la Concesionaria alcanzan los 560.863.755,80 € en diciembre de 2103 **(§ 82 al 85).**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	62/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

175 En la ejecución del proyecto Metro de Málaga, el presupuesto de adjudicación ha quedado alterado mediante un cúmulo de modificaciones que evidencian un defecto en el proyecto primitivo y por tanto en el presupuesto que sirvió de base para la adjudicación del contrato. Prácticamente desde un principio se observa que de forma ordinaria se han venido adoptando soluciones técnicas distintas a las iniciales y han surgido igualmente nuevas necesidades además de las inicialmente demandadas, hasta el punto de haber transformado la excepcionalidad con que debe ocurrir una causa de modificación contractual en algo común, no excepcional en la ejecución de la obra del metropolitano **(§ 92).**

176 El importe procedente de la contratación con terceros, no previsto en el contrato de concesión, es de 76.020.507,13 € **(§ 94).**

177 Por tanto, sumando el coste real de la construcción de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga durante la fase de ejecución de las obras, hasta diciembre de 2013, que ha alcanzado los 636.884.262,93 €, se produce una desviación del 75,79% con respecto a la oferta inicial presentada por la Concesionaria **(§ 100).**

178 El incremento de coste de la inversión ha supuesto la necesidad de aumentar la financiación prevista. Así, la financiación procedente de la Junta de Andalucía, que al inicio de la construcción del Metro de Málaga ascendía a 135.665.351,00 €, ha presentado un incremento durante el periodo de construcción, hasta diciembre de 2013, que supone un total financiado de 264.954.722,61 €, lo que significa un aumento del 95,30% de la mencionada financiación prevista **(§ 106 y 109).**

179 Con tal incremento tanto en los costes como en la financiación de ambos metros, el presupuesto de adjudicación ha quedado alterado mediante el cúmulo de modificaciones efectuadas, hasta el punto de quedar desvirtuada la cifra inicialmente prevista, quedando aumentada en un montante global que, evidentemente, no tiene parangón en aquel que sirvió para la adjudicación, conclusión que coincide con el Dictamen del Consejo Consultivo **(§ 92).**

180 Las anualidades calculadas para financiar los costes durante el periodo de explotación que en un principio ascendían a 1.096.779,143 € se han recalculado teniendo en cuenta las variaciones experimentadas, hasta alcanzar los 2.197.562.227 €, lo que representa un incremento en la financiación de explotación del 100,37% **(§ 113).**

6.3. Conclusiones sobre las Autovías de Almanzora e Iznalloz-Darro

181 El Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía, mediante los Acuerdos de 13 de octubre de 2010 y 2 de agosto de 2011, autorizó a la Agencia la celebración de los contratos de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento, conservación y explotación de ambas autovías mediante la fórmula de colaboración público-privada. La concesión se ha realizado por un periodo de 30 años y la concesionaria ejecuta las obras y conserva las infraestructuras financiado el coste total de las mismas.

Una vez que las obras han finalizado, durante los años de concesión, la adjudicataria recibe de la Agencia un canon anual denominado Pago por disponibilidad hasta el final de la concesión.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	63/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Según el contrato de concesión de la Autovía del Almanzora las obras se iniciarían a los 11,5 meses de la firma del contrato que fue el 15 de marzo de 2012, mientras que la de Iznalloz-Darro se debería haber iniciado a los ocho meses de la firma que fue el 11 de julio de 2011. A la fecha de realización de este informe las obras de estas infraestructuras están suspendidas y sin ejecutar **(§ 120, 123 y 133).**

6.4. Conclusiones sobre consolidación del déficit y de endeudamiento

182 El modelo concesional planteado por la Junta de Andalucía para Metro de Sevilla y Metro de Málaga (no se incluyen las autovías, ya que no se han ejecutado) satisface los criterios sentados por Eurostat, ya que considera que traslada la mayoría del riesgo de construcción y de demanda al concesionario y así se entiende que la inversión debe registrarse en el balance del concesionario privado. Por lo tanto, el proyecto no afectará el nivel de déficit de la Junta de Andalucía más que a medida que ésta satisfaga anualmente las subvenciones en la construcción o a la tarifa prevista. Asimismo, el endeudamiento del concesionario no computará como endeudamiento de la Junta de Andalucía **(§ 139).**

183 De la anterior conclusión no se desprende que la opción adoptada no tenga efecto en la situación financiera de la Comunidad Autónoma ya que el compromiso contraído a futuro para el abono de las subvenciones de explotación suponen unas obligaciones ciertas a lo largo de la vida de la concesión que deberán aparecer en los sucesivos Presupuestos Generales **(§ 140).**

6.5. Conclusiones sobre la utilización de la financiación público-privada

184 Al examinar la documentación contenida en los expedientes administrativos y económicos de las dos autovías facilitados por la Agencia, se comprobó que la justificación de la decisión de optar por la concesión de obra pública como fórmula de colaboración público privada no venía acreditada con análisis ni estudios, en los que se evaluasen otros modelos de financiación alternativos al que finalmente resultó elegido **(§ 151).**

6.6. Recomendaciones

185 A partir del análisis realizado y de las conclusiones señaladas en los puntos anteriores, se formulan las siguientes recomendaciones con carácter general, aplicables a este tipo de Concesiones de Obra Pública para infraestructuras:

186 *A juicio de la Cámara de Cuentas, en ningún caso debe ser la repercusión en el déficit y el endeudamiento el argumento definitivo sobre el que descanse la decisión de optar por el modelo de Concesión de Obra Pública. El uso de esta modalidad concesional debe apoyarse en un adecuado análisis ex-ante que valore adecuadamente los beneficios y costes que se derivan de su uso y que compare la alternativa pública con la público-privada y muestre a esta última como la más beneficiosa. Para ello, el estudio de viabilidad al que se refiere el artículo 128 del TRLCSP debería incorporar un análisis comparativo del coste de las diferentes alternativas de ejecución de las obras y la posterior operación de las infraestructuras.*

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	64/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Dentro de las características exigibles para que efectivamente se pueda considerar que la fórmula de Concesión de Obra Pública no afecta al cómputo del déficit y el endeudamiento se encuentra la transferencia efectiva del riesgo de construcción al contratista. Con el fin de que se produzca esa transferencia realmente, se recomienda no incluir en el objeto del contrato la redacción del proyecto constructivo correspondiente, quedando éste a cargo de la propia Administración o de un tercero independiente.

187 *Por último, dado el tratamiento contable de este tipo de concesiones, los Presupuestos, tanto en su elaboración como en su liquidación, no informan adecuadamente sobre los acuerdos formalizados ni sobre los que se prevea suscribir en el ejercicio presupuestario. Por lo tanto, el Parlamento no tiene ni conocimiento ni autoriza el volumen de compromisos adquiridos, lo que no ocurre si la infraestructura es financiada a través de las formas tradicionales, bien a través de ingresos no financieros del ejercicio o bien mediante endeudamiento.*

En consecuencia, la Cámara de Cuentas recomienda que en la documentación que acompaña a los Presupuestos se incorpore de forma explícita información suficiente sobre estas operaciones y los compromisos que suponen a lo largo de todo su plazo de vigencia.

7. ANEXOS

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	65/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Anexo 1

M.SEVILLA CONSTRUCCIÓN	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Obra certificada por concesionaria (subvención en %)	0,00	0,00	133.947.886,69	88.461.841,31	172.682.765,95	140.168.225,22	49.194.508,89	0,00	0,00	0,00	0,00	584.455.228,06
Otros costes de la Concesionaria (financiados 100%)	0,00	0,00	0,00	0,00	2.267.950,64	22.535.341,89	2.904.869,87	16.843.643,84	1.036.410,89	14.495,69	0,00	45.602.712,82
Certificado por otros contratistas (financiados 100%)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	13.528.966,16	11.936.376,04	15.839.916,81	8.538.779,84	1.563.037,09	-770.778,42	50.636.296,51
Total Certificado	**0,00**	**0,00**	**133.947.886,69**	**222.409.728,00**	**397.360.444,59**	**573.592.977,86**	**637.628.732,66**	**670.312.293,31**	**679.887.484,04**	**681.465.016,82**	**680.694.238,72**	**680.694.238,72**
Liquidación anual AOPJA	0,00	0,00	32.649.799,19	36.279.537,65	96.493.086,02	114.344.875,51	58.460.207,90	11.007.428,73	8.147.449,28	1.563.037,09	-770.778,42	358.174.642,95
Liquidación acumulada AOPJA	**0,00**	**0,00**	**32.649.799,19**	**68.929.336,84**	**165.422.422,86**	**279.767.298,37**	**338.227.506,27**	**349.234.935,00**	**357.382.384,28**	**358.945.421,37**	**358.174.642,95**	**358.174.642,95**
Liquidación anual D.G.Transportes	10.505.870,00	7.795.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.301.635,00
Liquidación acumulada D.G. Transportes	**10.505.870,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**
LIQUIDACIÓN TOTAL ACUMULADA J. ANDALUCIA	**10.505.870,00**	**18.301.635,00**	**50.951.434,19**	**87.230.971,84**	**183.724.057,86**	**298.068.933,37**	**356.529.141,27**	**367.536.570,00**	**375.684.019,28**	**377.247.056,37**	**376.476.277,95**	**376.476.277,95**
OP Fiscalizados autofinanciada	0,00	0,00	0,00	32.857.053,00	39.461.352,00	34.197.311,00	22.262.153,00	0,00	1.500.000,00	0,00	0,00	130.277.869,00
OP Fiscalizados servicio 18	0,00	0,00	20.801.630,00	17.082.398,00	17.082.398,00	8.057.570,00	7.892.847,00	7.728.124,00	0,00	0,00	0,00	78.644.967,00
OP Fiscalizados TF Capital Genericas	0,00	0,00	37.027.721,00	15.837.907,00	33.679.958,04	33.775.958,00	45.112.525,10	0,00	0,00	0,00	0,00	165.434.069,14
Total OP Fiscalizados a favor de AOPJA	**0,00**	**0,00**	**57.829.351,00**	**65.777.358,00**	**90.223.708,04**	**76.030.839,00**	**75.267.525,10**	**7.728.124,00**	**1.500.000,00**	**0,00**	**0,00**	**374.356.905,14**
Entradas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28.438.813,00	0,00	0,00	0,00	28.438.813,00
Salidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-45.112.525,10	0,00	0,00	0,00	-45.112.525,10
ICO/FLA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	491.447,95	0,00	491.447,95
Financiación final AOPJA	**0,00**	**0,00**	**57.829.351,00**	**65.777.358,00**	**90.223.708,04**	**76.030.839,00**	**75.267.525,10**	**-8.945.588,10**	**1.500.000,00**	**491.447,95**	**0,00**	**358.174.640,99**
Financiación acumulada percibida por AOPJA	**0,00**	**0,00**	**57.829.351,00**	**123.606.709,00**	**213.830.417,04**	**289.861.256,04**	**365.128.781,14**	**356.183.193,04**	**357.683.193,04**	**358.174.640,99**	**358.174.640,99**	**358.174.640,99**
Financiación anual D.G.Transportes	10.505.870,00	7.795.765,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	18.301.635,00
Financiación acumulada D.G. Transportes	**10.505.870,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**	**18.301.635,00**
FINANCIACIÓN TOTAL ACUMULADA J. ANDALUCIA	**10.505.870,00**	**18.301.635,00**	**76.130.986,00**	**141.908.344,00**	**232.132.052,04**	**308.162.891,04**	**383.430.416,14**	**374.484.828,04**	**375.984.828,04**	**376.476.275,99**	**376.476.275,99**	**376.476.275,99**
SUPERAVIT/(DEFICIT) FINANCIACIÓN EN AOPJA	**0,00**	**0,00**	**25.179.551,81**	**54.677.372,16**	**48.407.994,18**	**10.093.957,67**	**26.901.274,87**	**6.948.258,04**	**300.808,76**	**-770.780,38**	**-1,96**	**-1,96**

