

TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.161

INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS, *en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.1), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado en sesión de 30 de junio de 2016 el* ***Informe de Fiscalización del Desarrollo, Mantenimiento y Gestión del Tranvía de Parla*** *y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, para su tramitación parlamentaria, así como a la Asamblea de Madrid y al Pleno del Ayuntamiento de Parla, y su remisión al Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid, según lo prevenido en el artículo 28 de la Ley de Funcionamiento.*

ÍNDICE

I. INTRODUCCIÓN 9

I.1. INICIATIVA, OBJETIVOS, ÁMBITO Y PROCEDIMIENTO DE LA FISCALIZACIÓN 10

I.2. MARCO NORMATIVO 12

I.3. TRÁMITE DE LAS ALEGACIONES 13

I.4. RESULTADOS DE ACTUACIONES FISCALIZADORAS PRECEDENTES 14

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN 15

II.1. CONTRATOS PARA LA CONSTRUCCIÓN, INSTALACIÓN, PUESTA EN MARCHA, FUNCIONAMIENTO Y EXPLOTACIÓN DEL TRANVÍA 15

II.1.1. PLANIFICACIÓN DEL TRANVÍA 16
II.1.2. CONCESIÓN DE LA OBRA PÚBLICA 20
II.1.3. EJECUCIÓN DE LAS OBRAS 33
II.1.4. MODIFICACIONES DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO 39
II.1.5. COSTE TOTAL DE LA CONSTRUCCIÓN DEL TRANVÍA 56

II.2. RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL TRANVÍA: RELACIONES FINANCIERAS 57

II.2.1. SUBVENCIÓN DE CAPITAL 58
II.2.2. APORTACIÓN A LA INVERSIÓN 62
II.2.3. BILLETAJE 67
II.2.4. APORTACIÓN A LA EXPLOTACIÓN 69
II.2.5. INGRESOS COMPLEMENTARIOS 78
II.2.6. EVOLUCIÓN DEL COSTE TOTAL DEL SERVICIO 79

II.3. SITUACIÓN FINANCIERA DEL AYUNTAMIENTO DE PARLA PARA ATENDER LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS EN RELACIÓN CON LAS OBRAS Y EXPLOTACIÓN DEL TRANVÍA 80

II.3.1. GESTIÓN PRESUPUESTARIA 80
II.3.2. MEDIDAS EXTRAORDINARIAS PARA ATENDER FACTURAS DE PROVEEDORES Y ACREEDORES. ESPECIAL REFERENCIA AL PAGO DE OBLIGACIONES DEL TRANVÍA 84
II.3.3. RECLAMACIONES DEL CONCESIONARIO 86

III. CONCLUSIONES 87

IV. RECOMENDACIONES 94

ALEGACIONES

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
CC	Cesionario de los créditos a favor de la empresa concesionaria
CRTM	Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid
DOUE	Diario Oficial de la Unión Europea
km	Kilómetro
LFTCu	Ley de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas
LRBRL	Ley Reguladora de Bases de Régimen Local
MINTRA	Madrid Infraestructuras del Transporte
mm	Milímetros
PCAP	Pliego de cláusulas administrativas particulares
PPT	Pliego de prescripciones técnicas
PEI	Plan Especial de Infraestructuras
PGOU	Plan General de Ordenación Urbana
RENFE	Red Nacional de Ferrocarriles Españoles
RDL	Real Decreto-ley
RGLCAP	Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
TRLCAP	Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
TRLRHL	Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales
V cc	Voltios en corriente continua

I. INTRODUCCIÓN

El transporte colectivo urbano es un servicio obligatorio para los municipios mayores de 50.000 habitantes, de conformidad con el artículo 26 de la Ley 7/1985, de 2 abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local (LRBRL). Este servicio responde a una necesidad social, cuya planificación afecta directamente al desenvolvimiento de la vida local.

La prestación del servicio se puede ejercer, según el artículo 85 de la LRBRL, por las entidades locales mediante gestión directa, o bien mediante gestión indirecta en las distintas modalidades previstas para el contrato de gestión de servicios públicos en la legislación de contratos del sector público.

La elección del modelo de transporte colectivo urbano ha de fundamentarse en un previo análisis y en una adecuada planificación ajustada al contexto social, económico, urbanístico y de infraestructuras existente en el municipio, que proporcione una cobertura adecuada y suficiente del servicio público de modo que atienda a las necesidades demandadas y que sea, a su vez, compatible con la salvaguarda de los principios de sostenibilidad financiera del servicio y de estabilidad presupuestaria -como establece el artículo 135 de la Constitución Española y desarrollan las sucesivas leyes de estabilidad presupuestaria aprobadas-, y con una gestión eficiente y económica de las inversiones y de los fondos públicos afectados, y respetuosa con el medio ambiente y el entorno.

Estos principios de gestión pública quedaron recogidos expresamente en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, y, concretamente en relación con el servicio de transporte, en sus artículos 99 y 100, a cuyo tenor el establecimiento de nuevos servicios de transporte deberá supeditarse a la existencia de un volumen de demanda acorde con los costes de inversión y mantenimiento, teniendo en cuenta, en todo caso, la existencia de modelos alternativos de la debida calidad, precio, seguridad, así como los resultados de su evaluación ambiental.

La Comunidad de Madrid, con el fin de ordenar el transporte de viajeros en su ámbito territorial, atendiendo a las dependencias funcionales entre los distintos núcleos de población, creó, mediante Ley 5/1985, de 16 de mayo (en adelante, Ley de creación), el Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid (CRTM). Se trata de un organismo autónomo de la Comunidad, de los de carácter comercial, industrial y financiero, previsto en el artículo 4.2 de la Ley 1/1984, de 19 de enero, reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid, dotado de personalidad jurídica y patrimonio propios. Está encargado de articular la cooperación y participación de aquella y de los Ayuntamientos de la misma en la gestión conjunta del servicio de transporte público regular de viajeros.

Así, la Exposición de Motivos de la referida Ley señala que la red de transportes precisaba ser ordenada y coordinada bajo una autoridad única, que permitiese regular los intensos flujos de transporte de una forma más eficaz y menos molesta para los usuarios, así como actuar en materia de costes y uniformidad de tarifas ante la existencia de una diversidad de medios cuya superposición no constituía tanto un abanico positivo de opciones dirigidas a diferentes tipos de usuarios, sino variantes en competencia con el consiguiente desequilibrio espacial y temporal en la capacidad ofertada. Los planes de explotación de las distintas compañías, por su parte, tampoco consideraban el conjunto de los medios de transporte y la globalidad de los usuarios, y establecían trazados, frecuencias y horarios de las líneas desde su único enfoque, inevitablemente limitado; además, la concurrencia de responsabilidades de diversas Administraciones y entidades en relación con el servicio público de transporte regular de viajeros a nivel estatal, autonómico y municipal daba como resultado un conjunto, en ocasiones desordenado, que precisaba de coherencia y armonización, integrándose para ello el servicio en el CRTM a fin de conseguir una mayor eficacia global de la red de transportes de la Comunidad Autónoma de Madrid.

Según su Ley de creación, el CRTM ejerce las competencias sobre transporte público regular de viajeros que sean propias o delegadas a la Comunidad de Madrid, así como las que, sobre esta

materia, corresponden a los Ayuntamientos de la Comunidad que se hayan adherido voluntariamente a él mediante acuerdo plenario. En el marco de las competencias definidas en la mencionada Ley, realiza, entre otras, funciones de planificación de la infraestructura del transporte público de viajeros, definiendo las directrices de la política a seguir, la programación de inversiones y la supervisión de los proyectos; de elaboración y aprobación del marco tarifario; de realización de compensaciones como consecuencia de los sistemas tarifarios combinados que se establezcan; de control de los ingresos y los costes de las empresas prestadoras del servicio; de tramitación y resolución de las autorizaciones y concesiones; y de inspección y sanción.

El Ayuntamiento de Parla se adhirió al CRTM por Acuerdo de 16 de enero de 1986.

Este Ayuntamiento, con objeto de abordar los problemas de transporte en el municipio y facilitar la interconexión con otros medios de locomoción, en especial con la línea de ferrocarril de cercanías, consideró, entre las diversas alternativas existentes, implantar una línea de tranvía como eje vertebrador de una ciudad en continua expansión, optando, entre las distintas modalidades para su construcción, por el sistema de concesión de obra pública[1].

Por Acuerdo del Pleno municipal de 14 de diciembre de 2004, el Ayuntamiento de Parla aprobó encomendar al CRTM que, de conformidad con su Ley de creación, procediera a la tramitación y resolución del expediente de concesión para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla.

En virtud del régimen de distribución de competencias previsto en el pliego de cláusulas administrativas particulares (PCAP) del contrato de concesión de la obra pública tranviaria del municipio, el Ayuntamiento de Parla resulta titular de las infraestructuras, de las obras e instalaciones asociadas, del material móvil y del resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema tranviario, así como responsable de su financiación. Al CRTM, por su parte, le correspondía en relación con dicho contrato el ejercicio de todas las competencias propias de su condición de órgano contratante, y, de acuerdo con el Ayuntamiento, la ejecución de las actuaciones referidas a la ordenación, regulación y programación de la explotación del servicio del sistema de transporte. Ello, además de las competencias que, como propias atribuye al CRTM su normativa, y a las que se ha hecho mención más arriba.

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

La Comisión Mixta Congreso-Senado para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en sesión celebrada el 25 de junio de 2013, acordó solicitar al Tribunal de Cuentas *"la realización de un informe de fiscalización de las inversiones y los gastos de mantenimiento de los tranvías construidos en diversas ciudades españolas, en particular, los de Parla, Zaragoza, Jaén y Vélez-Málaga"*.

---

[1] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que la decisión de implantar el tranvía no fue del Ayuntamiento, sino que fue adoptada de común acuerdo entre esa Entidad y el CRTM, haciendo referencia al Convenio suscrito entre ambas Entidades el 14 de octubre de 2004, en el que se afirma que *"la infraestructura que se quiere desarrollar mediante el trazado del tranvía, vendría a dar solución al problema de movilidad anteriormente citado"*. En las alegaciones se añade que el sistema mediante concesión de obra pública fue el elegido por el CRTM, a quien correspondía legalmente tal decisión, lo cual fue asumido por el Ayuntamiento.

No obstante, debe señalarse al respecto que el citado Convenio se suscribió con posterioridad a que el Ayuntamiento de Parla contratara la redacción de los estudios de viabilidad y aprobara inicialmente el Plan Especial de Infraestructuras -documentos que se analizan en los Subepígrafes II.1.1.2 y II.1.1.4 de este Informe-, lo que refleja que cuando se firmó el referido Convenio, el Ayuntamiento de Parla ya había llevado a cabo actuaciones encaminadas a la futura construcción del tranvía.

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de las competencias que tiene atribuidas en el artículo 3 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento de esta Institución, aprobó, en sesión de 23 de diciembre de 2013, el Programa de Fiscalizaciones para el año 2014, incluyendo en el apartado II, entre las propuestas por iniciativa de las Cortes Generales, la *"Fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de Parla"*. Esta fiscalización pasó, ya en ejecución, a los siguientes.

Se trata de una fiscalización de cumplimiento y operativa cuyos objetivos generales están previstos en las Directrices Técnicas, aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 29 de mayo de 2014, siendo estos los siguientes:

1º. Examinar los contratos celebrados para la construcción, instalación, puesta en marcha, funcionamiento y explotación del tranvía, así como las incidencias producidas en su ejecución, analizándose sus causas y consecuencias, particularmente, en lo que afecten a los principios informadores de la contratación pública y de su gestión –en concreto, los de economía, eficacia y eficiencia–, al coste, a las condiciones y a los objetivos de los contratos.

2º. Analizar la repercusión sobre la hacienda del Ayuntamiento de Parla de la gestión del tranvía, evaluando la necesidad de financiación en términos de estabilidad presupuestaria.

3º. Analizar las relaciones financieras entre el Ayuntamiento y la empresa concesionaria del servicio, derivadas del funcionamiento y mantenimiento del tranvía.

Asimismo, las Directrices Técnicas preveían que se verificase el cumplimiento de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres, en todo aquello en que lo dispuesto en ella pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

El ámbito objetivo de la fiscalización viene constituido por los expedientes de contratación pública formalizados –incluidas las incidencias producidas en su ejecución–, así como por los ingresos y gastos derivados de la construcción, instalación, puesta en marcha, funcionamiento, mantenimiento y gestión de la explotación del tranvía de Parla. Resulta de especial relevancia, de entre los celebrados, el contrato de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía, al que se incorporaron, como prestaciones anejas, la redacción del proyecto de construcción y la adquisición del material móvil (en adelante, contrato principal). El análisis que se efectúa se extiende, asimismo, a las sucesivas modificaciones del proyecto inicial, así como a los proyectos nuevos que se fueron añadiendo al mismo.

El ámbito subjetivo de la fiscalización se ha centrado en las actuaciones llevadas a cabo en relación con el desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía realizadas por el Ayuntamiento de Parla, como titular de las infraestructuras, de las obras e instalaciones asociadas, del material móvil y del resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema tranviario, y responsable de su financiación; así como por el CRTM, por cuanto intervino, en el marco de su Ley de creación, en la tramitación y resolución del expediente de concesión de esta obra pública.

La presente fiscalización abarca desde 2004, fecha en la que se inician las actuaciones para la construcción, mantenimiento y explotación del tranvía, hasta 2014.

En el procedimiento de fiscalización se han realizado todas las actuaciones que se han considerado necesarias para dar cumplimiento a los objetivos señalados anteriormente, utilizando los procedimientos y técnicas habituales de auditoría. En particular, se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno de la Institución en su reunión de 23 de diciembre de 2013.

En general, se han aportado al Tribunal de Cuentas los documentos o antecedentes relativos a la construcción, mantenimiento y explotación de la línea tranviaria solicitados, excepto aquellos respecto de los que han manifestado las entidades fiscalizadas no disponer. En cada epígrafe del

Informe se indica la documentación solicitada por este Tribunal de Cuentas que no ha sido aportada.

En ocasiones, ha resultado complejo el proceso de obtención de información en esta fiscalización, al no existir un expediente único, completo, estructurado y ordenado que comprendiera el conjunto de actuaciones llevadas a cabo en relación con el tranvía, lo que ha hecho preciso que, para disponer de aquella, se haya tenido que acudir a diversas fuentes. En todo caso, las pruebas y verificaciones practicadas en el desarrollo de los trabajos de fiscalización y como consecuencia del tratamiento de la documentación aportada en el trámite de alegaciones, han permitido obtener evidencia suficiente y adecuada para fundamentar los resultados de la fiscalización, respecto de todos los objetivos determinados en las Directrices Técnicas.

Asimismo debe señalarse que, habiéndose llevado a cabo la construcción, explotación y mantenimiento de la línea tranviaria a través de un contrato de concesión de obra pública, las actuaciones fiscalizadoras se han desarrollado exclusivamente con las entidades fiscalizadas, siendo a estas a las que el Tribunal de Cuentas ha solicitado en todo caso la información y documentación relativa o derivada de este contrato.

I.2. MARCO NORMATIVO

La normativa reguladora de la actividad de las entidades fiscalizadas aplicable al objeto y al ámbito temporal al que se refiere esta fiscalización está integrada, fundamentalmente, por las siguientes disposiciones:

- Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, del Tribunal de Cuentas.
- Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas (LFTCu).
- Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases del Régimen Local.
- Ley 9/2001, de 17 de julio, del Suelo de la Comunidad de Madrid.
- Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- Reglamento de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1211/1990, de 28 de septiembre.
- Ley 5/1985, de 16 de mayo, de creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
- Ley 20/1998, de 27 de noviembre, de Ordenación y Coordinación de los Transportes Urbanos de la Comunidad de Madrid.
- Texto Refundido de las disposiciones legales vigentes en materia de Régimen Local, aprobado por Real Decreto Legislativo 781/1986, de 18 de abril.
- Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, modificado por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obra pública (TRLCAP).
- Reglamento General de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre (RGLCAP).
- Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo (TRLRHL).