M.SEVILLA EXPLOTACIÓN	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Certificado por la sociedad concesionaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	38.733.542,19	35.722.028,41	46.377.791,28	45.664.937,77	47.774.345,56	214.272.645,21
Liquidación anual AOPJA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	38.733.542,19	35.722.028,41	46.377.791,28	45.664.937,77	47.774.345,56	214.272.645,21
Liquidación acumulada AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**38.733.542,19**	**74.455.570,60**	**120.833.361,88**	**166.498.299,65**	**214.272.645,21**	**214.272.645,21**
OP Fiscalizados autofinanciada	0,00	0,00	0,00	0,00	7.405.829,38	7.360.387,00	29.371.876,00	30.463.936,00	32.448.135,00	43.731.393,41	43.284.255,75	194.065.812,54
OP Fiscalizados servicio 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.563.401,00	7.398.678,00	7.233.955,00	22.196.034,00
OP Fiscalizados TF Capital Genericas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total OP Fiscalizados a favor de AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.405.829,38**	**7.360.387,00**	**29.371.876,00**	**30.463.936,00**	**40.011.536,00**	**51.130.071,41**	**50.518.210,75**	**216.261.846,54**
Entradas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Salidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ICO/FLA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-4.491.447,95	-2.692.337,99	-7.183.785,94
Financiación final AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.405.829,38**	**7.360.387,00**	**29.371.876,00**	**30.463.936,00**	**40.011.536,00**	**46.638.623,46**	**47.825.872,76**	**209.078.060,60**
Financiación acumulada percibida por AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.405.829,38**	**14.766.216,38**	**44.138.092,38**	**74.602.028,38**	**114.613.564,38**	**161.252.187,84**	**209.078.060,60**	**209.078.060,60**
SUPERAVIT/(DEFICIT) FINANCIACIÓN EN AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.405.829,38**	**14.766.216,38**	**5.404.550,19**	**146.457,78**	**-6.219.797,50**	**-5.246.111,81**	**-5.194.584,61**	**-5.194.584,61**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	66/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Anexo 2

M.MALAGA CONSTRUCCIÓN	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Certificado por la sociedad concesionaria	0,00	0,00	0,00	14.733.669,44	39.760.302,01	31.372.659,74	67.762.851,73	113.861.520,74	108.207.862,46	111.439.429,38	73.725.460,30	560.863.755,80
Certificado por otros contratistas	0,00	0,00	0,00	1.691.410,21	422.031,38	3.953.595,35	18.826.113,16	26.947.845,49	18.872.485,56	7.318.372,13	-2.011348,12	76.020.507,13
Total Certificado	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**16.425.079,65**	**56.607.413,04**	**91.933.668,13**	**178.522.633,02**	**319.331.999,25**	**446.412.347,27**	**565.170.148,78**	**636.884262,93**	**636.884262,93**
Liquidación anual AOPJA (importes pagados por AOPJA)	0,00	0,00	13.300.000,00	21.657.020,93	16.474.531,38	12.519.742,45	43.707.466,06	39.274.159,94	55.318.826,15	46.678.898,25	28.250.599,15	277.181.244,31
Liquidación acumulada AOPJA (importes pagados AOPJA)	**0,00**	**0,00**	**13.300.000,00**	**34.957.020,93**	**51.431.552,31**	**63.951.294,76**	**107.658.760,82**	**146.932.920,76**	**202.251.746,91**	**248.930.645,16**	**277.181.244,31**	**277.181.244,31**
OP Fiscalizados autofinanciada	0,00	0,00	0,00	31.388.004,00	58.521.075,00	4.600.000,00	0,00	0,00	13.563.401,00	19.347.379,00	89.838.286,53	217.258.145,53
OP Fiscalizados servicio 18	0,00	0,00	5.592.390,00	9.311.602,00	9.311.602,00	6.780.925,00	6.660.159,00	6.539.394,00	6.418.628,00	6.297.862,00	6.177.096,00	63.089.658,00
OP Fiscalizados TF Capital Genericas	0,00	0,00	21.540.680,00	6.898.133,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	28.438.813,00
Total OP Fiscalizados a favor de AOPJA	**0,00**	**0,00**	**27.133.070,00**	**47.597.739,00**	**67.832.677,00**	**11.380.925,00**	**6.660.159,00**	**6.539.394,00**	**19.982.029,00**	**25.645.241,00**	**96.015.382,53**	**308.786.616,53**
Entradas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Salidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-28.438.813,00	0,00	0,00	0,00	-28.438.813,00
ICO/FLA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	-15.978.981,86	585.900,94	-15.393.080,92
Financiación final AOPJA	**0,00**	**0,00**	**27.133.070,00**	**47.597.739,00**	**67.832.677,00**	**11.380.925,00**	**6.660.159,00**	**-21.899.419,00**	**19.982.029,00**	**9.666.259,14**	**96.601.283,47**	**264.954.722,61**
Financiación acumulada percibida por AOPJA	**0,00**	**0,00**	**27.133.070,00**	**74.730.809,00**	**142.563.486,00**	**153.944.411,00**	**160.604.570,00**	**138.705.151,00**	**158.687.180,00**	**168.353.439,14**	**264.954.722,61**	**264.954.722,61**
SUPERAVIT/(DEFICIT) FINANCIACIÓN EN AOPJA	**0,00**	**0,00**	**13.833.070,00**	**39.773.788,07**	**91.131.933,69**	**89.993.116,24**	**52.945.809,18**	**-8.227.769,76**	**-43.564.566,91**	**-80.577.206,02**	**-12.226.521,70**	**-12.226.521,70**

M.MALAGA EPLOTACIÓN	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	TOTAL
Certificado por la sociedad concesionaria	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.461.626,00	7.461.626,00
Liquidación anual AOPJA (importes pagados por AOPJA)	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	7.461.626,00	7.461.626,00
Liquidación acumulada AOPJA (importes pagados AOPJA)	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**7.461.626,00**	**7.461.626,00**
OP Fiscalizados autofinanciada	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	19.707.251,00	19.707.251,00
OP Fiscalizados servicio 18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
OP Fiscalizados TF Capital Genericas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Total OP Fiscalizados a favor de AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**19.707.251,00**	**19.707.251,00**
Entradas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Salidas	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
ICO/FLA	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financiación final AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**19.707.251,00**	**19.707.251,00**
Financiación acumulada percibida por AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**19.707.251,00**	**19.707.251,00**
SUPERAVIT/(DEFICIT) FINANCIACIÓN EN AOPJA	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**0,00**	**12.245.625,00**	**12.245.625,00**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	67/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Anexo 3

METRO SEVILLA	Anticipos (2007/2008)	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Nº viajeros estimados							14.922.808,60	15.103.194,36	15.285.851,34	15.470.809,27
IPC estimada							2,50%			
Tarifa Tecnica Estimada							4,02	4,12	4,22	4,33
Coeficiente Beta							40,0%	40,0%	40,0%	35,0%
Aportaciones de la Administración A							**23.980.842,95**	**24.877.489,56**	**25.807.815,09**	**23.426.454,08**
Tarifa media ponderada							0,86	0,88	0,91	0,93
Coeficiente Parametro B							1,548587194	1,587301874	1,626984421	1,883978439
Aportaciones de la Administración B							**23.109.270,31**	**23.973.328,71**	**24.869.841,99**	**29.146.671,10**
TOTAL APORTACIONES	**14.766.216,38**	**29.371.876,00**	**30.463.936,00**	**32.448.135,00**	**43.731.393,41**	**43.284.255,75**	**47.090.113,25**	**48.850.818,28**	**50.677.657,09**	**52.573.125,18**

2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
15.658.098,26	15.847.748,86	15.912.502,79	15.977.663,82	16.043.234,75	16.109.218,40	16.175.617,61	16.242.435,26	16.309.674,22	16.377.337,39	16.445.427,70	16.513.948,09
4,43	4,55	4,66	4,78	4,89	5,02	5,14	5,27	5,40	5,54	5,68	5,82
35,0%	35,0%	35,0%	30,0%	30,0%	30,0%	30,0%	27,0%	27,0%	27,0%	27,0%	24,0%
24.302.805,14	**25.212.089,28**	**25.947.983,57**	**22.890.510,38**	**23.559.062,30**	**24.247.356,47**	**24.955.982,08**	**23.116.991,45**	**23.793.006,30**	**24.489.008,10**	**25.205.594,03**	**23.060.781,58**
0,95	0,98	1,00	1,02	1,05	1,08	1,10	1,13	1,16	1,19	1,22	1,25
1,9310779	1,98	2,03	2,32	2,38	2,44	2,50	2,72	2,79	2,85	2,93	3,17
30.237.007,52	**31.368.318,54**	**32.283.901,78**	**37.041.590,63**	**38.123.446,21**	**39.237.248,85**	**40.383.951,96**	**44.133.092,33**	**45.423.685,26**	**46.752.435,65**	**48.120.483,61**	**52.411.601,29**
54.539.812,66	**56.580.407,82**	**58.231.885,34**	**59.932.101,01**	**61.682.508,51**	**63.484.605,32**	**65.339.934,04**	**67.250.083,78**	**69.216.691,56**	**71.241.443,76**	**73.326.077,63**	**75.472.382,87**

2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	TOTAL
16.582.901,53	16.652.291,00	16.722.119,50	16.792.390,06	16.863.105,73	16.934.269,59	17.005.884,71	17.077.954,21	17.150.481,23	17.223.468,91	17.296.920,45	
5,96	6,11	6,27	6,42	6,58	6,75	6,92	7,09	7,27	7,45	7,63	
24,0%	24,0%	24,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	20,0%	
23.735.997,88	**24.431.201,72**	**25.146.990,98**	**21.569.984,67**	**22.202.340,11**	**22.853.436,92**	**23.523.836,34**	**24.214.116,58**	**24.924.873,35**	**25.656.720,35**	**26.410.289,91**	
1,28	1,31	1,34	1,38	1,41	1,45	1,48	1,52	1,56	1,60	1,64	
3,25	3,33	3,42	3,76	3,85	3,95	4,05	4,15	4,25	4,36	4,47	
53.946.205,28	**55.526.236,13**	**57.153.052,70**	**63.142.051,78**	**64.993.152,78**	**66.899.115,59**	**68.861.583,13**	**70.882.248,02**	**72.962.854,06**	**75.105.197,81**	**77.311.130,19**	
77.682.203,15	**79.957.437,85**	**82.300.043,67**	**84.712.036,44**	**87.195.492,89**	**89.752.552,51**	**92.385.419,48**	**95.096.364,61**	**97.887.727,40**	**100.761.918,16**	**103.721.420,10**	**2.161.008.076,90**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	68/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

METRO MALAGA	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Nº viajeros estimados		9.858.119	19.853.103	20.210.446	20.461.947	20.773.335	21.089.462,10	21.469.058,63	21.736.221,91
IPC estimada para T. Técnica		1,8750%							
Tarifa Técnica Estimada		4,07	4,15	4,23	4,30	4,39	4,47	4,55	4,64
Coeficiente Beta		77,7%	77,5%	77,4%	77,2%	45,0%	0,45	0,45	0,45
Reequilibrio parámetro A		32.165.375							
Aportaciones de la Administración A		**63.332.282,90**	**63.830.506,76**	**66.079.990,06**	**68.034.479,41**	**40.994.155,12**	**42.398.338,72**	**43.970.758,88**	**45.352.647,04**
IPC estimada para T. Media		2,50%							
Tarifa media ponderada		0,91	0,93	0,96	0,98	1,00	1,03	1,06	1,08
Coeficiente Parámetro B		0,00	0,00	0,00	0,00	1,41	1,43	1,45	1,47
Aportaciones de la Administración B		**0**	**0**	**0**	**0**	**29243529,45**	**30.112.853,96**	**31.091.531,53**	**31.925.331,29**
TOTAL APORTACIONES	**19.707.251,00**	**63.332.282,90**	**63.830.506,76**	**66.079.990,06**	**68.034.479,41**	**70.237.684,57**	**72.511.192,68**	**75.062.290,41**	**77.277.978,33**

2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032
22.067.002,16	22.402.816,20	22.806.052,25	23.089.853,22	23.441.232,94	23.797.959,92	24.226.307,64	24.527.782,43	24.901.044,44	25.279.986,73	25.735.009,97
4,72	4,81	4,90	4,99	5,09	5,18	5,28	5,38	5,48	5,58	5,69
0,45	0,42	0,40	0,40	0,40	0,40	0,37	0,35	0,35	0,35	0,35
46.906.123,22	**45.795.502,88**	**44.721.775,64**	**46.127.266,34**	**47.707.275,75**	**49.341.405,64**	**47.946.827,89**	**46.182.067,37**	**47.763.953,90**	**49.400.025,20**	**51.232.115,74**
1,11	1,14	1,16	1,19	1,22	1,25	1,29	1,32	1,35	1,38	1,42
1,49	1,63	1,78	1,80	1,83	1,86	2,02	2,18	2,21	2,24	2,28
32.869.731,89	**36.557.734,34**	**40.523.737,76**	**41.629.235,97**	**42.880.291,32**	**44.167.099,48**	**48.839.722,90**	**53.449.178,42**	**55.074.928,94**	**56.748.041,69**	**58.629.992,24**
79.775.855,11	**82.353.237,22**	**85.245.513,40**	**87.756.502,31**	**90.587.567,07**	**93.508.505,12**	**96.786.550,79**	**99.631.245,79**	**102.838.882,84**	**106.148.066,89**	**109.862.107,98**

2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	TOTAL
26.055.259,21	26.451.766,25	26.854.307,31	27.337.667,29	27.677.860,18	28.098.950,00	28.526.575,00	29.040.144,66	29.401.634,67	27.559.379,55	
5,79	5,90	6,01	6,13	6,24	6,36	6,48	6,60	6,72	6,85	
0,32	0,30	0,30	0,30	0,30	0,28	0,27	0,27	0,27	0,27	
49.036.743,35	**46.844.766,74**	**48.449.352,88**	**50.246.186,00**	**51.825.294,74**	**50.898.229,65**	**49.892.659,51**	**51.743.216,21**	**53.369.574,84**	**50.963.509,11**	
1,45	1,49	1,53	1,57	1,61	1,65	1,69	1,73	1,77	1,82	
2,46	2,64	2,68	2,72	2,76	2,90	3,04	3,09	3,14	3,18	
64.046.987,84	**69.872.009,55**	**72.015.150,62**	**74.424.890,12**	**76.492.942,14**	**81.532.877,17**	**86.781.351,87**	**89.694.014,39**	**92.195.534,65**	**87.733.852,59**	
113.083.731,19	**116.716.776,30**	**120.464.503,51**	**124.671.076,12**	**128.318.236,88**	**132.431.106,82**	**136.674.011,38**	**141.437.230,60**	**145.565.109,49**	**138.697.361,70**	**2.908.626.834,63**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	69/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Anexo 4

ACTUACIÓN POR TRAMOS AUTOVÍA ALMANZORA

C-AL1005/OEJ0: AUT,ALMANZORA VTALBOX-EL CUCADOR	IMPORTE	UTE FERROVIAL/NILA(UTE EL CUCA
Contrato	15.253.225,00	IVA inc al 16%
Addenda	2.332.585,99	IVA inc al 18%
Total contratado IVA incluido	**17.585.811,00**	
Total contratado IVA excluido	**15.126.099,68**	
Facturado actual con IVA	17.684.851,16	
Fiscalizado Ops	**17.572.921,39**	* diferencia la última factura, de 2013
Facturado actual sin IVA	15.126.099,68	
FINALIZADO		

C-AL1011/OEJ0: FINES - ALBOX	IMPORTE	UTE PRINUR/SACYR(UTE FINES-ALB
Contrato	21.600.038,00	IVA inc al 16%
Modificado	3.579.126,30	IVA inc al 16%
Revisión de precios	4.342.366,00	
Liquidaciones	3.136.151,00	
Total contratado IVA incluido	**32.657.681,86**	
Total contratado IVA excluido	**28.031.490,53**	
Facturado actual con IVA	32.657.681,64	
Fiscalizado Ops	**26.506.903,50**	
Facturado actual sin IVA	28.031.490,35	
FINALIZADO		

C-AL5230/OEJ0: Tr: VTE. DE ALBOX	IMPORTE	UTE ALDESA/BSK
Contrato	43.827.100,00	IVA inc al 16%
Revisión de precios	1.218.590,00	IVA inc al 16%
Total contratado IVA incluido	45.045.690,17	
Total contratado IVA excluido	38.832.491,53	
Facturado actual con IVA	39.356.089,15	
Fiscalizado Ops por importe de	38.874.946,50	* 3 últimas facturas no fiscalizadas
Facturado actual sin IVA	33.927.663,06	
ACTUACIÓN PARALIZADA		

C-AL1006/OEJ0: Enl.Concepción-Cucador	IMPORTE	UTE VIAS Y CONSTRUCCIONES / HELIOPOL
Contrato	23.103.489,00	IVA inc al 16%
Total contratado IVA incluido	**23.103.488,81**	
Facturado actual con IVA	0,00	
Facturado actual sin IVA	0,00	
PENDIENTE DE INICIO		

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	70/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Anexo 5

5.1. Iznalloz Darro

Parámetros de la simulación	
PEC Licitación (inicio 2011)	170.325.667,38
Longitud construcción (km)	38,5
Longitud mantenimiento (km)	38,5
Coste anual mantenimiento (inicio 2011)	24.000,00
Coste reposición (inicio 2011)	100.000,00
Intervalo de reposición (años)	10
Años de construcción	4
Años de concesión	30
Tasa de descuento	6%
Inflación prevista	2,25%