- Real Decreto 500/1990, de 20 de abril, por el que se desarrolla el capítulo I del título VI de la Ley 39/1988, Reguladora de las Haciendas Locales, en materia de presupuestos.

- Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria.

- Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre.

- Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

- Reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre.

- Real Decreto-ley 5/2009, de 24 de abril, de Medidas extraordinarias y urgentes para facilitar a las Entidades Locales el saneamiento de deudas pendientes de pago con empresas y autónomos.

- Real Decreto-ley 8/2011, de 1 de julio, de Medidas de apoyo a los deudores hipotecarios, de control del gasto público y cancelación de deudas con empresas y autónomos contraídas por las entidades locales, de fomento de la actividad empresarial e impulso de la rehabilitación y de simplificación administrativa.

- Real Decreto-ley 4/2012, de 24 de febrero, por el que se determinan obligaciones de información y procedimientos necesarios para establecer un mecanismo de financiación para el pago a los proveedores de las entidades locales.

- Real Decreto-ley 8/2013, de 28 de junio, de Medidas urgentes contra la morosidad de las administraciones públicas y de apoyo a entidades locales con problemas financieros.

I.3. TRÁMITE DE LAS ALEGACIONES

En cumplimiento del artículo 44.1 de la LFTCu, el Anteproyecto de Informe se ha remitido al Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla y al Presidente del CRTM para que alegasen y presentasen los documentos y justificantes que estimasen pertinentes. Asimismo, se ha enviado, con igual fin, a quienes habían ocupado el cargo de Alcalde-Presidente y Presidente, respectivamente, de las referidas entidades en el periodo fiscalizado.

Se han remitido también a los representantes del Consorcio Urbanístico Parla Este, del Canal de Isabel II y de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid –esta última como sucesora en las competencias que en su día ostentaba MINTRA- los correspondientes apartados del Anteproyecto de Informe en la medida en la que en los mismos se incluyen resultados en los que se menciona a estas entidades.

Uno de los exalcaldes del Ayuntamiento de Parla solicitó prórroga del plazo para dicho trámite, lo que le fue otorgado.

Dentro del plazo concedido para evacuar el trámite del artículo 44.1 de la LFTCu, se recibió un escrito del actual Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla en el que indicaba que no formulaba alegaciones. Asimismo, se recibieron alegaciones de dos exalcaldes de la citada localidad. Uno de ellos se adhería expresamente, haciéndolas propias, a las consideraciones que un Grupo Municipal hacía en un escrito que remitió el actual Alcalde del Ayuntamiento de Parla, junto con su escrito relativo al trámite de alegaciones, por lo que el contenido del escrito del Grupo Municipal ha sido tomado en consideración, no en cuanto a tal –por no estar legitimado para evacuar este trámite–, sino en cuanto alegaciones del exalcalde. Tres expresidentes del CRTM presentaron escritos en este trámite.

Igualmente, se recibió escrito del Presidente del Consorcio Urbanístico Parla Este en el que se indicaba que no realizaba alegaciones, así como del representante del Canal de Isabel II, en relación con los aspectos mencionados en el Anteproyecto de Informe que afectaban a esas Entidades.

Con posterioridad a la finalización del plazo, se recibieron alegaciones del Director-Gerente del CRTM, confirmadas posteriormente por el actual Presidente de la Entidad –en su condición de representante legal del CRTM–; así como del Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid –que ratificaba las formuladas con anterioridad por el Secretario General Técnico de esa Consejería–, estas últimas en relación con los aspectos mencionados en el Anteproyecto de Informe que afectaban a MINTRA.

Todas las alegaciones recibidas, tanto en plazo como fuera de plazo, así como la documentación adjunta aportada, han sido objeto del oportuno tratamiento, dando lugar a las modificaciones y precisiones en el Informe que se han considerado procedentes. No se han realizado cambios ni valoraciones sobre aquellas alegaciones que explican, aclaran o justifican determinados resultados sin rebatir su contenido; que discrepan sin fundamentarlo sobre los hechos comprobados por el Tribunal o sobre los criterios técnicos y jurídicos sostenidos en el Informe; que plantean opiniones sin soporte documental o normativo; o que tratan de explicar, aclarar o justificar determinadas actuaciones sin contradecir el contenido del Informe. Respecto de los criterios interpretativos y las valoraciones presentadas en las alegaciones discrepando de los contenidos del Anteproyecto que no han sido asumidos por este Tribunal de Cuentas, se ha incluido en el Informe una explicación sucinta de los motivos por los que el Tribunal mantiene su interpretación o valoración frente a lo expuesto en alegaciones.

A la vista de las alegaciones formuladas y de la documentación -de la que no se disponía inicialmente- aportada en este trámite, se realizaron por este Tribunal de Cuentas otras comprobaciones cuyos resultados han sido sometidos a un nuevo trámite de alegaciones del legítimo representante del CRTM, por referirse a esta Entidad, con arreglo a lo establecido por el artículo 44.2 de la LFTCu. Dentro del plazo concedido, se han recibido alegaciones del Director-Gerente del CRTM, confirmadas posteriormente por el Presidente de la Entidad.

I.4. RESULTADOS DE ACTUACIONES FISCALIZADORAS PRECEDENTES

Algunos aspectos relativos a los gastos derivados de la construcción y explotación de la línea del tranvía de Parla han sido objeto de análisis parcial en otros Informes de fiscalización del Tribunal de Cuentas; en concreto, al examinarse las actuaciones llevadas a cabo por las entidades locales para el pago de deudas a empresas y proveedores.

Así, en el *"Informe de Fiscalización de las actuaciones desarrolladas por las Entidades Locales en relación con las operaciones de endeudamiento previstas en el Real Decreto ley 5/2009, de 24 de abril, de medidas extraordinarias para el pago de deudas a empresas y proveedores",* aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en sesión de 29 de noviembre de 2012, se indica que la construcción y explotación de la línea del tranvía fue la actuación del Ayuntamiento de Parla de la que se generaron más obligaciones impagadas, parte de las cuales se liquidaron con los préstamos especiales regulados en el Real Decreto-ley 5/2009.

En este Informe se constató, entre otros extremos, que el coste inicialmente previsto en el contrato de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla se elevó como consecuencia de unas inversiones adicionales acordadas por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, en un 38%.

Por su parte, el *"Informe de Fiscalización sobre los gastos ejecutados por las entidades locales sin crédito presupuestario"*, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas en sesión de 23 de diciembre de 2013, cita al Ayuntamiento de Parla entre las entidades locales que acudieron, por un mayor importe, al Fondo para la financiación de los pagos a proveedores, creado mediante Real

Decreto-ley 7/2012, de 9 de marzo, en desarrollo del Real Decreto-ley 4/2012, de 24 de febrero, por el que se determinan obligaciones de información y procedimientos necesarios para establecer un mecanismo de financiación de los pagos a proveedores de las entidades locales.

Señala dicho Informe que el Ayuntamiento de Parla certificó al Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas facturas pendientes de aplicar a presupuesto por valor de 112,7 millones de €, siendo las de cuantía más importante las correspondientes al concesionario del transporte por tranvía, con facturas por 39,7 millones de €.

La Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid efectuó una fiscalización específica sobre el Ayuntamiento de Parla, correspondiente al ejercicio 2010, cuyo Informe fue aprobado por el Pleno de la Institución el 24 de septiembre de 2012. En el mismo se analiza, entre otras actuaciones, la inversión en el tranvía de esta localidad, poniendo de manifiesto el incremento del importe inicialmente previsto como consecuencia de los proyectos ejecutados con posterioridad a la formalización del contrato de concesión de obra pública.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

Para una mejor sistematización, este Apartado se subdivide en tres Subapartados:

- El primer Subapartado contiene los resultados del análisis de los diversos contratos celebrados para la construcción, instalación, puesta en marcha, funcionamiento y explotación del tranvía.
- El segundo Subapartado recoge los resultados relativos al régimen económico de la concesión del tranvía y las relaciones financieras que de ella resultan. Se analizan en el mismo las distintas corrientes financieras que componen la retribución del concesionario y el cumplimiento de sus obligaciones por cada una de las partes implicadas, y se evalúa el coste total del servicio y su financiación.
- El tercer Subapartado se centra en los resultados derivados de la situación financiera del Ayuntamiento de Parla para atender los compromisos adquiridos en relación con las obras y explotación del tranvía, analizándose la gestión presupuestaria y el acogimiento a medidas extraordinarias para atender facturas de proveedores y acreedores para el pago de obligaciones del tranvía.

Esta sistematización de los resultados de la fiscalización en Subapartados separados tiene una finalidad meramente expositiva y persigue facilitar su comprensión. En todo caso, y siendo así que las diversas cuestiones que se recogen en ellos constituyen los distintos aspectos o facetas de una actuación única, y que están interconectadas entre sí -material y temporalmente-, sólo una consideración conjunta e interrelacionada de los tres Subepígrafes puede ofrecer una perspectiva integral y comprehensiva de los resultados de la fiscalización.

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

En este Subapartado se exponen, sucesivamente, los resultados del análisis de las incidencias detectadas en los contratos celebrados para la planificación del tranvía; en el contrato de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla –exponiéndose en detalle cada una de las actuaciones a través de las que se desarrolla el procedimiento, desde su inicio hasta la formalización del contrato-; así como en la propia ejecución de la obra.

A esta última fase se dedican dos Subepígrafes. El primero se refiere al desarrollo de las dos etapas en las que había de ejecutarse el proyecto constructivo conforme a lo convenido en el contrato de concesión; en el segundo, y por su importancia cuantitativa y cualitativa, se refleja cada una de las modificaciones que sufrió dicho proyecto constructivo a lo largo de su desarrollo, ya sea como modificado al mismo, ya como nuevos proyectos relacionados con él. Este Subapartado finaliza con un análisis del coste total de la construcción del tranvía.

II.1.1. Planificación del tranvía

Parla es un municipio ubicado en el sur de la Comunidad de Madrid, a 20 Km de la capital. La revisión del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) de 1997, aprobado por aquella, previó, entre otras actuaciones, el desarrollo de un nuevo barrio para 30.000 vecinos, Parla Este, con el 80% de viviendas de protección pública. Esta revisión del plan urbanístico y la posterior aprobación definitiva del ámbito "residencial este" en diciembre de 1999, no incluía la red de transporte. Siendo así que esta es un elemento esencial de cohesión social del barrio en el contexto de la ciudad y, especialmente, con la capital y otros municipios del sur de la Comunidad Autónoma, las soluciones al efecto se determinaron con posterioridad.

Antes de la construcción del tranvía, Parla estaba comunicado con la ciudad de Madrid mediante autovía, una línea de cercanías de Renfe y varias líneas de transporte interurbano; y los distintos barrios se comunicaban con tres líneas de transporte interurbano. Los nuevos desarrollos urbanísticos en estudio, que preveían un incremento de la población de Parla que se situaría, en 2008, en torno a los 150.000 habitantes[2], motivaron que se analizaran diversas alternativas de transporte público, considerando que la oferta existente en aquel momento no era capaz de atender la futura demanda en condiciones adecuadas y suficientes.

II.1.1.1. Estudio de movilidad y transporte público del desarrollo urbanístico de Parla Este

Al objeto de valorar las posibles soluciones para el transporte público en Parla, en septiembre de 2003 el CRTM contrató, mediante procedimiento negociado sin publicidad, los servicios de una empresa para la realización de un *"estudio de movilidad y transporte público del desarrollo urbanístico de Parla Este",* por un importe de 29.849 € y con un plazo de ejecución de dos meses. Se produjo un retraso en la ejecución, constando fechado en septiembre de 2004.

El estudio tomó en consideración los desarrollos urbanísticos previstos en el PGOU de 1997, la creciente demanda potencial del ferrocarril de cercanías y los problemas de acceso a la única estación, localizada en el centro del casco urbano. De acuerdo con la situación descrita, incluyó cuatro alternativas que permitirían dar un adecuado nivel de servicio a los barrios actuales y futuros de Parla. Las posibles soluciones contemplaban la creación de una nueva estación de cercanías o la prolongación de la existente y otras formas de conexión, sin que ninguna de ellas previera la construcción de un tranvía. Únicamente, en uno de sus apartados se limitaba a indicar que el Ayuntamiento de Parla había dado a conocer la *"iniciativa de una línea de tranvía para servicio urbano"*.

II.1.1.2. Estudios de viabilidad

El Ayuntamiento de Parla optó, por su parte, por el tranvía como medio de transporte para solucionar la movilidad interna de la localidad, entendiendo que proporcionaría una accesibilidad ágil de la población al tren de cercanías. No consta a este Tribunal de Cuentas que se realizaran estudios previos en los que se analizara comparativamente el tranvía frente a otras posibles alternativas de transporte y se estimaran los respectivos costes, con valoración de la más favorable y sostenible para la ciudad de Parla[3].

---

[2] Según los datos publicados por el INE, la población de Parla a 1 de enero de 2014 era de 125.323 habitantes.

[3] A pesar de lo manifestado por el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla durante el periodo junio de 1999 y noviembre de 2008 en sus alegaciones, no se ha acreditado que la Entidad local realizara algún estudio previo que examinara las posibles alternativas de transporte para el municipio de Parla, con valoración de la más favorable y sostenible para la ciudad. Los dos estudios de viabilidad

Una vez decidida la construcción del tranvía y, con arreglo a lo dispuesto por el artículo 227 del TRLCAP-que establece que con carácter previo a la decisión de construir y explotar en régimen de concesión una obra pública, debe acordarse la realización de un estudio de viabilidad, que debe contener, al menos, los datos, análisis, informes o estudios indicados en dicho precepto- se elaboraron dos estudios de viabilidad: uno de viabilidad funcional y económica, y otro de viabilidad del trazado.

El *estudio de viabilidad funcional y económica* se contrató el 19 de febrero de 2004, mediante procedimiento negociado sin publicidad, por un importe de 29.535 € (25.462 €, IVA excluido). El Ayuntamiento solicitó ofertas a tres empresas, de las cuales dos atendieron dicha petición. No se ha acreditado que se llevara a cabo negociación con las empresas consultadas, lo que no se ajustó a lo dispuesto en los artículos 73.4 y 92 del TRLCAP, quedando con ello desvirtuada la naturaleza de este procedimiento de adjudicación, en el que, aun existiendo una menor publicidad y concurrencia, procede la negociación con los empresarios que presentan ofertas para mejorarlas[4].

El informe de valoración de las ofertas únicamente incluyó una puntuación global por cada una de ellas sin que se ofreciera motivación, habiendo resultado seleccionada la más económica. El contrato se adjudicó a la misma empresa a la que le había sido encargado el estudio de movilidad anteriormente referido en el Subepígrafe II.1.1.1.

Este estudio analizó la demanda estimada de movilidad en transporte público y, en particular, del tranvía. En lo referente al ámbito económico-financiero el informe no valoró el posible coste de la inversión para la Administración, ni la rentabilidad de negocio.

Por su parte, la redacción del *estudio de viabilidad del trazado* se contrató el 2 de abril de 2004, adjudicándose a otra empresa por un importe de 29.699 € (25.603 € sin IVA). Al igual que en el contrato anterior, el Ayuntamiento de Parla solicitó ofertas a tres empresas, de las cuales dos atendieron la petición, sin que tampoco conste se negociara con las empresas consultadas[5]. El informe de valoración también incluyó una puntuación global por cada una de las dos ofertas sin que se ofreciera en el mismo la motivación de dichas puntuaciones, resultando adjudicataria la empresa que presentó la oferta más económica.

Ambos contratos se tramitaron simultáneamente, sin que se haya justificado motivo para su realización de forma independiente siendo así que los dos tenían por objeto la elaboración de estudios de viabilidad del mismo proyecto. Dada la naturaleza y contenido de los contratos, podría

---

contratados por la Corporación tuvieron por objeto analizar, entre otros extremos, la demanda y el trazado del tranvía, no así otros medios de transporte alternativos.