Año	Construcción	Mantenimiento	Reposición	Total
2011	34.065.133,48	-	-	34.065.133,48
2012	51.097.700,21	-	-	51.097.700,21
2013	51.097.700,21	-	-	51.097.700,21
2014	34.065.133,48	-	-	34.065.133,48
2015	-	1.010.008,99	-	1.010.008,99
2016	-	1.032.734,19	-	1.032.734,19
2017	-	1.055.970,71	-	1.055.970,71
2018	-	1.079.730,05	-	1.079.730,05
2019	-	1.104.023,98	-	1.104.023,98
2020	-	1.128.864,51	-	1.128.864,51
2021	-	1.154.263,97	-	1.154.263,97
2022	-	1.180.234,91	-	1.180.234,91
2023	-	1.206.790,19	-	1.206.790,19
2024	-	1.233.942,97	5.141.429,04	6.375.372,01
2025	-	1.261.706,69	-	1.261.706,69
2026	-	1.290.095,09	-	1.290.095,09
2027	-	1.319.122,23	-	1.319.122,23
2028	-	1.348.802,48	-	1.348.802,48
2029	-	1.379.150,53	-	1.379.150,53
2030	-	1.410.181,42	-	1.410.181,42
2031	-	1.441.910,50	-	1.441.910,50
2032	-	1.474.353,49	-	1.474.353,49
2033	-	1.507.526,44	-	1.507.526,44
2034	-	1.541.445,79	6.422.690,78	7.964.136,56
2035	-	1.576.128,32	-	1.576.128,32
2036	-	1.611.591,20	-	1.611.591,20
2037	-	1.647.852,01	-	1.647.852,01
2038	-	1.684.928,68	-	1.684.928,68
2039	-	1.722.839,57	-	1.722.839,57
2040	-	1.761.603,46	-	1.761.603,46
2041	-	1.801.239,54	-	1.801.239,54
Total	**170.325.667,38**	**36.967.041,87**	**11.564.119,82**	**218.856.829,07**
VAN Total	**147.499.080,44**	**13.266.733,41**	**3.860.325,87**	**164.626.139,72**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	71/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

5.2. Almanzora

Parámetros de la simulación	
PEC Licitación (inicio 2011)	136.060.330,12
Longitud construcción (km)	15,95
Longitud mantenimiento (km)	41,45
Coste anual mantenimiento (inicio 2011)	24.000,00
Coste reposición (inicio 2011)	100.000,00
Intervalo de reposición (años)	10
Años de construcción	4
Años de concesión	30
Tasa de descuento	6%
Inflación prevista	2,25%

Año	Construcción	Mantenimiento	Reposición	Total
2011	27.212.066,02	-	-	27.212.066,02
2012	40.818.099,04	-	-	40.818.099,04
2013	40.818.099,04	-	-	40.818.099,04
2014	27.212.066,02	-	-	27.212.066,02
2015	-	1.087.399,29	-	1.087.399,29
2016	-	1.111.865,77	-	1.111.865,77
2017	-	1.136.882,75	-	1.136.882,75
2018	-	1.162.462,61	-	1.162.462,61
2019	-	1.188.618,02	-	1.188.618,02
2020	-	1.215.361,93	-	1.215.361,93
2021	-	1.242.707,57	-	1.242.707,57
2022	-	1.270.668,49	-	1.270.668,49
2023	-	1.299.258,53	-	1.299.258,53
2024	-	1.328.491,85	5.535.382,70	6.863.874,54
2025	-	1.358.382,91	-	1.358.382,91
2026	-	1.388.946,53	-	1.388.946,53
2027	-	1.420.197,83	-	1.420.197,83
2028	-	1.452.152,28	-	1.452.152,28
2029	-	1.484.825,70	-	1.484.825,70
2030	-	1.518.234,28	-	1.518.234,28
2031	-	1.552.394,55	-	1.552.394,55
2032	-	1.587.323,43	-	1.587.323,43
2033	-	1.623.038,21	-	1.623.038,21
2034	-	1.659.556,57	6.914.819,03	8.574.375,60
2035	-	1.696.896,59	-	1.696.896,59
2036	-	1.735.076,76	-	1.735.076,76
2037	-	1.774.115,99	-	1.774.115,99
2038	-	1.814.033,60	-	1.814.033,60
2039	-	1.854.849,36	-	1.854.849,36
2040	-	1.896.583,47	-	1.896.583,47
2041	-	1.939.256,59	-	1.939.256,59
Total	**136.060.330,12**	**39.799.581,44**	**12.450.201,72**	**188.310.113,29**
VAN Total	**117.825.891,34**	**14.283.275,32**	**4.156.117,07**	**136.265.283,73**

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	72/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

8. ALEGACIONES PRESENTADAS Y TRATAMIENTO DE LAS MISMAS EN LOS SUPUESTOS QUE NO HAYAN SIDO ADMITIDAS O SE ADMITAN PARCIALMENTE

ENTE: Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía

CUADRO ESTADÍSTICO DE ALEGACIONES

Agencia de Obra Pública	Materia	Admitida	Parcialmente admitida	NO ADMITIDAS			
				Justificación	Evidencia, falta documentación, etc.	Aceptación del hecho /Adopción de medidas	
Alegación nº 1	M. de Sevilla		X				
Alegación nº 2	M. de Sevilla			X			
Alegación nº 3	M. de Sevilla		X				
Alegación nº 4	M. de Sevilla			X			
Alegación nº 5	M. de Sevilla			X			
Alegación nº 6	M. de Sevilla					X	
Alegación nº 7	M, de Sevilla			X			
Alegación nº 8	M. de Sevilla	X					
Alegación nº 9	M. de Sevilla			X			
Alegación nº 10	M. de Sevilla		X				
Alegación nº 11	M. de Sevilla		X				
Alegación nº 12	M. de Málaga			X			
Alegación nº 13	M. de Málaga			X			
Alegación nº 14	M. de Málaga		X				
Alegación nº 15	Almanzora	X					
Alegación nº16	Iznalloz-Darro	X					
TOTALES		**3**	**5**	**7**	**0**	**1**	**16**

ALEGACIÓN Nº 1, AL PUNTO 33. (PARCIALMENTE ADMITIDA)

A partir del expediente nº 23 del cuadro nº 1 del Informe Provisional en el que se superaría el 20% del importe del contrato original, los expedientes de modificación han sido objeto de sucesivos informes del Consejo Consultivo, que los ha informado favorablemente en sus dictámenes 34/2007, 653/2007 y 448/2008, de lo que resulta:

a) Es objeto del Dictamen nº 34/2007 del Consejo Consultivo de Andalucía, el expediente bajo el nº de orden 23.
b) Son objeto del Dictamen nº 653/2007, los expedientes bajo los números 25 a 31, ambos incluidos.
c) Por último, son objeto del Dictamen nº 448/2008, los expedientes bajo los números 36, 37 y 38.

En consecuencia, salvo error, serían un total de doce (12) los expedientes sin dictamen del Consejo Consultivo de Andalucía, a saber, los que tienen nº de orden 32 a 35 y 39 a 46.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	73/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Se trata de expedientes que, en el contexto de la realidad del avance de la ejecución de las obras, no pudieron encauzarse vía modificación contractual, habiéndose regularizados con posterioridad vía liquidación de gastos, previa la comprobación de la concurrencia de una petición o conformidad inicial de la Administración, y de la efectiva finalización de los trabajos objeto de cada uno, para evitar una actuación jurídica contra la Administración por enriquecimiento injusto de la misma.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Efectivamente ha habido un error mecanográfico, es decir, en vez de 16 modificados la cifra es de 15. Sin embargo, se admite parcialmente porque la Agencia de Obra Pública considera que ese total debe ser 12, cantidad que es incorrecta ya que no incluye en su cálculo los tres modificados correspondientes al material móvil, tal como se indica en el tercer párrafo del punto 33.

ALEGACIÓN Nº 2, AL PUNTO 37 (primer guión) (NO ADMITIDA)

*De acuerdo con la documentación que obra en el expediente, en junio de 2005, se puso de manifiesto un problema de seguridad para las personas que pudieran transitar por los alrededores de las obras, y se solicitó (se aporta nuevamente fotocopia como **Anexo I**) de la concesionaria que estudiara una posible solución para evitar accidentes y daños personales. Y, la concesionaria puso en marcha inmediatamente un dispositivo, contratando empresas de seguridad y aplicando personal propio de obras a esta tarea. Dada la urgencia en corregir la situación de peligro para las personas, no era posible la tramitación de una modificación contractual. La primera comunicación del gasto incurrido se produce en agosto de 2007. Constatada la realidad del servicio prestado y su adecuación en importe a las características del servicio prestado, y contando con informe jurídico preceptivo, se resuelve abonar a la concesionaria los gastos incurridos hasta el momento, considerando que no procede tramitar en este momento una modificación contractual de unos trabajos ya efectuados, por lo que se opta por su tramitación como liquidación de gastos, para regularizar con posterioridad la misma. Constan en el expediente:*

- *Solicitud de 15 de junio de 2005 de Ferrocarriles de la Junta.*
- *Solicitud de la concesionaria de abono de gastos de fecha 10 de agosto de 2007.*
- *Informe técnico justificativo del gasto realizado.*
- *Informe jurídico sobre el asunto, determinando el enriquecimiento injusto concurrente.*
- *Resolución por la que se reconoce el gasto hasta el importe que se cita*

En relación con la liquidación de gastos incurridos por la "Vigilancia extraordinaria de cajones de obra", esta Agencia valoró la justificación presentada por la concesionara en relación con el incremento de horas que se habían efectuado en algunos cajones de obra y multiplicado por el precio por hora. Esta cantidad no está respaldada por una factura específica de las empresas especializadas en el servicio, toda vez que las empresas que realizaban la vigilancia facturaban a la Concesionaria (Constructora) mensualmente el total de las horas ejecutadas, sin haber una factura específica para estos trabajos extraordinarios. De hecho, la cantidad aprobada finalmente no es la que de primeras presentó la Concesionaria.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	74/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

*A estos efectos, se aporta como **Anexo II** el informe justificativo elaborado por la Concesionaria Metro de Sevilla en agosto de 2007, en el que se justifica la imputación de gastos realizada y que es facturada a la Agencia.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

En la alegación se reconoce el hecho, indicando que no se ha elaborado una factura específica relativa a estos servicios. Las empresas emiten una factura mensualmente a la Concesionaria. Se reconoce en la alegación que quien emite la factura es la Concesionaria.

En la alegación se reconoce lo expuesto en el punto 37, explicando y reconociendo el hecho ya que se indica que dada la urgencia en corregir la situación de peligro para las personas no era posible la tramitación de una modificación contractual. Además se indica que se resuelve abonar a la concesionaria los gastos incurridos hasta el momento, considerando que no procede tramitar en este momento una modificación contractual de unos trabajos ya efectuados, por lo que se opta por su tramitación como liquidación de gastos, para regularizar con posterioridad la misma.

Además, en la propia alegación se produce una contradicción al indicar que "…se solicitó de la Concesionaria que estudiara una posible solución para evitar accidentes y daños personales" y después se habla en términos de "urgencia", sin que se haya dado trámite administrativo a esa vía.

ALEGACIÓN Nº 3, AL PUNTO 37 (segundo guión) (PARCIALMENTE ADMITIDA)

*Sí existe un informe jurídico en el expediente que justifica que se abonen los gastos indicados para evitar el enriquecimiento injusto de la administración, y que se adjunta nuevamente en el **Anexo III**, si bien indica expresamente que se debe acreditar documentalmente el abono de las primas, lo que no se encuentra en el expediente, y sólo podemos aportar fotocopias de los justificantes de pago realizados por Metro Sevilla de los años 2007 y 2008, que se adjuntan como **Anexo IV**. En el informe técnico justificativo incluido en el expediente, se reconoce que se han modificado los importes de las obras a propuesta o con conformidad de la administración concedente, por lo que las modificaciones en primas por esta circunstancia debe soportarlas la administración concedente íntegramente, y que hay concurrencia de culpa en cuanto al incumplimiento del plazo, por lo que en este caso las modificaciones en las primas se comparten al 50%. Por otra parte, la alteración de la póliza del seguro no debe suponer una modificación contractual, puesto que no afecta a ninguno de los elementos que forman parte del contrato (objeto, plazo, precio), sino que se trata de una garantía de la propia ejecución del contrato. Por lo que se entiende que se trata de un expediente correctamente tramitado. Consta en el expediente:*

- *Acta firmada del trámite de audiencia.*
- *Informe técnico justificativo*
- *Informe jurídico determinando el enriquecimiento injusto.*
- *Propuesta de resolución.*
- *Resolución dictada al efecto reconociendo el gasto para su liquidación.*
- *Correspondencia de tramitación.*

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	75/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

*Respecto a la modificación en el importe del seguro a todo riesgo en la construcción contratado, se adjunta, como **Anexo V**, el informe de liquidación elaborado por la Concesionaria en el que, en su Anejo nº3 "renovación de póliza de seguro todo riesgo construcción (TRC): carta de garantía" se aporta la documentación relativa a las modificaciones de la póliza inicial suscrita con las correspondientes repercusiones económicas. A continuación del mismo se encuentra la tabla de valoración económica.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Se ha eliminado esa frase ya que se ha aportado nueva documentación, en concreto un informe jurídico cuyo objeto es "evitar el enriquecimiento injusto de la Administración", siendo éste el motivo por el que se admite parcialmente la alegación.

Por otro lado, el argumento dado en la alegación de que la alteración de la póliza del seguro no debe suponer una modificación contractual, puesto que no afecta a ninguno de los elementos que forman parte del contrato (objeto, plazo, precio), sino que se trata de una garantía de la propia ejecución del contrato, no se admite desde el momento en que la póliza de crédito sí constituye una prestación adicional del objeto del contrato, no prevista como garantía de la propia ejecución sino para la debida ejecución del contrato.

ALEGACIÓN Nº 4, AL PUNTO 37 (tercer guión) (NO ADMITIDA)

Se trata de un expediente que, en el contexto de la realidad del avance de ejecución de las obras, no se pudo encauzar vía modificación contractual, habiendo sido regularizado vía liquidación de gastos, previa comprobación de la concurrencia de una petición o conformidad inicial de la Administración y de la efectiva finalización de los trabajos objeto de la misma.

El expediente analizado se inicia con la solicitud de Metro de Sevilla de 20 de julio de 2007, de liquidación de gastos por redacción de proyectos modificados. A partir de este documento, se instruye un expediente de liquidación de gastos, toda vez que se trata de trabajos ya ejecutados efectivamente y que se procede a reclamar para su pago. Constan en el expediente:

- *Solicitud de liquidación de gastos.*
- *Informe técnico sobre la procedencia de la solicitud y su cuantificación.*
- *Informe jurídico determinando el enriquecimiento injusto.*
- *Propuesta de resolución.*
- *Trámite de audiencia.*
- *Resolución adoptada reconociendo parcialmente la solicitud recibida.*
- *Recurso de reposición planteado por la concesionaria.*
- *Informe técnico sobre el recurso.*
- *Informe jurídico sobre el recurso.*
- *Nueva resolución resolviendo el recurso de reposición, reconociendo la liquidación de gastos por importe de 9.305.709 euros.*

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	76/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La alegación realizada supone un reconocimiento a lo expresado en el informe, ya que se argumenta que se trata de un expediente que, en el contexto de la realidad del avance de ejecución de las obras, no se pudo encauzar por la vía de la modificación contractual.

ALEGACIÓN Nº 5, AL PUNTO 37 (cuarto guión) (NO ADMITIDA)

Se trata de un expediente que, en el contexto de la realidad del avance de ejecución de las obras, no se pudo encauzar vía modificación contractual, habiendo sido regularizado vía liquidación de gastos, previa comprobación de la concurrencia de una petición o conformidad inicial de la Administración y de la efectiva finalización de los trabajos objeto de la misma.

- *El expediente analizado se inicia con la solicitud de Metro de Sevilla de 9 de agosto de 2007, de liquidación de gastos por ejecución de trabajos de auscultación y mejora del control de subsidencias en edificios. A partir de este documento, se instruye un expediente de liquidación de gastos, toda vez que se trata de trabajos ya ejecutados efectivamente y que se procede a reclamar para su pago. Constan en el expediente:*
- *Solicitud de liquidación de gastos.*
- *Informe técnico sobre la procedencia de la solicitud y su cuantificación.*
- *Propuesta de resolución.*
- *Informe jurídico determinando el enriquecimiento injusto.*
- *Trámite de audiencia.*
- *Resolución adoptada reconociendo la procedencia de la solicitud recibida.*

La segunda fase se inicia con la solicitud de Metro de Sevilla de octubre de 2009, de liquidación de gastos por ejecución de trabajos de auscultación y mejora del control de subsidencias en edificios. A partir de este documento, se instruye un expediente de liquidación de gastos, toda vez que se trata de trabajos ya ejecutados efectivamente y que se procede a reclamar para su pago. Constan en el expediente:

- *Solicitud de liquidación de gastos.*
- *Informe técnico sobre la procedencia de la solicitud y su cuantificación.*
- *Propuesta de resolución.*
- *Informe jurídico determinando el enriquecimiento injusto.*
- *Trámite de audiencia.*
- *Resolución adoptada reconociendo la procedencia de la solicitud recibida.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La alegación realizada supone un reconocimiento a lo expresado en el informe, ya que se argumenta que se trata de un expediente que, en el contexto de la realidad del avance de ejecución de las obras, no se pudo encauzar por la vía de la modificación contractual.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	77/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

ALEGACIÓN Nº 6, A LOS PUNTOS 37 (quinto guión), 69, 70 Y 172 (NO ADMITIDA)

Esta situación se ha resuelto definitivamente en este año 2014 con la incorporación de un nuevo soporte más económico, 30 cts, que se cobra al usuario en la expedición. Utilizando el stock de tarjetas usadas como elemento de entrega gratuita, a la demanda, en la oficina de atención al cliente.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Se reconoce el hecho, expresando en la alegación que la situación se ha resuelto definitivamente en el año 2014.

ALEGACIÓN Nº 7 A LOS PUNTOS 37, 39 y 168 (NO ADMITIDA)

Se trata de expedientes que, en el contexto de la realidad del avance de la ejecución de las obras, no se pudieron encauzar vía modificación contractual. En todos los casos se han tratado como liquidaciones de gastos, dado que ya no era posible su tramitación como modificación contractual al haberse finalizado los trabajos, y se han regularizado tales situaciones, previa la comprobación de la concurrencia de una petición o conformidad inicial de la Administración, y de la efectiva realización de los trabajos objeto de los mismos.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La alegación realizada supone un reconocimiento a lo expresado en el informe, ya que se argumenta que se trata de expedientes que, en el contexto de la realidad del avance de ejecución de las obras, no se pudieron encauzar por la vía de la modificación contractual.

ALEGACIÓN Nº 8, AL PUNTO 38 (ADMITIDA)

ALEGACIÓN Nº 9, AL PUNTO 61 (NO ADMITIDA)

La Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, con la finalidad de poder hacer frente a la financiación de la construcción de las infraestructuras, relativas a la Línea 1 de Metro de Sevilla, y Líneas 1 y 2 de Metro de Málaga ha percibido Transferencia de Financiación de Capital y Subvenciones de Capital Nominativas, correspondientes al capítulo VII del Presupuesto de la Junta de Andalucía. Estas fuentes de financiación, han sido tratadas contablemente por esta Agencia de forma similar, independientemente de la aplicación presupuestaria a la que correspondan, siempre y cuando sean relativas al Capítulo VII. Así, las Cuentas Anuales de la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, en su Nota 4 establecen:

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	78/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

h) Concesiones (operaciones de intermediación).

Con efecto 1 de enero de 2005, se acordó por el Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía la atribución de competencias en relación con la Línea 1 Interurbana - Metro de Sevilla y las Líneas 1 y 2 de Metro de Málaga, encargándose a la Agencia el pago a las concesionarias de los fondos consignados en los presupuestos de la Junta de Andalucía en concepto de subvención.