[4] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que no ha sido hasta fechas recientes cuando las Juntas Consultivas y los Tribunales Administrativos que resuelven recursos contractuales han exigido que el órgano de contratación negocie con las empresas invitadas en el procedimiento negociado, no siendo, a su entender, aplicable al contrato fiscalizado. Sin embargo, los artículos 73.4 y 92 del TRLCAP expresamente requerían, siempre que fuera posible, la necesaria negociación con las empresas invitadas. Este criterio se ha mantenido por el Tribunal de Cuentas en los Informes de Fiscalización de la contratación celebrada por las entidades sometidas al Texto refundido de la Ley de contratos de las Administraciones Públicas –por todos, *Informe de Fiscalización de la contratación celebrada durante el ejercicio 2005 por las entidades sometidas al Texto refundido de la Ley de contratos de las Administraciones Públicas,* aprobado el 30 de abril de 2009–.

[5] Véase nota al pie de página nº 4.

haber concurrido un fraccionamiento de su objeto, eludiendo los requisitos de publicidad y concurrencia a que se refiere el artículo 68 del TRLCAP[6].

Estos dos estudios constituyeron los fundamentos del Plan Especial de Infraestructuras (PEI) que incorporaba el tranvía como solución al transporte urbano. El PEI se aprobó inicialmente por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento el 3 de septiembre de 2004, siendo expuesto al público sin que se presentara reclamación o alegación alguna.

II.1.1.3. Estudio complementario de viabilidad funcional, accesibilidad, trazado y paradas del tranvía

Con el fin de precisar determinados aspectos del tranvía, tales como su trazado y la ubicación de las paradas, el 14 de octubre de 2004, durante el periodo de exposición pública del PEI, el Ayuntamiento de Parla y el CRTM suscribieron un convenio para la contratación de un *"estudio complementario de viabilidad funcional, accesibilidad, trazado y paradas del tranvía"*, por un importe máximo de 23.680 €, que se abonaría por ambas entidades a partes iguales.

La redacción de este estudio se encargó a la empresa que había elaborado el *"estudio de movilidad y transporte público del desarrollo urbanístico de Parla Este"* y el *"estudio de viabilidad funcional y económica"*. Este Tribunal no ha podido disponer de otra documentación respecto de esta contratación que la oferta técnica y económica que la empresa presentó al Ayuntamiento de Parla, de 6 de octubre de 2004, anterior, por tanto, a la firma del referido convenio.

El estudio consistió en la realización de exámenes y análisis complementarios a los inicialmente efectuados, con el fin de precisar las características del trazado –reduciendo parte de su longitud y acomodándolo a los resultados del estudio de demanda y de las limitaciones del tránsito y sección transversal del viario urbano–, ubicación de estaciones y paradas, reordenación de las líneas de autobús urbano y actuaciones complementarias en el sistema viario y transporte urbano –modificación de carriles y sentidos de circulación y aparcamiento en el eje del tranvía, ordenación del tráfico en el viario paralelo o transversal y medidas para mejorar la seguridad–.

Atendiendo a lo recogido en este último estudio, el Ayuntamiento de Parla y el CRTM consideraron que el trazado propuesto cumplía las siguientes funciones[7]:

1ª. La necesaria imbricación en núcleos residenciales importantes con alta densidad residencial para garantizar e incentivar el uso del transporte público de los ciudadanos como alternativa al vehículo privado.

2ª. La conexión intermodal con otros sistemas de transportes (estaciones de cercanías) y con puntos neurálgicos de la ciudad.

---

[6] En las alegaciones del que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 se pone de manifiesto que ambos contratos respondían a objetos contractuales distintos. Debe señalarse al respecto que el artículo 227 del TRLCAP regulaba el estudio de viabilidad de una obra pública configurándolo como un documento único y establecía el contenido mínimo, que debía incluir, entre otras, las previsiones sobre la demanda de uso e incidencia económica y social de la obra así como las características de su trazado. Estos extremos referidos en la norma se ha incluido, en el caso que es objeto de esta fiscalización, en dos estudios de viabilidad contratados de manera separada.

[7] Según consta en el acta del Pleno de la Corporación de 14 de diciembre de 2004.

3ª. El menor impacto posible en la trama urbana garantizando que, prácticamente en todo su recorrido, no fuera necesario expulsar a los vehículos de las vías por las que discurre el tranvía.

4ª. La reserva urbanística de suelo habilitando a tal efecto un carril reservado para el trazado del tranvía en todo su recorrido al objeto de garantizar frecuencias, la existencia del menor número de cruces posibles y un alto grado de seguridad tanto a los vehículos como a los peatones.

Con arreglo a dicho estudio se modificó el PEI, sin que se expusiera nuevamente al público al estimar el Ayuntamiento que las modificaciones no eran sustanciales, no obstante consistir en la supresión de dos tramos y un subtramo, la eliminación de cuatro paradas respecto del diseño inicial -pasando de 21 a 17 paradas- en busca de mejoras en la velocidad comercial del sistema tranviario, así como en la reserva de una superficie para la instalación de las cocheras.

II.1.1.4. Aprobación del Plan Especial de Infraestructuras, del estudio de viabilidad, de la memoria y del anteproyecto de las obras del trazado del tranvía

En sesión de 14 de diciembre de 2004 el Pleno del Ayuntamiento de Parla aprobó definitivamente el PEI.

En esa misma sesión se aprobaron inicialmente el anteproyecto de las obras del tranvía, el estudio de viabilidad y la memoria. El anteproyecto no se elaboró como tal, sino que se consideró el PEI como anteproyecto de las obras de trazado del tranvía. Esto hubiera hecho preciso que, para ajustarse a lo prescrito en el artículo 228.2 del TRLCAP y tener la consideración de anteproyecto, el PEI hubiera contenido las referencias por este artículo establecidas, lo que no tuvo lugar.

Estos documentos, anteproyecto, estudio de viabilidad y memoria, fueron expuestos a información pública por un plazo de un mes y publicados en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid (BOCM) el 20 de diciembre de 2004.

El anteproyecto, el estudio de viabilidad y la memoria se aprobaron definitivamente por el Pleno municipal el 18 de marzo de 2005.

El PEI contenía una memoria y 16 anejos[8], así como unos planos del trazado del tranvía y de las unidades móviles, siendo su contenido coincidente con el estudio de viabilidad del trazado de tranvía.

Las características principales de la obra a construir en el PEI eran:

- Longitud de la línea: 8.656 m. en carrusel.
- Ancho de vía internacional: 1.435 mm.
- Electrificación a 750 V cc.
- Número de paradas: 17 (2 con intercambiador con estación de cercanías).
- Distancia entre paradas aproximada: 500 m.
- Material móvil: 6 unidades en explotación y otra de reserva, sujetas a plan de explotación.

---

[8] Cartografía y topografía, geología y geotécnica, reportaje fotográfico, trazado, ordenación y regulación del tráfico, estructuras, instalaciones de viajeros, superestructura de vía y revestimientos, material móvil, señalización y seguridad del sistema, talleres y cocheras, comunicaciones y puesto de control central, medidas correctoras de impacto ambiental, servicios afectados, riesgos operativos y tecnológicos en la construcción y explotación.

- Capacidad mínima de cada vehículo: 200 pasajeros, incluyendo espacio para bicicletas y sillas de ruedas.
- Preferencia semafórica en cruces.
- Talleres y cocheras: Reserva de parcela municipal de 271.917 m^2 para instalaciones tranviarias, futura estación de cercanías Parla-norte e intercambiador.
- Urbanización: En las calles sujetas a nueva urbanización, la franja asumida por el proyecto del tranvía solo correspondería a la infraestructura tranviaria.

II.1.2. Concesión de la obra pública

El Pleno del Ayuntamiento de Parla, en la referida sesión de 14 de diciembre de 2004, expresó, a la vista del informe técnico municipal que consta en el acta de esa sesión, su intención *"de desarrollar en régimen de concesión de obra pública la infraestructura tranviaria"*.

Los informes de la Secretaría y de la Intervención municipal, que figuran reproducidos en el acta de dicha sesión plenaria, hicieron alusión al régimen jurídico de este tipo de contratación y a algunas de sus principales características.

El contrato de concesión de obra pública venía definido en el artículo 220 del TRLCAP[9], como *"aquel en cuya virtud la Administración Pública o entidad de derecho público concedente otorga a un concesionario, durante un plazo, la construcción y explotación, o solamente la explotación, de obras relacionadas en el artículo 120 o, en general, de aquellas que siendo susceptibles de explotación, sean necesarias para la prestación de servicios públicos de naturaleza económica o para el desarrollo de actividades o servicios económicos de interés general, reconociendo al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la propia obra, en dicho derecho acompañado del de percibir un precio o en cualquier otra modalidad establecida en este Título".*

Las principales características de los contratos de concesión de obra pública, de acuerdo con los artículos 220 y siguientes del TRLCAP, son las siguientes:

a) La Administración contrata a una empresa para la construcción y explotación, o solamente la explotación, de la obra.

b) Le otorga el derecho a explotar la obra y, en consecuencia, le concede la gestión indirecta del servicio, por un periodo, en el supuesto de construcción y explotación, no superior a 40 años.

c) El concesionario percibe como contraprestación una retribución consistente, bien en dicho derecho de explotación, bien acompañado de un precio. Si las circunstancias de la obra a realizar lo requieren, la Administración concedente puede determinar otro tipo de aportaciones y prever otros sistemas de financiación.

---

[9] Esta figura contractual se define actualmente en el artículo 7 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, aprobado por Real Decreto-Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, como aquel contrato que tiene por objeto *"la realización por el concesionario de algunas de las prestaciones a que se refiere el artículo 6, incluidas las de restauración y reparación de construcciones existentes, así como la conservación y mantenimiento de los elementos construidos, y en el que la contraprestación a favor de aquél consiste, o bien únicamente en el derecho a explotar la obra, o bien en dicho derecho acompañado del de percibir un precio"*.

d) La Administración ha de determinar la financiación del contrato con respeto a los objetivos de estabilidad presupuestaria y atendiendo a criterios de racionalización económica, a la naturaleza de las obras y a la significación de estas para el interés público[10].

e) La construcción y explotación del servicio se realiza a riesgo y ventura del concesionario, dentro del marco definido y pactado entre la Administración y el contratista, debiéndose requilibrar las condiciones económico-financieras si se alterase el marco previsto por alguna de las causas establecidas en la ley.

f) El equilibrio económico contractual deberá recomponer -cuando se altera por las causas tasadas que la ley dispone- el marco definido y pactado entre la Administración y el contratista, referencia obligada para determinar los riesgos y beneficios del concesionario.

Como se ha indicado en la Introducción de este Informe, la Ley 5/1985, en concreto su artículo 2.1.b), atribuye al CRTM el ejercicio de actividades propias de las instituciones titulares del servicio público de transporte, configurándolo como un Organismo en el que se concentran competencias sobre transporte público regular de viajeros de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos que a él se adhieran voluntariamente mediante acuerdo plenario.

Por el Acuerdo del Pleno que se viene referenciando de 14 de diciembre de 2004, el Ayuntamiento de Parla, Entidad adherida al CRTM desde 1986, aprobó una encomienda de gestión en favor de este para que, de conformidad con su Ley de creación, procediera a la tramitación y resolución del expediente de concesión de la línea del tranvía, lo que se llevó a cabo, como se expone en el Subepígrafe II.1.2.3 de este Informe.

Los informes técnicos municipales fundamentaron dicho Acuerdo en el mencionado artículo 2.1.b) de la Ley de creación del CRTM y en el artículo 2.2.d) de dicha Ley, que otorga a este funciones para la tramitación y resolución de autorizaciones y concesiones. Asimismo, los informes se remitían al artículo 15 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), regulador de las encomiendas de gestión; disposición esta en la que el Pleno municipal fundamentó la encomienda.

La LRJPAC configura la encomienda de gestión como una modalidad de colaboración entre órganos o entidades de la misma o distinta Administración, de carácter voluntario, para realizar actividades materiales, técnicas o de servicios, dirigida a mejorar la organización y el funcionamiento de la gestión administrativa, siendo uno de sus presupuestos la carencia por parte del órgano titular de los medios técnicos necesarios para llevar a cabo la actividad encomendada. Por lo tanto, las atribuciones concedidas por el Ayuntamiento de Parla al CRTM en virtud de dicha encomienda comprendían actuaciones más amplias que las materiales, técnicas o de servicio propias de dicha figura con arreglo a la LRJPAC, por lo que la misma no era suficiente para encargarle que tramitara la licitación y adjudicara el contrato de concesión de la obra pública.

Sí era, sin embargo, título suficiente para proceder, a instancia del Ayuntamiento, al ejercicio de dicha actuación por el CRTM, la propia Ley de creación de este, al atribuirle el ejercicio de la función de tramitación y resolución de concesiones cuya titularidad correspondiera a los

[10] En relación con el hecho de que las normas relativas a la estabilidad presupuestaria fueran promulgadas con posterioridad a las contrataciones fiscalizadas que alega el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008, debe señalarse que todas ellas fueron -y en su caso, siguen siendo- de aplicación a la construcción y explotación del tranvía para la que se obtuvo la concesión de obra pública, en la medida en que parte de los pagos derivados de dicha concesión se realizaron atendiendo a lo prescrito por tales normas por hacerse durante su vigencia, siendo así que los efectos financieros de la concesión se extienden hasta la extinción del contrato, por lo que procede mantener lo expuesto en el Anteproyecto de Informe.

ayuntamientos a él adheridos, como lo es el de Parla, amparándose, por tanto, en ella, dicha actuación.

Conforme a lo establecido por el artículo 20 de la Ley 1/1984, de 19 de enero, Reguladora de la Administración Institucional de la Comunidad de Madrid, los Gerentes son los órganos de contratación de los Organismos Autónomos, estando facultados para celebrar contratos en su nombre y representación en el ámbito de sus respectivas competencias. En el CRTM esta condición recae sobre el Director Gerente.

II.1.2.1. Pliego de cláusulas administrativas particulares

Según consta en el acta del Pleno del Ayuntamiento de Parla de 14 de diciembre de 2004, este órgano adoptó una propuesta de PCAP relativo al contrato de concesión de obra pública del tranvía, para su posterior remisión al CRTM. Este Tribunal de Cuentas no ha podido analizar dicha propuesta, al no haberse aportado copia de la misma.

La propuesta formulada fue informada por la Secretaría General y la Intervención municipal, efectuándose por esta última, en informe de 9 de diciembre de 2004, observaciones en relación con la existencia de crédito disponible adecuado y suficiente para cubrir la financiación del gasto, respecto de la que se reservaba la opinión hasta disponer de los datos para establecer su cuantía.

El 3 de febrero de 2005, el órgano de contratación del CRTM aprobó el PCAP –informado favorablemente por los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid– y el de prescripciones técnicas (PPT) para la licitación del referido contrato de concesión, en los que se definieron las condiciones de las prestaciones objeto del mismo y se determinaron los derechos y deberes de las partes.

Distribución de competencias

El PCAP incluía en el epígrafe *"criterios competenciales"* la distribución de las competencias que habría de asumir cada una de las entidades en esta contratación en aplicación del convenio suscrito entre el Ayuntamiento de Parla y el CRTM el 25 de octubre de 2004, regulador de las condiciones de financiación de los gastos de explotación del tranvía -convenio que se analizará en el Subapartado II.2 de este Informe-, en los siguientes términos:

- *"El Ayuntamiento de Parla, en todo lo que se refiera a la titularidad de las infraestructuras, de las obras e instalaciones asociadas, del material móvil y del resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema de transporte.*
- *El Consorcio Regional de Transportes de Madrid, en todas las materias atribuidas por la normativa vigente al Órgano de Contratación, sin perjuicio de la utilización de formas de colaboración o cooperación con el Ayuntamiento de Parla, que se concretarán de conformidad con la normativa vigente sobre el Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas.*
- *El Consorcio Regional de Transportes de Madrid, de acuerdo con el Ayuntamiento de Parla, en todo lo que se refiera a la ordenación, regulación y programación de la explotación del servicio del sistema de transporte, y de sus características. En ningún caso el Consorcio Regional de Transportes de Madrid financiará las inversiones de las obras, de las instalaciones, o de la primera adquisición del material móvil".*

Así, de conformidad con esta cláusula, el CRTM sería el órgano de contratación y la autoridad pública reguladora del transporte a los efectos de la concesión, de acuerdo con el Ayuntamiento de Parla. El Ayuntamiento, por su parte, sería el titular de las infraestructuras, de las obras e instalaciones asociadas, del material móvil y del resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema de transporte y, como tal, el responsable de su financiación.

Se observa que, al regular las diferentes actuaciones en las que debía intervenir cada una de estas entidades, el PCAP utilizó a lo largo de su clausulado el término *"Administración"*, sin especificar si se trataba del CRTM o del Ayuntamiento, dando lugar en alguna ocasión a diferencias de criterio[11]. Así, en el caso de la designación del representante de la *"Administración"* en el Consejo de Administración de la sociedad concesionaria, las dos entidades entendieron que estaban facultadas para efectuar dicho nombramiento, resolviéndose finalmente mediante la designación de un representante por entidad. Por su parte, la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Madrid de 31 de julio de 2014 (nº 187), que resuelve -desestimando las pretensiones del demandante- el recurso contencioso-administrativo interpuesto contra el CRTM por la empresa concesionaria por impago de ciertas cantidades por el Ayuntamiento de Parla, señala que no existía entre el Ayuntamiento de Parla y el CRTM la pretendida solidaridad invocada por el demandante por no haberse pactado ni existir comunidad jurídica de objetos, sino una colaboración sin asunción de obligaciones por parte del CRTM, a excepción de la financiación del 50% del déficit de explotación. Además, indicaba que el CRTM fue el órgano de contratación pero en virtud de una encomienda de gestión que se limitó a la actividad material o de servicio de tramitar y resolver el expediente de concesión, no estando entre los fines del CRTM, con arreglo a su Ley de creación, ser titular de las obras públicas de infraestructuras de transportes de un municipio adherido al mismo, sino los de planificar y controlar el servicio.

La Intervención municipal, por su parte, entendió que el reparto competencial era el siguiente: el órgano para la aprobación del expediente era el CRTM, correspondiendo la aprobación de los gastos que del expediente se derivasen al Ayuntamiento de Parla.

Objeto de la contratación

Según la cláusula primera del PCAP, el contrato tenía por objeto las siguientes actividades a realizar por el concesionario*:*

- *"Redacción del proyecto de construcción.*
- *Construcción de las infraestructuras necesarias y demás obras e instalaciones asociadas.*
- *Adquisición del material móvil y del resto de elementos necesarios para la prestación del servicio.*
- *Explotación del tranvía, prestando el servicio en los términos establecidos en dicho pliego.*
- *Conservación y mantenimiento de obras, instalaciones y material móvil.*

Todo ello de conformidad a lo que estipula el presente pliego y el resto de documentación de carácter contractual."

Transferencia de riesgos a la sociedad

El principio de riesgo y ventura se encontraba reconocido, con carácter general, en el artículo 98 del TRLCAP. El artículo 220.2 de dicho texto lo preveía, en particular, para los contratos de concesión de obra pública, estableciendo que el concesionario asumiría los riesgos económicos de su construcción, conservación y explotación, lo que sería compatible con los distintos sistemas de financiación de las obras y con las aportaciones a que pudiera obligarse la Administración concedente.

[11] En contra de lo que alega quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 respecto a que no existieron diferencias de criterio, en el Informe se especifican dos casos concretos en los que sí se generaron dudas o diferencias interpretativas derivadas de la indefinición del término "*Administración*".

Como declara en su Exposición de Motivos la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, los contratos de este tipo constituyen operaciones de larga duración por naturaleza donde se impone la necesidad de moderar o modular los límites del riesgo. Sin embargo, la asunción del riesgo en *"proporción sustancial"* por el concesionario resulta determinante para que el contrato de concesión merezca tal calificación, como expuso la Comisión Europea, en su Comunicación Interpretativa 2000/C 121/02, sobre las concesiones en el Derecho Comunitario (Diario Oficial de la Comunidad Europea de 29 de abril de 2000).

Asimismo, un principio clave de este tipo de contratos es el de mantenimiento del equilibrio económico de la concesión. Ciertamente, para que la concesión conserve su naturaleza, el equilibrio económico contractual deberá recomponer -cuando se altera por las causas tasadas que la ley establece- el marco definido y pactado entre la Administración y el contratista, referencia obligada para determinar los riesgos y beneficios del concesionario. El equilibrio debe restablecerse, tanto si se rompe en perjuicio como en favor del concesionario, evitando que se produzcan unos efectos más allá de lo que se considera deseable o tolerable para la credibilidad de la institución y para el interés público, sin que por ello se elimine el interés del concesionario.

El PCAP regulador de la contratación del tranvía de Parla disponía que la empresa concesionaria asumiría los riesgos derivados de la construcción y financiación de las infraestructuras e instalaciones necesarias para la prestación del servicio, gestión del servicio público y conservación del tranvía, así como los derivados de la disponibilidad, la fiabilidad y la demanda del sistema en las condiciones exigidas en el pliego, pero se modulaba dicho riesgo del concesionario, atendiendo a la naturaleza de este tipo de contratos de larga duración, en los siguientes supuestos:

- Cuando la Administración modificase las condiciones del pliego para la construcción de la obra o para su posterior explotación, en cuyo caso se reequilibraría la concesión ajustándose el incremento o disminución de los costes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 240.1 y 248 del TRLCAP.

- Mediante el establecimiento de un sistema de retribución planteado para los primeros cinco años, fijado en función del número de kilómetros recorridos/tren, previsto en la programación del servicio con independencia del número de usuarios, en lugar de determinarse en función del número de viajeros. Uno de los conceptos retributivos -la aportación por explotación- varía en dos periodos temporales, de manera que para el cálculo de su importe en los primeros cinco años de explotación no se tendría en cuenta el componente del billetaje, sino que se abonaría en función de una tarifa por tren-km y del tráfico de trenes realmente puestos en servicio. Solo a partir del sexto año y hasta la finalización de la concesión, la aportación por explotación cubriría los gastos de explotación exclusivamente.

  Este sistema de retribución, tal y como estaba configurado, implicaba que no existiera una asunción efectiva de riesgos por parte del adjudicatario en los primeros cinco años de la explotación de la concesión, en la medida en que dicha retribución no se establecía en función de los resultados de la explotación, de una demanda real de viajeros o de otra variable, sino de unos parámetros fijos.

  En este sentido se pronunció la Intervención municipal, en un informe emitido el 9 de diciembre de 2004, en el que afirmaba que *"sin embargo, y no obstante recogerse este principio* [de riesgo y ventura] *en el propio Pliego, para los años 1 a 5 de explotación desde la entrada en servicio del total de la línea 1, el sistema de retribución del concesionario como aportación a la explotación de la Administración, se establece de tal forma que el riesgo para el concesionario se ve eliminado, en cuanto se establece en función de una tarifa por tren-km, y un tráfico de trenes ofertado por el propio concesionario, respecto del que la Administración se reserva un 15% de la capacidad de regulación (sobre el tráfico ofertado)",* añadiendo que *"a partir del sexto año, la retribución del concesionario por este mismo concepto se establece en función de una variable de demanda real, lo que asegura la aplicación del principio de riesgo y ventura en la explotación de esta concesión."*

- Con aportaciones de la Administración para la compensación del déficit de explotación.

Como garantía de equilibrio para la Administración, se determinaba en el PCAP que si los viajes efectivos fuesen superiores a las previsiones de viajes con las que se fundamentaba la oferta del adjudicatario, el 90% del exceso correspondería a la Administración y el 10% restante al concesionario. Asimismo, el PCAP preveía que el licitador ofrecería el límite cuantitativo de la responsabilidad patrimonial de la Administración concedente.

El artículo 252 del TRLCAP disponía que el PCAP debía establecer un catálogo de incumplimientos de las obligaciones del concesionario. El PCAP del contrato de concesión, al amparo de lo dispuesto en dicho artículo, previó la imposición de penalidades por demora; por infracciones en la ejecución del proyecto, de las obras y suministro del material móvil; en la explotación del servicio y en la constitución de la sociedad concesionaria, régimen de funcionamiento y en el régimen de transmisión de las acciones de la sociedad concesionaria.

Plazo de la concesión

El plazo previsto en el PCAP para la concesión fue de 40 años, a contar desde el día siguiente al de la formalización del contrato, lo que se encuentra dentro de los límites establecidos en el artículo 263.1 del TRLCAP, sin que los retrasos en la terminación de la obra y puesta en marcha del servicio imputables directamente al concesionario pudieran modificar dicho plazo.

Finalizada la concesión, las instalaciones y el material móvil revertirían a la Administración titular, de manera que a partir de ese momento esta debería recibir y hacerse cargo de la línea con todas sus dependencias.

Con arreglo a su Ley de creación, corresponderá al CRTM la responsabilidad de dar continuidad al servicio, como organismo público que concentra las competencias en materia de transporte regular de viajeros en la Comunidad de Madrid de acuerdo con su normativa reguladora.

Contraprestación al concesionario

De conformidad con el artículo 225 del TRLCAP *"el concesionario será retribuido directamente mediante el precio que abone el usuario o la Administración por la utilización de la obra, por los rendimientos procedentes de la explotación de la zona comercial y, en su caso, con las aportaciones de la propia Administración de acuerdo con lo previsto en esta Ley, debiendo respetarse el principio de asunción de riesgo por el concesionario".*

El PCAP, por su parte, se refiere a la contraprestación del concesionario en la cláusula 5, que señala que "*consistirá en el derecho a prestar el servicio de transporte en los términos establecidos en el presente pliego, así como en el resto de la documentación contractual relativa al presente concurso, percibiendo las aportaciones y subvenciones que como consecuencia de la oferta realizada correspondan a la Administración, así como la recaudación por billetaje y los rendimientos procedentes de la explotación de actividades complementarias que fueren autorizadas, respetándose en todo caso el principio de asunción de riesgo por el concesionario*".

El sistema de retribución del concesionario no quedó fijado suficientemente en el PCAP, sino que se hacía depender de la oferta del futuro concesionario, de manera que las aportaciones y subvenciones que constituirían la retribución de este habrían de corresponderse con dicha oferta, dejando margen de discrecionalidad a los licitadores.

El PCAP permitía que el objeto del contrato fuera mejorado, pudiendo los licitadores presentar todas aquellas relacionadas con el objeto del contrato. Tales mejoras, por tanto, podrían tener repercusión en el presupuesto de la obra, de forma que la retribución del concesionario también podía quedar afectada por la cantidad y calidad de las mismas.

El objeto del contrato comprendía la redacción del proyecto, la ejecución de las obras y la explotación del servicio, cifrando el PEI en 100.314.674,81 € el importe estimativo de las obras, sin que en él ni en el informe de viabilidad se analizase la repercusión que tendrían todas estas actuaciones en la hacienda municipal ni su posible financiación[12].

Procedimiento y forma de adjudicación[13]

El PCAP preveía que el contrato de concesión de obra pública se adjudicara por procedimiento abierto mediante concurso, motivando la celebración de este en el artículo 85 a) del TRLCAP, precepto que preveía el empleo del concurso en aquellos contratos cuyos proyectos o presupuestos no pudieran ser establecidos previamente por la Administración y debieran ser presentados por los licitadores. La causa invocada para acudir el concurso y que se fundamenta en el referido precepto, no se acreditó en el expediente, al no constar informe al respecto que motivara las dificultades para la elaboración del proyecto o el presupuesto y la necesidad de que fueran presentados por los licitadores. No obstante, de acuerdo con el artículo 235.1 del TRLCAP, debe tenerse en cuenta que las concesiones que se adjudicaran por procedimiento abierto o restringido debían hacerse en todo caso, mediante concurso, por lo que la actuación queda amparada por esta previsión.

Como se ha señalado, el PCAP añadía que la Administración consideraba que la definición de la prestación fijada en el contrato era susceptible de ser mejorada, siempre que se ajustase a las prescripciones, alcance y limitaciones establecidas y permitidas en el PPT y con la definición mínima exigida en el mismo, admitiendo la presentación por parte de cada empresario de una propuesta ajustada al anteproyecto *"base"* y una segunda propuesta con las mejoras justificadas que se considerasen oportunas como "*variante*". De este modo, los requerimientos contenidos en el PPT se consideraban requisitos mínimos. El artículo 228.5 del TRLCAP permitía a los licitadores la presentación de las mejoras que estimasen convenientes, debiendo estas ajustarse a los términos que el PCAP autorizase.

Por su parte, el PPT, al que remitía el PCAP, señalaba que *"la propuesta presentada por cada licitador (…) se regirá por lo indicado por estas especificaciones técnicas, pudiéndose proponer cuantas mejoras al mismo se consideren oportunas".* Este era el caso de los requisitos de calidad de los materiales, de los equipos y de las unidades de obra; los talleres y cocheras, y el trazado, al admitirse otros trazados y mejoras en la solución de la plataforma.

En consecuencia, el PCAP y el PPT dejaban discrecionalidad a los licitadores para la presentación de mejoras en sus ofertas y respecto del contenido de dichas mejoras. Así, en el apartado referido

---

[12] En relación con la financiación de la obra, el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que en 2004 el Consorcio Parla Este, de forma paralela a la aprobación del anteproyecto de la obra por el Pleno del Ayuntamiento, acordó disponer de la cantidad de 42.070.000 €, como aportación directa a la financiación de la misma. Asimismo, señala que existía un compromiso por parte de la Comunidad de Madrid de ceder nueve unidades móviles, además de contemplarse en el anteproyecto de la revisión del PGOU la utilización de cargas urbanísticas para los sectores aún no desarrollados por los que discurriría y daría futuro servicio el tranvía. El alegante no ha aportado documento alguno que fundamente su argumento, por lo que no queda desvirtuado el párrafo del Anteproyecto de Informe sobre el que se alega. Este Tribunal de Cuentas ya disponía antes de alegaciones del primero de los acuerdos citados, en el que el Consorcio aprobó disponer de hasta un total de 42.070.847,30 € para financiar de manera directa o indirecta la implantación del servicio tranviario.

[13] El hecho de que el procedimiento y la forma de adjudicación empleados en la tramitación del expediente fiscalizado estuvieran previstos en el TRLCAP y de que el PCAP hubiese sido informado favorablemente por los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, tal y como se manifiesta en las alegaciones del Presidente del CRTM y en las de quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008, no desvirtúa lo puesto de manifiesto en este punto del Informe.

al planeamiento urbanístico y ordenación territorial, el PPT disponía que *"el proyecto constructivo de la línea del tranvía incluirá las soluciones de urbanización de las calles, avenidas y/o espacios por donde discurra"*, siendo los criterios a los que debía responder los siguientes: carril cerrado de doble vía en la mayor longitud posible de su recorrido, mantenimiento de la funcionalidad urbana, mantenimiento o mejora de las condiciones ambientales y minimización de las expropiaciones.

Igualmente, respecto de los talleres y cocheras, el esquema recogido en el proyecto de referencia era orientativo, no siendo obligatoria su adopción por el licitador, que podía presentar su propia propuesta debidamente justificada y documentada.

En cuanto al puesto de mantenimiento, el adjudicatario debía entregar para su aprobación la configuración detallada del puesto de control central, con indicación expresa de las marcas, modelos, características técnicas y cantidades de los equipos que se incluirían en el suministro.