Las aportaciones a realizar a las concesionarias (tanto de capital como de explotación) se registran como cuentas a cobrar por los importes reconocidos en los registros de contabilidad presupuestaria de la Junta de Andalucía, y como cuentas a pagar por los importes certificados por las concesionarias conforme a lo establecido en los documentos contractuales de adjudicación.

La diferencia entre cuentas a cobrar y cuentas a pagar, se considera como anticipo recibido o entregado hasta su compensación posterior. Al materializarse los cobros y pagos correspondientes, se cancelan las citadas cuentas a cobrar y pagar.

j) Subvenciones, transferencias, donaciones y legados.

- *Recibidas.*

Las subvenciones que tengan carácter de reintegrables se registran como pasivos hasta cumplir las condiciones para considerarse no reintegrables, mientras que las subvenciones no reintegrables se registran como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocen como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención.

A estos efectos, una subvención se considera no reintegrable cuando existe un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, se han cumplido todas las condiciones establecidas para su concesión y no existen dudas razonables de que se cobrará.

Las subvenciones, donaciones y legados de carácter monetario se valoran por el valor razonable del importe concedido y las de carácter no monetario por el valor razonable del activo recibido.

Las subvenciones no reintegrables relacionadas con la adquisición de inmovilizado intangible y material e instrumentos de patrimonio de empresas del grupo y asociadas, se imputan como ingresos del ejercicio en proporción a la amortización de los correspondientes activos o, en su caso, cuando se produzca su enajenación, corrección valorativa por deterioro o baja en balance. En el caso de activos no depreciables la subvención se imputa a resultados del ejercicio en el que se produce la enajenación, baja o corrección valorativa por deterioro de los mismos. El importe de la corrección valorativa equivalente a la parte subvencionada, se registra como una pérdida irreversible de los activos directamente contra el valor de los mismos.

Las subvenciones concedidas por la Entidad Pública dominante para financiar la realización de actividades de interés público o general, se reconocen siguiendo los criterios expuestos anteriormente.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	79/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

- *Concedidas.*

Las subvenciones concedidas son entregas dinerarias o en especie realizadas por la Agencia, sin contraprestación directa por parte del beneficiario, siempre y cuando la Agencia no actúe como intermediaria en cuyo caso se aplica lo descrito en el apartado h) de esta nota.

Con carácter general, las subvenciones concedidas no reintegrables se contabilizan como gasto en el momento de su concesión. No obstante, en aquellos casos en que el beneficiario sea una empresa dependiente y la subvención no se destine a financiar la realización de actividades de interés público o general, la Agencia registra una aportación patrimonial.

Adicionalmente, el Plan General de Contabilidad de las Sociedades Mercantiles del Sector Público Andaluz, de las Agencias Públicas Empresariales y de las entidades asimiladas aprobado mediante Resolución de 2 de octubre de 2009 de la Intervención General de la Junta de Andalucía y Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo establece lo siguiente:

20ª Subvenciones, transferencias, donaciones y legados

1. Subvenciones, transferencias, donaciones y legados recibidos de terceros distintos de socios y propietarios.

1.1. Reconocimiento.

Las subvenciones, transferencias, donaciones y legados no reintegrables se contabilizarán inicialmente, con carácter general, como ingresos directamente imputados al patrimonio neto y se reconocerán en la cuenta de pérdidas y ganancias como ingresos sobre una base sistemática y racional de forma correlacionada con los gastos derivados de la subvención, transferencia, donación o legado, de acuerdo con los criterios que se detallan en el apartado 1.3 de esta norma.

Las subvenciones, transferencias, donaciones y legados que tengan carácter de reintegrables se registrarán como pasivos de la entidad hasta que adquieran la condición de no reintegrables.

A estos efectos, se considerará no reintegrable cuando exista un acuerdo individualizado de concesión de la subvención, transferencia, donación o legado a favor de la entidad, se hayan cumplido las condiciones establecidas para su concesión y no existan dudas razonables sobre la recepción de la subvención, transferencia, donación o legado.

En este sentido se considera que el cumplimiento efectivo de las condiciones de concesión de la subvención, transferencia, donación o legado se entiende referido al cumplimiento de las condiciones asociadas al disfrute de dicha subvención, transferencia, donación o legado, es decir aquellas que, si no se cumplen, darían lugar al reintegro de los mismos.

No obstante, si las bases reguladoras de la subvención, transferencia, donación o legado recogen la posibilidad de un reintegro parcial cuando se hayan cumplido parcialmente las condiciones, podría considerarse que la aportación es no reintegrable por la parte proporcional de la misma que corresponda a la parte cumplida de las condiciones por la entidad beneficiaria.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	80/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

En aquellos casos en que la concesión de la subvención, transferencia, donación o legado exige, no sólo una actuación concreta de la entidad beneficiaria, sino también el mantenimiento de un determinado comportamiento por parte de ésta durante un número de años, se considerará que, siempre y cuando la entidad haya realizado la actuación concreta exigida, las condiciones de mantenimiento futuro se pueden presumir cumplidas, cuando en la fecha de formulación de las cuentas anuales se esté llevando a cabo el comportamiento exigido como condición y no existan dudas razonables de que la entidad no alterará el citado comportamiento en el periodo fijado.

1.2. Valoración.

Las subvenciones, transferencias, donaciones y legados de carácter monetario se valorarán por el valor razonable del importe concedido, y las de carácter no monetario o en especie se valorarán por el valor razonable del bien recibido, referenciados ambos valores al momento de su reconocimiento.

1.3. Criterios de imputación a resultados.

La imputación a resultados de las subvenciones, transferencias, donaciones y legados que tengan el carácter de no reintegrables se efectuará atendiendo a su finalidad.

En este sentido, el criterio de imputación a resultados de una subvención, transferencia, donación o legado de carácter monetario deberá ser el mismo que el aplicado a otra subvención, transferencia, donación o legado recibido en especie, cuando se refieran a la adquisición del mismo tipo de activo o a la cancelación del mismo tipo de pasivo.

A efectos de su imputación en la cuenta de pérdidas y ganancias, habrá que distinguir entre los siguientes tipos de subvenciones, transferencias, donaciones y legados:

a) Cuando se concedan para asegurar una rentabilidad mínima o compensar el déficit de explotación: se imputarán como ingresos del ejercicio en el que se concedan, salvo si se destinan a financiar déficit de explotación de ejercicios futuros, en cuyo caso se imputarán en dichos ejercicios.

b) Cuando se concedan para financiar gastos específicos: se imputarán como ingresos en el mismo ejercicio en el que se devenguen los gastos que estén financiando.

c) Cuando se concedan para adquirir activos o cancelar pasivos, se pueden distinguir los siguientes casos:

- *Activos del inmovilizado intangible, material e inversiones inmobiliarias: se imputarán como ingresos del ejercicio en proporción a la dotación a la amortización efectuada en ese periodo para los citados elementos o, en su caso, cuando se produzca su enajenación, corrección valorativa por deterioro o baja en balance.*
- *Existencias que no se obtengan como consecuencia de un rappel comercial: se imputarán como ingresos del ejercicio en que se produzca su enajenación, corrección valorativa por deterioro o baja en balance.*

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	81/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

- *Activos financieros: se imputarán como ingresos del ejercicio en el que se produzca su enajenación, corrección valorativa por deterioro o baja en balance.*
- *Cancelación de deudas: se imputarán como ingresos del ejercicio en que se produzca dicha cancelación, salvo cuando se otorguen en relación con una financiación específica, en cuyo caso la imputación se realizará en función del elemento financiado.*

d) Los importes monetarios que se reciban sin asignación a una finalidad específica se imputarán como ingresos del ejercicio en que se reconozcan. Cuando el cumplimiento de los requisitos para considerar no reintegrable una subvención, transferencia, donación o legado se producen en un ejercicio posterior al devengo de los gastos derivados de la misma, como norma general, el importe de la subvención, transferencia, donación o legado correspondiente a estos gastos se ha de imputar a la cuenta de pérdidas y ganancias en el momento en el que se cumplan las condiciones para su registro. En aquellos casos en los que la subvención, transferencia, donación o legado financie parte de un activo, y en el momento de registro de la misma como ingreso de patrimonio neto el valor contable del activo fuese superior al importe concedido, la subvención, transferencia, donación o legado se llevará a cabo aplicando los criterios generales establecidos anteriormente en este apartado, desde el momento del registro.

Se considerarán en todo caso de naturaleza irreversible las correcciones valorativas por deterioro de los elementos en la parte en que éstos hayan sido financiados gratuitamente.

2. Subvenciones, transferencias, donaciones y legados recibidos de socios o propietarios.

Las subvenciones, transferencias, donaciones y legados no reintegrables recibidos de socios o propietarios que no tengan la condición de entidad pública dominante, no constituyen ingresos, debiéndose registrar directamente en los fondos propios, independiente del tipo de subvención, transferencia, donación o legado de que se trate. La valoración de estas subvenciones, transferencias, donaciones y legados es la establecida en el apartado 1.2 de esta norma.

Para el reconocimiento y valoración de las subvenciones, transferencias, donaciones y legados recibidos de la entidad pública dominante se estará a lo dispuesto en la norma 21ª relativa a los fondos recibidos de la Junta de Andalucía.

3. Subvenciones concedidas.

Las subvenciones concedidas son entregas dinerarias o en especie realizadas por la entidad, sin contraprestación directa por parte del beneficiario, siempre y cuando la entidad no actúe como intermediaria en cuyo caso se estará a lo dispuesto en el apartado d.2.2 de la norma 21.ª relativa a los fondos recibidos de la Junta de Andalucía.

Con carácter general, las subvenciones concedidas no reintegrables se contabilizarán como gasto en el momento de su concesión. No obstante, en aquellos casos en que el beneficiario sea una empresa dependiente y la subvención no se destine a financiar la realización de actividades de interés público o general la entidad que concede registrará una aportación patrimonial.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	82/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Las que tengan la condición de reintegrables se registrarán como un activo hasta que adquieran la condición de no reintegrables, a estos efectos se considerarán no reintegrables cuando exista un acuerdo individualizado de concesión y se tenga constancia del cumplimiento de las condiciones establecidas para su percepción por parte del beneficiario.