Criterios de adjudicación[14]

El PCAP estableció como criterios de adjudicación los siguientes:

Grupo	Criterios	Nº subcriterios	Puntuación máxima
A	Oferta económica y plan económico financiero	3	25
B	Oferta técnica del proyecto y ejecución de obras	7	25
C	Oferta técnica de prestación del servicio	5	20
D	Oferta técnica del protocolo de seguridad y pruebas	2	10
E	Estabilidad y calidad en el empleo	2	20
	Total	**19**	**100**

Estos criterios se desglosaron en diecinueve subcriterios, cada uno de ellos con su correspondiente puntuación máxima. El sistema de valoraciones previsto en el PCAP dejaba margen de apreciación de las ofertas, siendo así que, a excepción de en tres casos[15], no se detalló la forma de valoración y puntuación de los diferentes subcriterios a efectos de que los licitadores pudieran preparar sus ofertas en coherencia con los requerimientos y las necesidades reales de la Administración, lo que hubiera permitido que las ofertas presentadas fueran más homogéneas, facilitando su comparación a efectos de comprobar cuál de ellas era la más ventajosa.

De los cien puntos que podían otorgarse a las ofertas, quince estaban relacionados directamente con el gasto que la concesión iba a suponer a la hacienda pública y cuarenta y dos con su objeto –obras y explotación–. Los restantes cuarenta y tres puntos respondían a otros conceptos de diversa índole.

En el criterio del grupo A –"*oferta económica y plan económico financiero*"–, se incluyó el subcriterio "*solidez del plan financiero*" (cinco puntos) para valorar que la estructura de financiación del proyecto se adecuaba a la *"firmeza y a los compromisos de financiación de las entidades financieras*", incluyéndose otro subcriterio relacionado con el anterior denominado "*apoyo de*

[14] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 y el actual Presidente del CRTM alegan que los criterios de adjudicación previstos en el PCAP fueron informados favorablemente por los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, lo que no contradice el contenido de este punto del Informe.

[15] Los referidos al "*menor valor del valor actualizado neto –VAN– de las aportaciones de la Administración durante la explotación*" (quince puntos), "*estabilidad de la plantilla de la empresa"* (diez puntos) y "*porcentaje de trabajadores con contrato indefinido respecto del total*" (diez puntos).

entidades financieras" (cinco puntos) para considerar "*el compromiso firme de participación de entidades financieras en la sociedad concesionaria*". Para valorar el primero de estos subcriterios se indicaba que "*entre otros aspectos*" –sin especificar– se tendrían en consideración una serie de ratios, sin que se definiese exactamente la forma de calcularlos.

Entre los subcriterios en los que se desglosó el grupo B "*oferta técnica del proyecto y ejecución de las obras*", que sumaba veinticinco puntos, estaba incluido uno relativo a la "*mayor aportación al presupuesto de publicidad del proyecto durante la fase de construcción y durante la explotación*" (tres puntos), el cual, por su objeto –al referirse a un aspecto de comunicación y promoción y no a las características técnicas del proyecto y de la ejecución de la obra–, no tenía encaje como criterio propiamente técnico.

En el criterio del grupo C –"*oferta técnica de prestación del servicio*"–, que totalizaba veinte puntos, no figuraba subcriterio específico sobre la programación del servicio (frecuencia de paso, horarios). En este grupo se incluyó el subcriterio *"experiencia en operaciones ferroviarias"* (diez puntos), que no debió considerarse en la fase de adjudicación del contrato por referirse a un requisito de solvencia técnica de las empresas regulado en el artículo 19 del TRLCAP y que, como tal, debía valorarse en la fase previa de admisión de los licitadores con el fin de evaluar su aptitud. Precisamente, entre los medios exigidos en el PCAP para que los licitadores justificaran su solvencia técnica, se requería la presentación de una relación acreditativa de experiencia en obras y servicios de naturaleza análoga, entre otras, ferroviarias. Por tanto, la ejecución del contrato por empresas capacitadas y con experiencia debía quedar suficientemente garantizada con la acreditación de la solvencia técnica ajustada a las obras y servicios requeridos, sin que procediera su previsión, además, como un criterio de adjudicación.

Igual ocurre con el criterio *"estabilidad y calidad en el empleo"* (diez puntos), que los artículos 17 letra d), 18 letra c) y 19 letra d) del TRLCAP, preveían como un requisito de solvencia técnica y, por tanto, de selección de contratistas. La inclusión de aspectos sociales en la fase de adjudicación únicamente hubiera sido oportuna cuando guardara relación con la prestación demandada y no con una mejor solvencia, extremo que no se ha apreciado en este contrato.

Siendo así que en el PCAP las retribuciones al concesionario por el coste de las inversiones y las correspondientes por la explotación del servicio quedaban separadas, la inclusión de subcriterios diferenciados conforme a estos conceptos hubiera hecho más precisa la valoración de las ofertas, en lugar de tener que evaluarse consideradas en su conjunto como se estableció en el PCAP.

No se incluyó ningún criterio para puntuar específicamente la *tarifa técnica*[16], siendo este uno de los datos esenciales solicitados en la oferta económica. Junto con el valor de la tarifa técnica cada licitador debía proponer, según el articulado del PCAP, un factor de actualización, dato que, sin embargo, no se incorporaba en el modelo de la oferta económica. Los cuatro licitadores ofertaron valores de tarifas técnicas ajustándose al modelo, tres de ellos sin indicar factor de actualización, y solo el que resultó adjudicatario incluyó un factor de actualización, añadiéndolo a lo previsto en el modelo de proposición.

II.1.2.2. Licitación y recepción de ofertas

Por Resolución de la Gerencia del CRTM de 14 de febrero de 2005 se hizo público el concurso para la adjudicación del contrato de concesión de obra pública, antes de que se aprobase

[16] La tarifa técnica es el precio que el licitador propone percibir por tren-km (años 1 a 5 de la concesión) o por cada viajero (años 6 en adelante).

definitivamente el que fuera considerado el anteproyecto de las obras por el Ayuntamiento de Parla (18 de marzo de 2005).

La convocatoria de la licitación se anunció en el BOCM, en el Diario Oficial de la Unión Europea (DOUE) y en el BOE, el 23 de febrero, el 1 y el 8 de marzo de 2005, respectivamente, disponiendo los licitadores de 52 días naturales para la presentación de ofertas, el plazo mínimo establecido en el artículo 231.3.g) del TRLCAP.

Expuestos el anteproyecto, los pliegos y demás documentación complementaria, dos interesados en participar en la licitación solicitaron al CRTM, a finales de marzo, que ampliase el plazo en tres o cuatro semanas más, al estimar que el inicialmente concedido no era suficiente para poder preparar las ofertas, dado el volumen de documentación a presentar y *el elevado nivel de inconsistencias en la documentación objeto de licitación*, solicitándose, asimismo, aclaraciones técnicas en relación con ciertas lagunas y *contradicciones* del anteproyecto, del PCAP, del PPT y del plan de viabilidad. En relación con la parte financiera, también se solicitaron aclaraciones, relativas principalmente a la forma de retribución del concesionario y al contenido del plan económico-financiero que debía aportarse.

El 11 de abril se comunicaron las aclaraciones a las consultas planteadas, a tres días de la finalización del plazo de presentación de ofertas. En relación con la solicitud de prórroga, esta fue desestimada por la Gerencia del CRTM, señalando al respecto que *no se aprecian razones de entidad suficientes para acceder a su petición, por lo que, habida cuenta del interés público en la más pronta inauguración de la citada infraestructura [el tranvía], se mantienen todos los plazos actualmente establecidos*.

Se presentaron a la licitación cuatro grupos de empresa, tres con ofertas "*base*" y "*variante*" y uno sólo con oferta "*base*", siendo admitidas todas ellas.

II.1.2.3. Valoración de las ofertas, selección del adjudicatario y características del proyecto adjudicado

Las diferentes ofertas fueron analizadas y valoradas tanto por el Ayuntamiento como por el CRTM, emitiendo sus informes el 9 y 13 de mayo de 2005, respectivamente, sin que se hayan podido comprobar los datos de las ofertas contenidos en los mismos al no disponer el CRTM de la documentación relativa a las ofertas que no fueron seleccionadas[17].

El informe técnico municipal[18] puntuó las ofertas presentadas, en sus modalidades "*base"* y "*variante"*. Sin embargo, dichas puntuaciones no se motivaron suficientemente, al ir precedidas de una serie de consideraciones comunes -en algunos casos, meramente descriptivas-, en las que no se precisaba si se referían a uno u otro tipo de oferta.

---

[17] De acuerdo con el artículo 87.4 del RGLCAP, una vez adjudicado el contrato, la documentación que acompaña a las proposiciones queda a disposición de los interesados, sin que tenga que ser, por tanto, conservada por el órgano de contratación.

[18] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que el informe municipal era únicamente una propuesta sin validez jurídica. Esta consideración no desvirtúa lo puesto de manifiesto en el Informe siendo así que, aun cuando el Ayuntamiento efectivamente no tenía la condición de órgano de contratación, la propuesta de adjudicación formulada por esta Entidad fue conocida y tomada en consideración por el CTRM a efectos de adjudicar el contrato*;* de hecho, este asume expresamente algunas de las consideraciones del informe municipal, como se recoge en el Subepígrafe del Informe.

Además, en tres criterios de adjudicación -"*oferta económica y plan económico financiero"*, *"oferta técnica del proyecto y ejecución de obras"* y *"oferta técnica de prestación del servicio"*-, el informe analizó tres de las cuatro ofertas presentadas, sin que ese análisis comprendiera cada uno de los subcriterios en los que estaban desglosados. Respecto de los otros dos criterios de adjudicación, el informe incluía únicamente un cuadro de puntuaciones carente de motivación.

El informe propuso la adjudicación a la oferta variante presentada por el grupo de empresas que posteriormente resultó adjudicatario, por tratarse de la oferta que mayor puntuación había obtenido, apreciando especialmente los siguientes extremos:

- La participación de una entidad bancaria como socio de la sociedad concesionaria cuando las demás sólo aportaban el compromiso firme de financiación el proyecto.

- La mejor programación de obras y puesta en marcha del servicio, aun cuando no se motivó esta valoración.

- La introducción de mejoras urbanísticas con reurbanización completa, cuyas adecuaciones afectaban a más 70.000 m^2 de urbanización y planteaba la ejecución de 10.000 m^2 de aparcamientos disuasorios. No todas estas actuaciones se encontraban directamente vinculadas al objeto del contrato y a los criterios de adjudicación previstos en el PCAP.

El informe técnico de valoración del CRTM, por su parte, otorgó una única puntuación por licitador en los casos en los que se presentaron oferta "*base"* y oferta *"variante"*. En él se indicaba que todas las ofertas se sujetaban estrictamente a las condiciones establecidas en el PPT y contenía distintas valoraciones sobre cada una de las ofertas, atendiendo a los criterios de adjudicación previstos en el PCAP, aun cuando su contenido era, respecto a algunos extremos, general, no fundamentándose suficientemente las puntuaciones otorgadas.

Así, en relación con algunos subcriterios –"*oferta económica y plan económico financiero*" y "*solidez del plan financiero*"– se emplearon expresiones genéricas –indicándose algunas ratios que se tendrían en cuenta para valorar el plan aunque sin definir exactamente la forma de determinarlas–; respecto de otros –*"calidad de las soluciones técnicas y procedimientos constructivos"–,* el informe reconocía dificultades comparativas de las ofertas y apuntaba ciertos aspectos ofrecidos por los licitadores.

Por lo que se refiere al subcriterio *"plan de seguridad y salud de las obras",* no se especificaban los extremos a tener en cuenta en su valoración y se evaluaron todas las ofertas presentadas, incluida una que no había acompañado dicho plan.

El PCAP, para fijar la aportación por inversión, se refería a cantidades fijas. Uno de los licitadores solicitó aclaración a este respecto, indicándosele que "*la cantidad será fija durante toda la concesión independientemente de los acuerdos que el concesionario adopte en cuanto al periodo de financiación*". Así, dos de los licitadores ofertaron una cantidad fija para cada uno de los años; otro ofreció una cuantía inicial fija, actualizable anualmente a un tipo inferior (1%) al señalado en el PCAP como referencia (2,5% anual); y el que resultó adjudicatario presentó un calendario para la aportación por inversión con cantidades distintas y no constantes para cada uno de los años.

En cuanto al subcriterio "*valor del VAN de las aportaciones de la Administración durante la explotación*", se reajustaron los valores presentados por un licitador, al haberse observado errores en su cálculo. En el informe municipal se advirtió que se habían cometido dos errores, mientras que en el del CRTM se recoge uno de ellos, lo que dio como resultado que en cada informe se valorase un VAN ajustado distinto para la misma oferta, manifestándose en los informes de valoración: "*se intuye que el cálculo realizado por […] debe ser un error y han calculado algún valor a partir de ese error*", *"se ha realizado una simulación para el cálculo del VAN, determinando que podría suponerse, solventadas las disconformidades expuestas"* o *"una posible valoración sería suponer este VAN […]".*

En el desarrollo de esta fiscalización, se recalcularon por este Tribunal de Cuentas las puntuaciones otorgadas a este subcriterio y se observó que en ambos informes se otorgaron puntuaciones diferentes y no ajustadas al sistema objetivo regulado en el PCAP, aunque las diferencias no fueron determinantes respecto de la puntuación final, dada la diferencia de puntos entre la oferta seleccionada respecto de la siguiente.

El licitador al que el informe de valoración del CRTM concedió la mayor puntuación fue el mismo que el señalado en el informe municipal en su solución "*variante*", indicando el informe del CRTM que el Ayuntamiento de Parla había planteado la conveniencia de adjudicar a esta opción, al ofrecer una serie de mejoras cualitativas y cuantitativas para el municipio de Parla, tanto desde el punto de vista urbanístico como del medio ambiente.

Como se ha indicado, el PCAP preveía que la prestación fijada en el contrato era susceptible de ser mejorada mediante la presentación de la correspondiente oferta, siempre que las mejoras se ajustasen a las prescripciones, alcance y limitaciones establecidas en el PPT y con la definición mínima exigida en el mismo.

El PPT, por su parte, establecía que las obras debían ser definidas por los diseños de proyecto y por las condiciones técnicas que el adjudicatario incluyera en el mismo, no siendo objeto del PPT concretar todos los detalles o particularidades constructivas requeridas para la ejecución de las obras. Incluso, se preveía que sería responsabilidad del adjudicatario la elaboración de los diseños complementarios de detalle, no incluidos en el anteproyecto constructivo, que fueran necesarios para la correcta realización de las obras.

En este contexto, debería haberse especificado en los informes de valoración de las ofertas cuál de las presentadas definía mejor las condiciones técnicas de la obra, así como la prestación del servicio, circunstancia que no se llevó a cabo suficientemente en los informes técnicos emitidos, al ser, respecto de determinados aspectos, descriptivos y parcos en valoraciones que justificaran adecuadamente la idoneidad de las ofertas y expusiesen las razones por las que la empresa seleccionada contribuía a incrementar la calidad de las prestaciones mínimas previstas en el PPT.

La mesa de contratación acordó elevar al órgano de contratación la propuesta de adjudicación en favor de la oferta sugerida por el informe técnico de valoración, en su opción variante, presentada por un grupo de empresas formado por cuatro sociedades.

El contrato fue adjudicado, por el órgano de contratación del CRTM, a dicho grupo de empresas, el 24 de mayo de 2005, por un presupuesto de la inversión de 93.545.800 € y unas tarifas unitarias de 8 €/km-tren y de 0,90 € viajero.

Las características técnicas adicionales presentadas por el adjudicatario en la *solución variante* fueron las siguientes:

a) Respecto de la solución prevista en el anteproyecto, se reducía la longitud de la línea a 8.467,7 m. y se mejoraba el trazado eliminando una parada, reduciendo el número de curvas y ampliando el radio de las existentes, incrementándose la velocidad media y el confort de pasajeros y residentes. Se reducían y mejoraban las intersecciones semafóricas y se aumentaba la seguridad de los peatones con paradas en andén lateral y con elementos separadores de la plataforma del tranvía para restringir cruces de peatones a zonas específicas.

b) Se ofertaron 8 unidades móviles y otra de reserva -2 más que las consideradas inicialmente- que cumplirían con los parámetros de capacidad y comodidad exigibles (piso bajo integral, espacio para sillas de ruedas, pavimento antideslizante, señalización interior de proximidad de parada, asientos reservados para personas con movilidad reducida, etc.).

c) Se presentaron nuevas soluciones urbanísticas y medioambientales en la traza no previstas en el anteproyecto, tales como:

- La adecuación urbanística de la totalidad de las calles por las que discurrirá el tranvía, con renovación total de las aceras, ajardinamientos y pavimentos.

- La creación de un pasillo continuo bajo cubierta de interconexión entre el edificio de la estación de Renfe y el intercambiador.

- La creación una zona peatonal con nuevo arbolado y mobiliario urbano entre los bulevares Norte y Sur, con traslado de la fuente de la plaza de San Juan con adecuación de la zona de la plaza de la Iglesia y del resto de la calle Real.

- Creación de 10.000 m^2 de nuevos aparcamientos en superficie.

- Los pasos inferiores bajo la carretera M-408 se presupuestaron con dimensiones capaces de admitir el posible futuro desdoblamiento de la carretera, solución propuesta, a título meramente informativo, sin formar parte de la oferta económica.

- La protección del arbolado en bulevar Sur con trazado por calle Real.

- Como medidas antivibración y antirruido, sistema de carril embutido sobre losa "in situ" en toda la traza, prolongación de la manta elastomérica a la totalidad de la calle Real y construcción de un terraplén en proximidad al trazado del tren de cercanías en el PAU 7.

II.1.2.4. Formalización del contrato de concesión de obra pública

El 22 de agosto de 2005 se formalizó el contrato de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla entre el Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla, el Director Gerente del CRTM y los representantes de la empresa concesionaria, siendo las principales condiciones de este contrato las siguientes:

- *Constitución de la sociedad concesionaria:* El grupo de empresas adjudicatarias constituyeron la sociedad mercantil para llevar a cabo la concesión en los términos del PCAP.

- *Constitución de la fianza definitiva:* La sociedad concesionaria constituyó la fianza definitiva por importe de 4.340.525,12 €.

- *Objeto*: Concesión administrativa a la sociedad para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía, incluyéndose como prestaciones anejas la redacción del proyecto de construcción y la adquisición del material móvil.

- *Plazo de realización de las obras:* El fin de las obras de fase I en un máximo de 16 meses desde la fecha del acta de comprobación de replanteo. El fin de las obras de la fase II en un máximo 7 meses desde la fecha del fin de las obras de la fase I.

- *Entrada en servicio:* La fase I debería estar en pleno funcionamiento para los usuarios el 1 de marzo de 2007 y la fase II el 1 de agosto de 2007.

- *Sistema de retribución del concesionario:* El contemplado en la cláusula 38 del PCAP y los términos de la oferta, sin que la retribución por tren-km pueda extenderse bajo ninguna circunstancia más allá del 30 de junio de 2012[19].

[19] El contrato se remite a las condiciones previstas en el PCAP y a los términos de la oferta, sin detallar el sistema retributivo del concesionario.

- *Inversión total:* 93.545.800 €, de los que 74.951.800 €[20] corresponden a inversión en infraestructura, superestructura y otros; y 18.594.000 € a inversión en material móvil, con una subvención total inicial (valor año 2005) de 34.148.629 €.

- *Unidades móviles*: Consta en el contrato que Madrid Infraestructuras del Transporte (MINTRA) –entidad pública empresarial de la Comunidad de Madrid[21]–, aportaba un compromiso de venta de nueve unidades móviles a la concesionaria a razón de 2.066.000 €/unidad (IVA excluido) que se adjuntaba como anexo al mismo, aun cuando este documento no estaba suscrito por MINTRA. Igualmente, la sociedad concesionaria se comprometía a adquirir de MINTRA la partida correspondiente al 5% de repuestos al precio de 103.000 €/unidad (IVA excluido). Posteriormente, el 31 de enero de 2007, la concesionaria se subrogó en la posición que mantenía MINTRA con el fabricante de las unidades móviles.

- *Duración de la concesión*: Cuarenta años a contar desde el día siguiente al de la firma del contrato, es decir, hasta el 22 de agosto de 2045.

II.1.3. Ejecución de las obras

Como se ha indicado, entre las prestaciones objeto del contrato de concesión de obra pública del tranvía de Parla se encontraba la redacción del proyecto de construcción.

De acuerdo con la cláusula 22 del PCAP, el proyecto de construcción de las obras presentado por el concesionario debía ser aprobado por las Administraciones intervinientes, el Ayuntamiento de Parla y el CRTM.

Ni el PCAP ni el PPT del contrato de concesión determinaban un plazo fijo para la presentación del proyecto constructivo del tranvía de Parla, como requería el art. 230.1.j) del TRLCAP, sino que esto se dejaba a criterio del concesionario, que debía entregarlo conforme a las fases y dentro de los plazos por él ofertados.

Conforme a lo convenido en el contrato, y como se ha señalado, las obras habían de realizarse en dos fases. La primera, en un plazo máximo de dieciséis meses, desde la fecha del acta de comprobación de replanteo y, la segunda, en un máximo siete meses desde la fecha del fin de la obra de la primera fase.

---

[20] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que el presupuesto correspondiente a infraestructura, superestructura y otros ascendió a 74.731.800,01 € y entiende que la cifra que figura en el Anteproyecto por este concepto se corresponde con algún error de transcripción del CRTM, para lo que remite copia de una memoria de la "solución variante", que carece de firma. Entre la documentación disponible en el curso de la fiscalización, figura la oferta económica presentada en la licitación que resultó seleccionada, firmada por las empresas proponentes, correspondiéndose su importe con el que se señala en el Anteproyecto de Informe alegado. Igual cuantía consta en el contrato formalizado.

[21] Extinguida mediante Ley 4/2011, de 28 de julio.

II.1.3.1. Desarrollo de la ejecución

II.1.3.1.a) Fase I

- ***Proyecto constructivo de la fase I***

El 2 de septiembre de 2005, el CRTM recibió de la sociedad concesionaria el proyecto constructivo referido a la fase I para su supervisión y, en su caso, aprobación en el plazo de treinta días por las Administraciones intervinientes, de acuerdo con lo dispuesto en la cláusula 22 del PCAP.

Examinado el proyecto, se emitió un informe técnico por el CRTM el 20 de septiembre de 2005, en el que se relacionaban una serie de extremos que debían ser corregidos o definidos con más detalle para que pudiera ser aprobado definitivamente el proyecto. No obstante, y ante la necesidad manifestada por el Ayuntamiento de Parla de comenzar a la mayor brevedad las obras, se proponía su aprobación, emplazando a la concesionaria para que solventara las deficiencias sin que ello supusiera variación del plazo de ejecución.

En concreto, se indicaban como puntos del proyecto constructivo de la fase I que no se correspondían con la oferta adjudicada, los siguientes:

- No figuraban los tramos 7 y 8. Según el informe, el concesionario había solicitado al Ayuntamiento de Parla que se incorporaran estos tramos al proyecto de la fase II, quien lo aceptaba y lo trasladaba al CRTM, como órgano de contratación, para su aprobación[22].
- No contenía la documentación correspondiente a las partidas destinadas a mejoras urbanísticas recogidas en la oferta variante –adecuaciones urbanísticas en distintos puntos de la traza y aparcamientos–. Este aspecto resultaba relevante ya que, según el informe técnico del Ayuntamiento, las mejoras urbanísticas debían ser especialmente consideradas para la selección de este concesionario[23].

Igualmente el informe relacionaba diversos aspectos contenidos en la oferta que no se encontraban definidos en el proyecto presentado, siendo algunos de ellos significativos al ser precisamente los propuestos como mejoras y que habían fundamentado la adjudicación de la oferta en su opción *"variante";* a saber:

- Remodelación del entorno de la estación de cercanías para mejorar la interconexión modal.
- Integración urbanística de la traza del tranvía en una de las calles del Municipio.
- Integración urbanística del resto de la traza, con el objetivo de remodelar y adaptar el entorno al nuevo modo de transporte.
- Definición de la arquitectura e imagen de las paradas.

Dada la indefinición de estos extremos, el informe del CRTM proponía que se realizara un estudio detallado, para lo que se mantendrían reuniones de coordinación periódicas entre la concesionaria, el Ayuntamiento de Parla, el CRTM y la dirección facultativa. Asimismo, en el citado informe se

---

[22] Este cambio se fundamentaba en que los tramos 7 y 8 discurrían por zona de campo aún pendiente de urbanizar, coincidente con el principio y final de línea, en espera de la ejecución urbanística correspondiente, por lo que su ejecución y puesta en explotación supondría la marcha en vacío en una parte de su recorrido.

[23] Respecto de la alegación de quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 relativa a que el informe municipal carecía de validez jurídica, véase nota al pie de página nº 18.

incluían diversos aspectos sobre modificaciones del trazado, algunos de los cuales no eran aceptados o debían ser corregidos.

Un informe técnico del Ayuntamiento (de 30 de septiembre de 2005) también recogía una serie de aspectos que debían ser revisados o definidos más en detalle por la concesionaria. No obstante, manifestaba que no existían inconvenientes para su aprobación *"ante la necesidad de empezar las obras con la mayor brevedad, debido a la urgencia en que el sistema de transporte pueda comenzar su funcionamiento según el programa establecido,* […] *emplazando a la concesionaria a tomar las medidas oportunas para solventar diligentemente los puntos indicados, sin que ello suponga ninguna variación en el plazo de ejecución ni en el presupuesto ajustado que se define en este documento".*

A la vista de los informes emitidos, el Pleno del Ayuntamiento de Parla, en sesión de 11 de octubre de 2005, aprobó el proyecto técnico de la fase I, exigiendo al constructor diligencia para cumplir las observaciones de los informes, a fin de que se atendiera el plazo de ejecución. De acuerdo con la oferta variante adjudicada, el presupuesto máximo de ejecución material de la obra civil de la fase I ascendía a la siguiente cuantía:

	En €
Fase I (sin los tramos 7 y 8):	36.680.457
Mejoras urbanísticas:	4.282.372
TOTAL	**40.962.829**

El CRTM, por su parte, no adoptó acuerdo de aprobación del proyecto constructivo de la fase I. Esta Entidad entendió que no le correspondía proceder a dicha aprobación al ser el Ayuntamiento de Parla, de acuerdo con el PCAP, la entidad titular de las infraestructuras, de las obras e instalaciones asociadas, del material móvil y del resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema de transporte, no atendiendo, por tanto, a lo previsto en la cláusula 22 del PCAP, que requería la aprobación por ambas Administraciones intervinientes[24].

- ***Construcción de la fase I***

El 28 de septiembre de 2005, antes de que se aprobara por el Pleno del Ayuntamiento de Parla el proyecto constructivo, se procedió a la firma del acta de comprobación de replanteo de la fase I de la Línea 1 del tranvía, en la que se autorizó el inicio de las obras con las siguientes precisiones:

- El proyecto preveía una mayor ocupación para la zona de cocheras que la establecida en el concurso. En el acta se concedía un plazo de dos meses para llevar a cabo las gestiones para disponer del suelo necesario para la construcción de las cocheras.
- Se precisaba el derribo de una nave industrial ubicada en los terrenos cuya permuta había sido acordada por el Ayuntamiento el 21 de junio de 2005.
- Se requería el derribo de un bloque de viviendas situado en una zona por la que discurriría el tranvía.

[24] El Presidente del CRTM alega que la razón de la falta de aprobación del proyecto constructivo se debió a que la entidad había propuesto la realización de un estudio detallado y la corrección de algunos aspectos como las modificaciones del trazado. Esta alegación no desvirtúa lo indicado en el Informe, puesto que, una vez subsanadas tales deficiencias, el CRTM pudo haber aprobado el proyecto con arreglo a lo dispuesto en el PCAP.

- La definición del proyecto en la zona de la estación de cercanías quedaba condicionada a los acuerdos que se suscribieran con RENFE y ADIF.

Estas salvedades fueron abordándose a lo largo de la ejecución del contrato, dando lugar algunas de ellas a modificaciones del proyecto, con el consiguiente incremento del coste inicial, cuyo contenido, alcance y repercusión se analizan en el Epígrafe II.1.4. de este Informe.

En la referida acta se advertía asimismo que, aun cuando el proyecto aprobado contemplaba el paso inferior del tranvía bajo la carretera M-408 en el entorno de la plaza de toros, la oferta variante recogía –aunque no ofertaba– también la posibilidad de deprimir la M-408, solución que las Administraciones estimaban favorable, habiendo solicitado la concesionaria la viabilidad técnica por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid.

Las obras correspondientes a la fase I de la línea 1 del tranvía debían finalizarse el 28 de enero de 2007. Mediante escrito de 30 de marzo de 2007 la concesionaria comunicó al CRTM que habían concluido las obras correspondientes a la fase I, con el consiguiente retraso que ello representaba respecto de la fecha prevista, emitiéndose el certificado de final de obra por la dirección de las obras el 4 de mayo. En este certificado se puso de manifiesto que los trabajos podían ser recibidos por la Administración, al no constatarse en las inspecciones de calidad realizadas durante las obras defectos constructivos que impidieran la explotación del tranvía, recogiendo en un anexo adjunto una relación de incidencias y remates que debían ser solventados, y que afectaban a las cocheras y a la plataforma así como al sistema de calidad de ambas.

El acta de comprobación de ejecución de las obras, en la que se declaraba la conformidad con las obras ejecutadas, se firmó el 1 de junio de 2007. En esta acta se hacía mención a otro informe final elaborado por la asistencia técnica –no facilitado a este Tribunal de Cuentas–, donde igualmente se relacionaban una serie de defectos cuya subsanación debía llevarse a efecto en el plazo de dos meses.

La autorización por parte del Ayuntamiento de Parla y del CRTM para la puesta en servicio de esta fase se efectuó el 5 de junio de 2007, sin que se tenga constancia de si fueron subsanados los defectos identificados en los informes técnicos.

II.1.3.1.b) Fase II

- ***Proyecto constructivo Fase II***

Con fecha 4 de mayo de 2007 la empresa concesionaria presentó el proyecto de ejecución para la construcción, mantenimiento y explotación de la fase II de la línea 1 del tranvía.

Analizada la documentación por el Ayuntamiento de Parla y por el CRTM, y a la vista del informe de revisión elaborado por la asistencia técnica contratada por este último, los representantes de ambas entidades, mediante escrito conjunto de 10 de mayo, informaron favorablemente dicho proyecto para su aprobación, única y exclusivamente desde el punto de vista técnico, haciendo constar que deberían incorporarse al proyecto las indicaciones contenidas en el citado informe. En ese mismo escrito se advertía sobre la absoluta disconformidad de ambas entidades respecto al presupuesto, de manera que requerían a la empresa concesionaria para que lo rectificara.

No se ha facilitado información a este Tribunal de Cuentas sobre el importe de este presupuesto, así como sobre si se subsanaron los errores detectados y si finalmente se dio la correspondiente conformidad al presupuesto presentado. No se ha acreditado que el Ayuntamiento y el CRTM aprobaran formalmente el proyecto de esta fase II.

- ***Construcción Fase II***

La fase II de la Línea 1 del tranvía se llevó a cabo, a su vez, en otras dos etapas –fases IIa y IIb–, que no estaban previstas inicialmente, sin que se conozcan las razones que justificaron dicha segregación, ni si fue aprobada por el Ayuntamiento de Parla y por el CRTM.