Cuando al cierre del ejercicio esté pendiente el cumplimiento de alguna de las condiciones establecidas para su percepción por parte del beneficiario, pero no existan dudas razonables sobre su futuro cumplimiento, la entidad deberá dotar una provisión por los correspondientes importes.

Las subvenciones de carácter monetario se valorarán por el importe concedido, y las de carácter no monetario o en especie se valorarán por el valor contable del bien entregado o el valor razonable del pasivo asumido, referenciados ambos valores al momento de su reconocimiento.

Puede observarse:

- *La Agencia ha considerado toda transferencia/subvención de capital así como corriente, como reintegrables, independientemente de la aplicación presupuestaria que la respalde, y siempre y cuando se hayan producido excesos de financiación sobre inversión. Así puede observarse en las distintas Cuentas Anuales formuladas y auditadas por experto independiente, su reconocimiento en el epígrafe "Junta de Andalucía Acreedora por concesiones, siendo el saldo registrado por ejercicio contable el siguiente:*

Ejercicio	*Junta de Andalucía Acreedora por Concesiones*	*De capital*	*Corrientes*
2005	*39.012.621,81*	*39.012.621,81*	*-*
2006	*94.451.160,23*	*94.451.160,23*	*-*
2007	*146.945.757,25*	*139.539.927,87*	*7.405.829,38*
2008	*114.853.290,29*	*100.087.073,91*	*14.766.216,38*
2009	*85.251.634,24*	*79.847.084,05*	*5.404.550,19*
2010	*7.094.715,82*	*6.948.258,04*	*146.457,78*
2011	*300.808,76*	*300.808,76*	*-*
2012	*-*	*-*	*-*
2013	*12.245.625,00*	*-*	*12.245.625,00*

- *Como consecuencia del cumplimiento efectivo de las condiciones de concesión de la subvención/transferencia, consistente en la ejecución de la obra / prestación del servicio, a lo largo de todo el periodo no ha sido necesario llevar a cabo un reintegro de los mismos, hecho que se ve respaldado por el último párrafo del epígrafe 1.1, de la Norma de Valoración 20, expuesto anteriormente, que de forma sucinta viene a respaldar el comportamiento plurianual de las actuaciones llevadas a cabo por la Agencia en esta materia, considerándose como cumplidos los requisitos, ya que la Agencia ha llevado a cabo las actuaciones concretas exigidas y ha dado cumplimiento a la normativa contable, con el reconocimiento de los pasivos expuestos en la tabla anterior.*

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	83/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

- *Cabe destacar en relación a este asunto, la Agencia no procedió a transferir los fondos reconocidos en el pasivo bajo el epígrafe "Junta de Andalucía Acreedora por Concesiones", como consecuencia de la aplicación de la Instrucción 2/2002, de 21 de marzo, de la Dirección General de Presupuestos y de la Intervención General, por la que se desarrolla el artículo 18 de la Ley 15/2001, de 26 de Diciembre, por la que se aprueban medidas fiscales, presupuestarias de control y administrativas, que en su instrucción cuarta dice:*

  > *"CUARTA. Con la finalidad de hacer efectivo el reintegro por las citadas Secretarías Generales Técnicas, se practicarán descuentos en las propuestas de documentos contables "OP" que se expidan para el pago de las transferencias corrientes o de capital (según el caso) que, en el Presupuesto de Gasto de cada ejercicio, figuren a favor de cada empresa pública. Tales descuentos se imputarán a la aplicación presupuestaria 02.00.00.00.00.380.03.7 Transferencias no aplicadas. Empresas Públicas".*

- *Por último, cabe destacar que las Cuentas Anuales de la Agencia, han sido auditadas por expertos independientes de reconocido prestigio, así como por la Intervención General de la Junta de Andalucía, no habiéndose producido incidencia alguna en este sentido.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Si bien la Agencia afirma que ha recibido subvenciones nominativas y transferencias de financiación de capital, del examen de la Cuenta General rendida por la IGJA se desprende que a partir de 2005 ha recibido también transferencias de asignación nominativa por las cantidades correspondientes a la aportación del Estado a la construcción y explotación de ambos Metros.

En la alegación se reproduce parcialmente la Nota 4 de la Memoria de Cuentas Anuales de la Agencia en la que se describe el procedimiento de contabilización de dichos fondos y la naturaleza de operación de intermediación de la gestión de los mismos. El punto 139 del informe da cuenta de estas circunstancias por lo que no se estima necesario reiterar este extremo.

A continuación la alegación reproduce la Norma de Valoración (NV) 20ª del Plan General de Contabilidad de las Sociedades Mercantiles del Sector Público Andaluz, de las Agencias Públicas Empresariales y de las entidades asimiladas, cuando, como el punto 2 de dicha NV precisa, el reconocimiento y valoración de los fondos recibidos del Presupuesto de la Junta de Andalucía se rigen por la NV 21ª.

Se mezclan en la alegación asuntos que pertenecen a esferas de competencias totalmente distintas. Por un lado, la presupuestación y formalización de los expedientes de gasto por parte de los entes administrativos gestores y por otro, el registro contable en la empresa de los hechos económicos en función del destino real de los fondos. La trayectoria entre el origen y el destino de los fondos vincula a dos entidades con normativa contable diferenciada: de una parte, la Consejería, sometida a lo establecido en la normativa presupuestaria y la contabilidad pública, y, de otra, la Agencia sometida a lo establecido en las normas de contabilidad aplicable a las sociedades mercantiles públicas. No se ha recibido alegación alguna de la Consejería a este punto.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	84/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

En cuanto al eventual reintegro de las transferencias de financiación no aplicadas, el alegante esgrime de nuevo la NV 20ª en un epígrafe titulado "Subvenciones, transferencias, donaciones y legados recibidos de terceros distintos de socios y propietarios", lo que evidentemente no es el caso. A continuación se remite a una Instrucción Conjunta de la Dirección General de Presupuestos y la IJGA que se refiere a las transferencias de financiación que se deben contabilizar según la NV 21ª. Además cita parcialmente dicha Instrucción Conjunta sin tener presente su totalidad que requiere que para se puedan compensar los saldos restantes debe mediar una comprobación de la IGJA.

En cuanto al fondo de la cuestión, la incidencia descrita en el punto alegado –financiación de las obras de construcción con cargo a transferencias de financiación de capital– tiene la importancia suficiente como para que quede constancia de ella en el informe puesto que más de la mitad de los fondos aplicados a subvencionar las obras de construcción del Metro de Sevilla provienen de este origen presupuestario. Esto tiene como consecuencia, entre otras, la de que la fiscalización que realiza la IGJA se haya limitado al procedimiento establecido para este tipo de operaciones presupuestarias (verificación de la existencia de saldo y calendario de pagos).

ALEGACIÓN Nº 10, AL PUNTO 66 (PARCIALMENTE ADMITIDA)

Las comparaciones de las magnitudes económicas incluidas en estos apartados entendemos deben hacerse en términos monetarios homogéneos (moneda constante, VAN), ya que de otra forma se puede desvirtuar el valor económico objeto de comparación.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La relación de pagos anuales en concepto de subvención a la explotación está expresada en términos corrientes dado que se tendrán que atender con créditos presupuestarios y estos se expresan en términos corrientes del ejercicio al que corresponde el presupuesto – como en cualquier otro caso de compromisos presupuestarios plurianuales-. Por otra parte en esos mismos términos aparecen en las sucesivas memorias de cuentas anuales de la Agencia, donde se incluye además la suma total que la alegación parece cuestionar.

En todo caso, en este punto la comparación relevante es la que debe establecerse ejercicio a ejercicio. Por ello, para mejorar la comprensión se modifica el cuadro nº 10 añadiéndole una columna con el gasto inicialmente previsto al estimado a 31.12.2013 y se elimina el cuadro nº 9.

ALEGACIÓN Nº 11, AL PUNTO 75 (PARCIALMENTE ADMITIDA)

Las comparaciones de las magnitudes económicas incluidas en estos apartados entendemos deben hacerse en términos monetarios homogéneos (moneda constante, VAN), ya que de otra forma se puede desvirtuar el valor económico objeto de comparación.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Como se indica explícitamente en la redacción del punto 75 del informe provisional, las sumas totalizadas son de cantidades corrientes.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	85/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

No obstante, para mejorar la comprensión del texto se modifica el párrafo así como el punto 173 de conclusiones.

Durante el periodo de alegaciones se ha conocido la Memoria de Cuentas Anuales aprobada correspondiente al ejercicio 2013. En la nota 14 a) de la misma se recoge una previsión de aportación financiera a la construcción para el ejercicio 2015 de 1.460.246 €, por lo que se añade esta información como nota a pié de página.

ALEGACIÓN Nº 12, AL PUNTO 98, (NO ADMITIDA)

Tramo Dr. Domínguez - Cocheras

En la oferta adjudicada así como en el proyecto constructivo desarrollado por el concesionario este tramo correspondiente a la línea 1 del metro de Málaga discurre en su totalidad en superficie.

Su trazado se inscribe en la zona de central del bulevar Louis Pasteur -configurado mediante una mediana ajardinada- el cual vertebra el campus universitario de Málaga. La longitud total de este tramo es de 3.050 metros, de los cuales 900 metros corresponde a una plataforma comercial y el resto hasta los Talleres y Cocheras es un ramal técnico, que como su propio nombre indica tan sólo comete una función de conexión entre el final del tramo comercial y los talleres y cocheras del metro.