Previo al comienzo de estas obras no se emitió acta de comprobación de replanteo, como requieren los artículos 142 del TRLCAP y 139 y 140 del RGLCAP. Únicamente se dispone de dos escritos de la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local del Ayuntamiento de Parla en los que se alude al inicio de las mismas. En el primero de ellos, de 31 de mayo de 2006, se advertía a la sociedad concesionaria que habían comenzado las labores de excavación y terraplanado en la traza que afectaban a la fase II, cuando aún no se había aprobado el proyecto. En el segundo, de 12 de junio de 2006, antes de que se hubiese presentado el proyecto (4 de mayo de 2007), se le informaba de la inexistencia de inconvenientes para el inicio de las obras de esta fase.

El certificado de final de la fase IIa) se emitió por la dirección de las obras el 28 de agosto de 2007. En un anexo adjunto se recogía una relación de incidencias no subsanadas, disconformidades con el sistema de calidad, así como una lista de remates y trabajos por terminar, si bien al no considerarse defectos constructivos que impidieran la explotación del tranvía, se puso de manifiesto que los trabajos podían ser recibidos por la Administración.

El 5 de septiembre de 2007 se firmó el acta de comprobación de ejecución de las obras relativas a esta fase IIa), en la que se declaraba la conformidad con las obras realizadas, aunque se remitía a un informe final sobre la puesta en marcha del tranvía en su fase IIa), concediéndose un plazo de dos meses para la subsanación de una serie de defectos que, como figura en el acta, fueron advertidos por la asistencia técnica en su informe, que no ha sido facilitado a este Tribunal de Cuentas.

La autorización por parte del Ayuntamiento de Parla y del CRTM para la puesta en servicio de esta fase IIa) se efectuó el 8 de septiembre de 2007, sin que se hubieran solventado todas las incidencias detectadas según se desprende de dos escritos de 5 de noviembre y 5 de diciembre de 2007, remitidos por los técnicos municipales a la empresa concesionaria. No consta a este Tribunal de Cuentas, no obstante haberse solicitado esta información, si finalmente se resolvieron estas incidencias, y si, en su caso, se impusieron al contratista las sanciones previstas en el PCAP.

Respecto de la fase IIb, el certificado de final de obra se emitió por la dirección de las obras el 12 de mayo de 2008, poniendo de manifiesto que los trabajos podían ser recibidos por la Administración, aunque en un anexo adjunto se relacionaban una serie de remates y trabajos por terminar. El 13 de mayo de 2008 se firmó el acta de comprobación de ejecución de estas obras, en la que igualmente se hacía referencia a los defectos detectados por la asistencia técnica del CRTM, concediendo un mes para su subsanación y concluía que la calidad del servicio no era la adecuada mientras el sistema de información al viajero no se encontrase totalmente operativo.

La autorización por parte del Ayuntamiento de Parla y del CRTM para la puesta en servicio de esta fase IIb) se efectuó el 21 de mayo de 2008, sin que se disponga de la documentación acreditativa de la subsanación de las deficiencias observadas por la asistencia técnica.

La finalización de las obras se produjo con un retraso de cinco meses respecto de la fecha prevista.

El trazado final del tranvía de Parla se ajustó a lo señalado en el proyecto adjudicado, sin que entrara en funcionamiento la parada Parla-Norte por no haberse iniciado la construcción de la prevista estación ferroviaria de cercanías.

El tranvía circula por una plataforma reservada de siete metros de ancho para ambas direcciones, con preferencia en los cuarenta cruces semafóricos. El servicio en los dos sentidos es idéntico,

discurriendo a una velocidad comercial media de 19 km/h y con una frecuencia de paso a las horas punta de alrededor de siete minutos.

II.1.3.2. Inspección y vigilancia de las obras

El 15 de diciembre de 2005 el CRTM contrató, por un importe de 1.155.666 €, IVA incluido (996.263,79 €, IVA excluido), una asistencia técnica para la "*inspección, vigilancia y trabajos de coordinación en materia de seguridad y salud, de las obras de construcción de la línea 1 del tranvía de Parla*", dos meses después de que se aprobase el proyecto técnico de la fase I.

A la licitación de este contrato se presentaron 23 ofertas, de la cuales 18 fueron admitidas. Las ofertas fueron analizadas en el correspondiente informe atendiendo a los criterios de adjudicación. No consta que las valoraciones de las ofertas estuvieran suficientemente motivadas respecto de algunos extremos. Así, en ocasiones –como ocurría con los criterios *"sistemática y programación de la actuación a desarrollar"* y *"memoria de la oferta"–,* el informe señalaba, simplemente por referencia, si las ofertas desarrollaban lo indicado en el pliego o presentaban mejoras –sin especificar en qué consistían y su alcance–. En relación con el criterio *"grado de compromiso de colaboración con la dirección de los trabajos para la elaboración y redacción de las mejoras y modificados al proyecto que resultasen necesarias durante la obra"*, al no detallar el PCAP el alcance de esta colaboración, todas las ofertas, por el hecho de asumir ese compromiso, obtuvieron la máxima puntuación (20 puntos). La inclusión de este último criterio podía no resultar muy procedente toda vez que en un contrato de vigilancia y control en apoyo del órgano de contratación la entidad vigilante debe guardar la necesaria distancia con el ejecutor de la obra, que es el supervisado.

De acuerdo con lo dispuesto en el PPT, el contratista adjudicatario de esta asistencia técnica debía llevar a cabo una serie de estudios que se realizarían con carácter previo a la ejecución de las obras, durante el desarrollo de las mismas y en su fase final.

En la fase inicial, el contratista debía efectuar un análisis del proyecto de construcción, comprobando que contenía la definición completa de las obras a construir, su adecuación a lo especificado en el PPT, así como la necesidad de posibles obras no comprendidas en el mismo. Basándose en la información obtenida del concesionario, el consultor debía redactar unas conclusiones, que contemplarían, al menos, la posibilidad de cumplimiento de los objetivos del proyecto, la necesidad de actuaciones complementarias y la propuesta de decisiones.

Como se ha señalado, cuando se formalizó este contrato, en diciembre de 2005, el proyecto constructivo referido a la fase I ya se había presentado por la sociedad concesionaria ante el CRTM para su supervisión y aprobación –2 de septiembre de 2005– y había sido aprobado por el Ayuntamiento de Parla –21 de octubre de 2005–, por lo que la realización del análisis por la empresa supervisora de un proyecto ya aprobado, carecía de la efectividad precisa, lo que refleja una planificación inadecuada en este punto. De hecho, según la documentación facilitada por el CRTM, no consta se emitiera por la asistencia informe a este respecto.

En relación con esta fase inicial, el CRTM ha facilitado el "*informe de revisión del proyecto de construcción y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla fase II*", de mayo de 2007, en el que se indicaban una serie de deficiencias que, como se señala en el Subepígrafe II.1.3.1.b, no consta fueran subsanadas por la empresa concesionaria.

Durante la fase de la construcción, el contratista había de hacer un seguimiento de la obra ejecutada y, como trabajos complementarios, la revisión y control de la documentación que se fuese generando, incluidas las modificaciones que se produjesen durante el desarrollo de la obra, y la emisión de informes de control. Entre las funciones de la asistencia contratada por el CRTM se encontraba el control y la supervisión de los proyectos modificados que pudieran redactarse

durante la ejecución de la obra, por lo que a través del ejercicio de la actuación supervisora que a aquella le correspondía, se podía tomar conocimiento de dichas modificaciones.

Se han recibido en este Tribunal de Cuentas, en el trámite de alegaciones, seis informes elaborados por la asistencia técnica en los que se describen las actividades realizadas, en el correspondiente mes al que cada uno se refiere, en la ejecución de las obras de construcción de la línea tranviaria y se hace un seguimiento, entre otros extremos, del plan de seguridad y salud, del personal, de las subcontrataciones, del programa de trabajo así como del presupuesto y la planificación. Algunos de esos informes incluyen un cuadro resumen de los incrementos presupuestarios producidos hasta la fecha y que constituían modificaciones del proyecto inicial[25].

En la fase final de la obra, el contratista adjudicatario de la asistencia, además de redactar una serie de informes finales, había de realizar pruebas de carga y de funcionamiento de las instalaciones y del tranvía con el fin de preparar el expediente para la recepción de las obras.

En relación con esta fase final, se dispone de dos informes. En uno de ellos denominado *"Informe final sobre la puesta en marcha de la línea 1 del tranvía de Parla fase IIb)"*, de mayo de 2008, se relacionaban una serie de incidencias, de las que no se tiene constancia se subsanaran. En el otro, denominado *"Informe final calidad y estado final de la línea 1 del tranvía de Parla"*, de septiembre de 2008, se valoraba la calidad de las obras y su estado final, incluyendo las notificaciones de incidencias pendientes de resolver. Este informe incluía un cuadro resumen del presupuesto de liquidación, en el que se recogía el importe del proyecto, así como todos los incrementos que se produjeron durante la ejecución de las obras, y que se analizan en el Epígrafe II.1.4 de este Informe.

II.1.4. Modificaciones del proyecto constructivo

II.1.4.1. Consideraciones generales

En virtud de la cláusula 22 del PCAP, la Administración podía introducir modificaciones en el proyecto por razón de interés público, siempre que fueran debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas, debiendo justificarlo debidamente en el expediente. En estos casos, el plan económico-financiero de la concesión debía recoger, mediante los oportunos ajustes, los efectos derivados del incremento de los costes por esta razón.

Aludiendo a esta cláusula, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, en sesiones de 22 de diciembre de 2006 y 29 de junio de 2009, aprobó el gasto correspondiente a una serie de modificaciones efectuadas al proyecto inicial -aprobación del "precio final reconocido"-, así como determinados proyectos nuevos que, incluyendo la revisión de precios, generaron, en su conjunto,

[25] Junto a los informes se han aportado en alegaciones otros cinco documentos sin la firma de todos o algunos de los técnicos responsables de su redacción.

un incremento del coste de las obras de 36.097.294 €, IVA no incluido, lo que representó el 38,6% sobre el coste inicial[26].

En ninguno de los proyectos aprobados se justificó debidamente que se debieran a necesidades nuevas o causas imprevistas, como requerían tanto el artículo 240 del TRLCAP como el PCAP. Los informes técnicos municipales emitidos al efecto señalaban únicamente que dichas actuaciones respondían a razones de interés público, así como a nuevas necesidades y a modificaciones *"desprendidas de la incidencia en la estructura urbana que suponía la ejecución de la obra del tranvía"*, añadiendo que se producían por causa de modificaciones puntuales, servicios afectados e imprecisiones del proyecto original. A estos efectos debe recordarse que el PCAP preveía que el concesionario había de responder de los daños derivados de los defectos de los proyectos de construcción, conservación y explotación de la obra pública que le fueran imputables, por lo que, en tal caso, esta cláusula debió hacerse efectiva.

Algunas de las modificaciones relativas al tranvía de Parla, como las referidas al proyecto de agua reciclada en la traza del tranvía o a determinadas actuaciones del proyecto sobre nuevo mobiliario urbano y elementos ornamentales, no se encontraban previstas en el proyecto inicial y su relación funcional con el objeto principal del contrato de concesión era inexistente, por lo que su ejecución por la empresa concesionaria, con ausencia de licitación y de concurrencia, no podía ampararse en el artículo 240 del TRLCAP que regulaba las modificaciones contractuales[27].

En efecto, los artículos 101 y 240 del TRLCAP establecían unos límites a toda modificación contractual, de manera que, una vez perfeccionado el contrato, el órgano de contratación solo podría introducir modificaciones por razón de interés público en los elementos que lo integran cuando fueran debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas, justificándolo debidamente en el expediente, debiendo entenderse *"necesidades nuevas" o "causas imprevistas",* en sentido estrictamente jurídico, como aquellos extremos que no existían en el momento de la contratación y, por tanto, no extensible a los que pudieran identificarse con elementos, hechos o circunstancias que existieran en aquel momento y que no se hubieran tenido en cuenta en la contratación.

---

[26] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que el Ayuntamiento aprobó las actuaciones realizadas *"por lo que se refiere a su coste"*, al no encontrar disconformidad a las modificaciones al proyecto inicialmente presentado ni por el CRTM ni por la asistencia técnica contratada para la vigilancia de las obras. Debe señalarse, en primer lugar, que el acta de la sesión de 22 de diciembre de 2006 de la Junta de Gobierno Local expresamente se refiere a la *"aprobación propuesta modificación contrato concesión línea 1 del tranvía. Aprobación proyectos parciales de construcción",* incluyendo en este punto aquellos proyectos de obras para su aprobación y posterior ejecución por el concesionario. Por otra parte, ha de indicarse que, aun cuando el CRTM pudiera conocer, a través de los informes de la asistencia técnica de inspección y vigilancia de las obras, las actuaciones llevadas a cabo durante la ejecución de la obra, no se ha acreditado que el CRTM diera conformidad ni aprobara tales modificaciones, como entidad a la que le correspondía la contratación.

En la alegación tratada en este punto y en otras formuladas a los distintos Subepígrafes del Epígrafe II.1.4 del Informe, este alegante reitera que el CRTM tenía conocimiento de la práctica de las correspondientes actuaciones del Ayuntamiento, sin que ello sea argumento o se aporte fundamento adicional que desvirtúe, modifique o atenúe la incidencia que en cada caso se alega. Cuando se produzca esta circunstancia a lo largo de este Informe, se hará expresa mención, por referencia a esta nota al pie de página, a lo aquí expuesto.

[27] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 señala que en el caso del mobiliario y elementos ornamentales, el proyecto contenía partidas específicas para tal cometido, por lo que la ampliación del mismo estaría amparada por el contrato de concesión. Este argumento no desvirtúa lo que se recoge en el Informe en la medida en que en el mismo se indica que eran "*determinadas actuaciones"* las que se encontraban en la situación que se pone de manifiesto y no todas [véase Subepígrafe II.1.4.2.c)].

Ciertamente, si bien la contratación pública está presidida por el derecho que corresponde a la Administración de modificar el vínculo contractual por razón de interés público –artículo 249 b) del TRLCAP–, dicha prerrogativa no es ilimitada, pues celebrada mediante licitación pública la adjudicación de un contrato, la solución presentada por el adjudicatario y seleccionada no puede ser alterada sustancialmente por la vía de la modificación contractual, pues, además de una infracción legal, representa un quebranto de los principios de libre concurrencia y buena fe que deben presidir la contratación de las Administraciones Públicas, teniendo en cuenta que los licitadores distintos del adjudicatario podían haber presentado otras proposiciones diferentes si hubieran sido conocedores, no solo del grado de mejoras aceptadas al adjudicatario, sino también de las modificaciones producidas.

A este respecto cabe citar la Sentencia del Tribunal de Justicia Europeo, de 29 de abril de 2004, Asunto Comisión/cas Succhi di Frutta SpA. C-496/99 P, que se expresa al respecto en los siguientes términos: *"Si la entidad adjudicadora estuviera autorizada para modificar a su arbitrio, durante la fase de ejecución del contrato, las propias condiciones de licitación, sin que las disposiciones pertinentes aplicables contengan una habilitación expresa en tal sentido, los términos de la adjudicación del contrato, tal como se estipularon inicialmente, resultarían desnaturalizados. Además, dicha práctica supondría inevitablemente la vulneración de los principios de transparencia y de igualdad de trato entre los licitadores, puesto que la aplicación uniforme de las condiciones de licitación y la objetividad del procedimiento dejarían de estar garantizadas".* Esta misma sentencia define las condiciones esenciales del contrato como *"aquellas estipulaciones que de haber figurado en el anuncio de licitación o en los pliegos, hubieran permitido presentar a los licitadores una oferta sustancialmente diferente".*

Por otra parte, ha de señalarse que las modificaciones del proyecto constructivo se ejecutaron sin observar la tramitación legalmente prevista; con omisión de las correspondientes memorias explicativas que justificasen su necesidad, la desviación producida y la improcedencia de la convocatoria de una nueva licitación; así como sin los correspondientes informes de la Oficina de Supervisión de Proyectos.