*Asumida la ejecución de este tramo en el acuerdo global reflejado en el Acta de Trabajo de 1 de noviembre de 2007 por la Administración, este tramo sufre con posterioridad una serie de modificaciones en relación a la solución prevista en la oferta adjudicada -coincidente con el Anteproyecto licitado- y que son consecuencia del convenio suscrito entre la Universidad de Málaga y el Ente Público Ferrocarriles de la Junta de Andalucía -ahora Agencia de Obra Pública-, formalizado el 19 de febrero de 2008, se adjunta como **Anexo VI**. En dicho convenio ambos organismos acuerdan realizar una serie de incorporaciones al proyecto del metro que derivan en una incidencia significativa en la inversión:*

a) Adopción para todas las paradas de andenes laterales en lugar de andenes centrales, lo que ha significado duplicar todos los elementos asociados a los andenes:

- *La propia infraestructura del andén.*
- *Las marquesinas, que pasan a duplicarse, una por cada andén lateral.*
- *Todas las instalaciones de señalización, billetaje, cancelación, instalaciones eléctricas, de comunicaciones, etc. deben duplicarse.*
- *Las actuaciones asociadas de accesibilidad a las paradas.*

b) Implantación de un pasillo peatonal entre la parada de metro "Clínico" y el Hospital Clínico Universitario que facilita la accesibilidad de los de los usuarios del metro cuyo origen/destino sea el centro hospitalario a través de la zona anterior del edifico del hospital donde se sitúa el aparcamiento de vehículos, posibilitando acceder de forma directa entre la parada del metro y el centro hospitalario.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	86/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Esta actuación ha sido necesario realizarla, ya que en determinadas zonas del bulevar Louis Pasteur aún no se ha acometido la urbanización definitiva, siendo una actuación de mejora de la accesibilidad de los futuros usuarios del metro a sus paradas, hasta que se consolide la urbanización del bulevar.

c) *Duplicación de la vía a lo largo de todo el recorrido del tramo.*

En la oferta adjudicada, el tramo comercial del metro se limitaba a las paradas Universidad, Hospital Clínico y Cónsul. Desde este punto hasta los Talleres y Cocheras se definía un ramal técnico, de una única vía, no comercial, cuya función exclusiva era la de conectar los talleres y cocheras con el tramo comercial.

Esta nueva actuación significa duplicar toda la infraestructura de vía de este ramal técnico, la electrificación y las instalaciones de señalización, seguridad y comunicaciones.

d) *Adopción de dos nuevas paradas en la zona de ampliación del Campus Universitario.*

Significa la implantación de dos nuevas paradas de la misma tipología que las anteriores -de andenes laterales- y dejar preparada una sexta parada en la zona de Los Asperones para cuando los futuros desarrollos urbanísticos aporten la suficiente demanda. Estas paradas se disponen a lo largo del tramo objeto de la duplicación de vía.

e) *Soterramiento de la subestación eléctrica del tramo*

La oferta adjudicada prevé en este tramo una subestación eléctrica de tracción adyacente a la parad El Cónsul. Esta actuación significa soterrar completamente el edifico que alberga la subestación eléctrica.

f) *Demolición y posterior restitución de las instalaciones deportivas*

El trazado previsto en la oferta adjudicada afectaba una serie de pistas deportivas, así como su restitución, en el mismo entorno de afección, aprovechando parte de las pistas que no se demuelen. La Universidad solicita la restitución de las pistas en un lugar alternativo -en las instalaciones deportivas de la Universidad- con una mayor envergadura-.

g) *Construcción del paso elevado sobre Avenida de Jenofonte.*

La oferta adjudicada preveía que el metro salvase la avenida de Jenofonte mediante un paso superior sobre este vial. La dimensión transversal de este paso –de unos veinte metros- se limitaba al ancho de la plataforma del metro. La actuación que solicita la Universidad consiste en la ejecución de la totalidad del paso sobre la Avenida de Jenofonte en todo el ancho del bulevar Louis Pasteur, aún sin ejecutar en esta zona. Significa la ejecución de una estructura de unos cien metros de longitud frente a los veinte inicialmente previstos.

<u>Tramo RENFE – Guadalmedina</u>

Este tramo se circunscribe a la zona de confluencia entre las líneas 1 y 2 del metro.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	87/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

En la oferta adjudicada el trazado de la línea 1 en esta zona discurre por el viario formado por las siguientes calles:

Avda. Juan XXIII – Avda. José Ortega y Gasset - Plaza Cruz del Humilladero, Paseo de Los Tilos – Plaza de la Solidaridad – Callejones del Perchel - Plaza Albert Camus – Avda. de Andalucía.

Dispone este tramo las siguientes estaciones:

Juan XXIII, Cruz del Humilladero, Solidaridad y Guadalmedina

En cuanto la línea 2, en la oferta adjudicada el trazado discurre por el viario formado por las siguientes calles:

Héroe de Sostoa – Explanada de la estación – Plaza de la Solidaridad - Callejones del Perchel - Plaza Albert Camus – Avda. de Andalucía.

Dispone esta línea en esta zona de las siguientes estaciones:

Héroe de Sostoa, RENFE y Guadalmedina compartida con línea 1

Tal y como se observa en el siguiente gráfico en la plaza de la Solidaridad línea 1 y línea 2 confluyen en un único túnel y a partir de este punto la infraestructura es compartida, es decir, doble vía para ambas líneas.



Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	88/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

Una de las mejoras que se introdujeron durante la redacción de los proyectos constructivos de las líneas 1 y 2 por el concesionario, fue precisamente la mejora de la funcionalidad de la red de metro en esta zona. Se modifican los trazados de las líneas 1 y 2 tal y como se observa en el gráfico. El trazado de línea 1 se inscribe por la calle la Unión, con una estación denominada Humilladero (actualmente denominada La Unión) y el trazado de línea 2 busca la confluencia con línea 1 una vez pasa por debajo de la playa de vías de entrada a la estación de Málaga. A partir de este punto ambas infraestructura se "fusionan" en una única, con cuatro vías, dos para línea 1 y otras dos para línea 2, independientes, continuando el trazado por las calles Eguiluz y Mendívil donde se implanta la estación RENFE (actualmente denominada Perchel). La infraestructura de ambas líneas continúa con la misma solución de "doble túnel" hasta la estación Guadalmedina.

Esta modificación sustancial supone una incidencia económica notoria en la oferta adjudicada, sin embargo el presupuesto del proyecto redactado por la Agencia conforme al acta de trabajo del 1 de noviembre de 2007 no supone un presupuesto de mayor importe que el redactado por el concesionario. Así la valoración realizada por el concesionario era de 61,3 M€ frente a los 42,0 M€ de la Agencia (ambos importes en PEC, valoraciones realizadas en junio de 2007).

En cuanto a las incidencias en plazo que ha sufrido la ejecución de la obra éstas se han debido fundamentalmente a dos cuestiones:

- *Por un lado a la limitada disponibilidad presupuestaria de los anteriores ejercicios, que han incidido de forma directa en la producción de la obra.*

- *Por otro lado y como consecuencia directa de esa limitada disponibilidad, dado el interés de la CFV en dar continuidad al metro en el menor plazo posible hacia el centro de la ciudad, ésta ha explorado soluciones alternativas a la solución soterrada del tramo Guadalmedina – Malagueta. La definición de las soluciones planteadas por la CFV han sido objeto de negociación y consenso con el Ayuntamiento de Málaga, que finalmente culminaron el 11 de noviembre de 2013, con la formalización de un protocolo de intenciones para la finalización de las líneas 1 y 2 del metro, con el menor plazo posible y manteniendo las expectativas de demanda previstas en el contrato de concesión.*

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La alegación se centra en profundizar en la descripción de las causas expuestas en el Informe, que motivaron los incrementos económicos en las ofertas adjudicadas relativas a los tramos Dr. Domínguez – Cocheras y RENFE – Guadalmedina.

En cuanto a las incidencias en el plazo de ejecución que han sufrido las obras se concreta en la alegación que el origen de las mismas está por un lado en la limitada disponibilidad presupuestaria habida en anteriores ejercicios y en el proceso negociador llevado a cabo con el Ayuntamiento de Málaga a fin de consensuar las soluciones necesarias para la finalización de las líneas 1 y 2 del Metro.

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	89/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		

No se admite ya que lo expuesto en la alegación no es más que una explicación más extensa de lo manifestado en el informe.

ALEGACIÓN Nº 13, AL PUNTO 133 (NO ADMITIDA)

Las comparaciones de las magnitudes económicas incluidas en estos apartados entendemos deben hacerse en términos monetarios homogéneos (moneda constante, VAN), ya que de otra forma se puede desvirtuar el valor económico objeto de comparación.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

La relación de pagos anuales en concepto de subvención a la explotación está expresada en términos corrientes dado que se tendrán que atender con créditos presupuestarios y estos se expresan en términos corrientes del ejercicio al que corresponde el presupuesto –como en cualquier otro caso de compromisos presupuestarios plurianuales. Por otra parte en esos mismos términos aparecen en las sucesivas memorias de cuentas anuales de la Agencia, donde se incluye además la suma total que la alegación parece cuestionar.

En todo caso, en este punto la comparación relevante es la que debe establecerse ejercicio a ejercicio.

ALEGACIÓN Nº 14, AL PUNTO 115 (PARCIALMENTE ADMITIDA)

Las comparaciones de las magnitudes económicas incluidas en estos apartados entendemos deben hacerse en términos monetarios homogéneos (moneda constante, VAN), ya que de otra forma se puede desvirtuar el valor económico objeto de comparación.

TRATAMIENTO DE LA ALEGACIÓN

Como se indica explícitamente en la redacción del punto 115 del informe provisional las sumas totalizadas son de cantidades corrientes.

No obstante para mejorar la comprensión del texto se modifica la redacción del primer y segundo párrafo indicando el incremento de la inversión con respecto a la previsión inicial en términos corrientes. Además se incorpora una nota al pie con la información obtenida de la Memoria de Cuentas Anuales correspondiente a 2013, en la que se recoge aportaciones financieras a la construcción durante los años 2014, 2015 y 2016.

ALEGACIÓN Nº 15, AL PUNTO 126 (ADMITIDA)

ALEGACIÓN Nº 16, AL PUNTO 136 (ADMITIDA)

Código Seguro De Verificación:	RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==	Estado	Fecha y hora
Firmado Por	Milagros Carrero Garcia - Secretaria General	Firmado	11/12/2014 09:36:26
Observaciones		Página	90/90
Url De Verificación	https://portafirmas.ccuentas.es/verifirma/code/RZn+Y5E//9elUhN3wkbLKw==		