El artículo 102 del RGLCAP exige que *"cuando sea necesario introducir alguna modificación en el contrato, se redactará la oportuna propuesta integrada por los documentos que justifiquen, describan y valoren aquella. La aprobación por el órgano de contratación requerirá la previa audiencia del contratista y la fiscalización del gasto correspondiente".* Sin embargo, en muchas de las modificaciones acordadas en las obras del tranvía de Parla, las memorias o informes de los técnicos municipales se emitieron cuando aquellas estaban ya en ejecución o finalizadas, al igual que se hizo con la fiscalización del gasto.

Estas modificaciones no fueron objeto de formalización, como debía efectuarse de acuerdo con el artículo 101.2 del TRLCAP, ni la garantía definitiva se reajustó, conforme el artículo 42 del texto legal, para que guardase la debida proporción con el precio del contrato resultante de su modificación.

Además, el gasto derivado de algunas de las modificaciones fue aprobado por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, una vez ya ejecutadas, como ocurre con la modificación de aparcamientos disuasorios, la depresión de la M-408, la ampliación de unidades móviles, el

colector C/Juan Carlos I, los honorarios del arquitecto de coordinación adecuación urbanística y ciertas actuaciones en la traza del tranvía[28].

Previamente a los acuerdos de 26 de diciembre de 2006 y 29 de junio de 2009, se informó por la Intervención municipal sobre las deficiencias detectadas en la tramitación de las modificaciones contractuales y sobre el hecho de que el órgano competente para su aprobación era el CRTM, como órgano de contratación, sin perjuicio de que correspondiera al Ayuntamiento de Parla la aprobación de los gastos que del expediente se derivasen como Administración obligada contractualmente al pago de las obras.

Con fecha 10 de enero de 2007 el Ayuntamiento de Parla comunicó al CRTM los acuerdos adoptados por la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006, relativos a las modificaciones del contrato de concesión y de aprobación de los precios finales reconocidos.

Tras analizar la documentación, el CRTM se dirigió al Ayuntamiento el 1 de marzo siguiente, indicándole que por parte de esa Corporación había existido una continua omisión del procedimiento en relación con su obligación de informarle formalmente, como órgano de contratación, habiéndose realizado numerosas modificaciones del proyecto sin seguir los procedimientos adecuados[29]. En todo caso, y sin perjuicio de que el Ayuntamiento incumplió la obligación de información al CRTM que le correspondía, en este punto ha de indicarse que, siendo así que representantes de la asistencia técnica contratada para la inspección y vigilancia de las obras participaron en reuniones con el Ayuntamiento de Parla, la dirección facultativa y con la empresa concesionaria, y, que dicha asistencia técnica emitía informes periódicos en los que le informaba sobre las actuaciones realizadas en la ejecución de las obras, como se expone en el Subepígrafe II.1.3.2, el CRTM hubo de tener conocimiento de las modificaciones, al menos por esta vía.

En el referido escrito de 1 de marzo el CRTM, asimismo, advertía que las *"denominadas peticiones de la Administración"* habían sido llevadas a cabo unilateralmente por el Ayuntamiento e, incluso, en ocasiones, se habían efectuado sin seguir las recomendaciones y criterios expuestos por el CRTM, especialmente en lo relativo a la intermodalidad en el entorno de la estación de Parla Centro, que veía notablemente empeorada la integración con los servicios de autobuses urbanos e interurbanos. Asimismo, el CRTM estimaba que en algunos de los proyectos modificados la relación funcional de los mismos con el objeto principal del contrato de concesión era dudosa, de manera que la ausencia de licitación y de concurrencia en ningún caso podía estar amparada en el artículo 140.2 del TRLCAP.

Además, con objeto de valorar las solicitudes de modificación del contrato de concesión, el CRTM reclamó al Ayuntamiento de Parla una serie de documentos, petición que fue reiterada en otros dos escritos respecto de parte de la documentación que aún no había sido aportada.

---

[28] El que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre noviembre de 2008 y octubre de 2014 alega que la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla no acordó aprobar la adjudicación de ninguna obra, modificado o nuevo proyecto, sino que simplemente propuso la regularización de unas obras previamente adjudicadas y terminadas, a los efectos y con la finalidad expresada en las propuestas elevadas a ese órgano. Debe señalarse al respecto que el alegante no ha acreditado que, previamente a la ejecución de esas obras, se tramitaran los correspondientes expedientes de modificación contractual, como requería el TRLCAP.

[29] En línea con lo expuesto en la nota al pie de página nº 26, párrafo segundo, lo alegado por el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 en nada afecta a la incidencia que en este párrafo se recoge respecto a la comunicación del Ayuntamiento y al seguimiento por este de los procedimientos legales.

Igualmente, con fecha 6 de julio de 2009 el CRTM recibió copia certificada del Acuerdo de la Junta de Gobierno Local, celebrada con fecha 29 de junio de 2009, en la que se aprobaban nuevas inversiones como consecuencia de las modificaciones introducidas en el proyecto de construcción de la línea 1 del tranvía.

El CRTM, que era la Entidad a la que correspondía la contratación, no aprobó las modificaciones a que se refieren los acuerdos del Ayuntamiento de 22 de diciembre de 2006 y 29 de junio de 2009.

II.1.4.2. Proyectos modificados

A continuación se analizan cada uno de los proyectos y actuaciones modificados o nuevos aprobados por la Junta del Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla en relación con el tranvía.

II.1.4.2.a) Remodelación y mejora estación de cercanías

- ***Remodelación de la Estación Centro de Cercanías***

El 19 de abril de 2006 el Ayuntamiento de Parla y las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE suscribieron un convenio de colaboración en materia de transporte de cercanías ferroviarias al objeto de sentar las bases relacionadas con la construcción de una nueva estación de cercanías RENFE en la zona norte de Parla, la futura ampliación de la línea C4 hasta el sur de la ciudad para ubicar en aquella zona una nueva estación sur y la remodelación de la estación centro. Respecto de esta última actuación, el convenio establecía la realización de una serie de obras de transformación o reforma necesarias para garantizar un intercambio eficaz en la estación terminal de Parla.

El convenio preveía para dicha remodelación un coste total de 4.350.000 €, IVA incluido, cantidad que comprendía la redacción del proyecto, la dirección facultativa y la asistencia técnica del control de obras, así como cualesquiera otra actividad facultativa y técnica necesaria para el buen fin de las obras y su puesta en explotación. La obligación que asumió el Ayuntamiento consistió en el pago del 50% del importe, así como del exceso que pudiera resultar del proyecto constructivo que se aprobase o de la liquidación de las obras, siendo a cargo de ADIF el abono del otro 50% de coste inicial estimado en el Convenio, en concepto de importe máximo.

Para la ejecución de estas obras de remodelación, la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, en sesión celebrada el 22 de diciembre de 2006, acordó iniciar los trámites para la modificación del contrato de concesión de obra pública a fin de que se pudieran realizar con el alcance previsto en el convenio.

La inclusión de este proyecto como modificación del contrato principal no se tramitó conforme a lo indicado en el PCAP ni en el TRLCAP[30]. La Intervención municipal informó sobre el convenio que

[30] En las alegaciones de quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 se indica que la remodelación de la Estación de Cercanías estaba amparada por el PCAP y por la legislación sobre contratación administrativa de aplicación, que regulaba las modificaciones contractuales. Añade que en este expediente, teniendo en cuenta el Convenio firmado con ADIF/RENFE, el PCAP y la oferta variante, *"más que una modificación contractual, estamos en presencia de una concreción del objeto contratado".* No pueden aceptarse tales consideraciones ya que las obras que se aprobaron no se limitaron a concretar lo ofertado por el adjudicatario en su oferta variante, sino que su alcance fue mucho mayor, lo que dio lugar a un incremento del gasto. Por otra parte, debe señalarse que el TRLCAP permitía que los contratos fueran modificados, si bien requería para ello que se observaran unos trámites y que se debiera a razones de interés público debidamente justificadas, extremos que no tuvieron lugar en el supuesto analizado.

se viene refiriendo, indicando precisamente que las modificaciones al contrato debían aprobarse por la entidad que ejercía como órgano de contratación, con sujeción a lo estipulado en los artículos 101, 240 y 249 del TRLCAP y concordantes del RGLCAP. Asimismo, respecto a la existencia de crédito, condicionó su informe favorable a la efectiva modificación del plan financiero del contrato de concesión, autorizando en los respectivos presupuestos los créditos necesarios para su cobertura.

Por otra parte, cabe señalar que, siendo así que la empresa concesionaria había incluido en su oferta, como una de las mejoras propuestas, la remodelación de la estación de cercanías por un importe de 1.001.036 €, no quedaron suficientemente justificadas en el expediente contractual las diferencias entre la oferta presentada y las reformas que ahora se planteaban y que implicaban un incremento de los costes.

Con ocasión de la aprobación por el Pleno del Ayuntamiento de Parla del proyecto de ejecución para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía el 11 de octubre de 2005, se señaló que la oferta variante adjudicada contenía aportaciones para la remodelación de la estación de cercanías para mejorar la interconexión modal, avanzándose que el Ayuntamiento iba a formalizar el oportuno convenio con la titular de la infraestructura, ADIF, a fin de conseguir la necesaria coordinación entre ambas Administraciones y mejorar de esta forma la interconexión modal con los autobuses que tenían parada próxima con la estación, lo que también se reflejaba en el acta de comprobación de replanteo de 28 de septiembre de 2005, suscrita por representantes del CRTM y del Ayuntamiento de Parla.

Para la ejecución de estas obras el Ayuntamiento de Parla encargó, con anterioridad a que formalizara el convenio con ADIF y RENFE, la redacción del proyecto directamente a la empresa concesionaria, disponiendo de un escrito dirigido a esta por la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local, de 18 de enero de 2006, en el que le solicitaba su redacción. Este proyecto fue presentado en agosto de ese mismo año, con un presupuesto por importe de 3.750.000 €, más IVA, que comprometía al Ayuntamiento de Parla, según el convenio suscrito con RENFE y ADIF el 19 de abril de 2006, en 1.875.000 €, más IVA, y a ADIF en una cantidad igual.

El acta de replanteo e inicio de las obras de remodelación se expidió el 5 de noviembre de 2006, antes de que se aprobara por el Pleno esta modificación. No se emitió la correspondiente acta de recepción, en los términos previstos en el artículo 110.2 del TRLCAP, de las obras ejecutadas, disponiéndose únicamente de un certificado final de obras emitido por la dirección facultativa el 19 de diciembre de 2007.

- ***Montaje ascensor panorámico***

Al margen del convenio formalizado con ADIF el 19 de diciembre de 2006, el Ayuntamiento de Parla aprobó una ampliación de la inversión para llevar a cabo la remodelación del ascensor de la estación de cercanías y su conversión en panorámico, por importe de 60.000 €, cuya instalación fue también ejecutada por la empresa concesionaria. El proyecto redactado al efecto justificaba su construcción en el hecho de que, si bien el proyecto de remodelación de la estación de cercanías no afectaba al vestíbulo ni a los elementos que los comunicaban, se había apreciado con posterioridad la discordancia que existía entre la obra ejecutada y la caja de ascensor existente, extremo que pone de manifiesto una deficiente previsión del proyecto inicial.

Mediante escrito de 1 de octubre de 2006, de la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local se comunicó a la empresa concesionaria que el Ayuntamiento de Parla se comprometía a sufragar las inversiones derivadas de la remodelación del ascensor de la estación, si bien no se ha acreditado que existiera acuerdo municipal previo que asumiera dicho compromiso, no siendo hasta el 22 de diciembre de ese año cuando se aprobó por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla la referida inversión, junto con el proyecto constructivo de remodelación de la estación de cercanías.

No se dispone de documentación sobre la ejecución de estas obras, salvo el certificado final emitido por la dirección facultativa el 17 de marzo de 2008.

- ***Impermeabilización de la estación de cercanías***

Debido a las filtraciones procedentes del agua de las lluvias, una vez iniciadas las obras de remodelación de la estación de cercanías se realizaron modificaciones en el proyecto, en particular, en el capítulo de impermeabilización, que formó parte de la oferta variante que resultó adjudicataria, por un importe de 95.948 €, más IVA.

Según el informe técnico municipal, las filtraciones afectaban al normal funcionamiento del ascensor, escaleras mecánicas y a la seguridad de los usuarios en la zona de andenes, que, en ocasiones, llegaban a inutilizar los sistemas de elevación y transporte en días de intensa lluvia. Sin embargo, no se acreditó que se tratara de necesidades nuevas o causas imprevistas que no pudieran haber sido tenidas en cuenta en la fase preparatoria del proyecto de remodelación de la estación de cercanías, como requería el artículo 101 del TRCAP, pues expresamente se indicaba que el problema de las humedades se venía sufriendo desde hacía años y así quedaba patente en la afloración de sales en superficies de hormigón visto, filtrándose el agua en el interior de la estación y provocando deterioro en otros elementos, con *"corrosión de pilares metálicos del núcleo de ascensor, oxidación en placas de señalización, desprendimiento de alicatados tras la caja de ascensor, humedades en tabiques y desprendimiento de las juntas en el solado del andén"*. Incluso, se afirmaba que estas humedades provocaban *"corte de servicio de los elementos de elevación y transporte de viajeros, como el ascensor y las escaleras mecánicas"*, impidiendo el acceso a personas de movilidad reducida y, en consecuencia, haciendo que *"la estación quede fuera de la normativa"*.

Estas obras fueron ejecutadas por la empresa concesionaria del contrato principal, sin que se tramitara expediente alguno ni se formalizara documento contractual al respecto, constando únicamente un informe sobre los daños habidos en la estación por las humedades así como el proyecto redactado por la empresa.

La aprobación del gasto derivado de estas obras se llevó a cabo por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, en su sesión de 29 de junio de 2009, una vez que habían sido ejecutadas y emitido el correspondiente certificado final por la dirección facultativa.

II.1.4.2.b) Infraestructuras de paso por carretera M-408

- ***Proyecto depresión M-408***

La carretera M-408, que une las localidades de Pinto y Parla, resultaba interceptada en el punto kilométrico 0+204 (vía derecha) por el trazado de la línea del tranvía. Para resolver el cruce entre las dos infraestructuras, el proyecto constructivo contemplaba el paso inferior del tranvía bajo esa carretera, por un importe de 452.070 €, más IVA, según la oferta adjudicada. Como se señala en el Subepígrafe II.1.2.3 del Informe, la oferta variante recogía también esta solución.

Como se señala en el acta del Pleno del Ayuntamiento de Parla de 11 de octubre de 2005, con posterioridad a la aprobación del proyecto se obtuvo autorización de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid para deprimir la carretera, permitiendo, según se declara en dicho acta, una mejor distribución del tráfico viario.

Para ello, el Ayuntamiento de Parla solicitó, sin tramitación de expediente previo y sin que se formalizara documento alguno, la redacción del proyecto de ejecución de estas obras a la empresa

concesionaria, asumiendo los costes derivados de su ejecución. El importe de este proyecto ascendió a 1.276.070 €, lo que supuso un aumento de 824.000 €, IVA excluido[31].

La Junta de Gobierno Local aprobó este proyecto así como el incremento de la inversión correspondiente, en su sesión de 22 de diciembre de 2006, una vez finalizadas las obras y recibidas por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid el 8 de octubre de ese mismo año.

- ***Nuevo paso inferior bajo carretera M-408***

La carretera M-408 resultaba también interceptada en el punto kilométrico 23+235 (vía derecha) por el trazado de la línea del tranvía. Para resolver el cruce entre las dos infraestructuras, el proyecto constructivo preveía un paso inferior del tranvía bajo esa carretera, por un importe de 1.228.903 €, más IVA, según la oferta adjudicada.

Con posterioridad, y en previsión de futuras actuaciones que se realizaran en la carretera, se decidió modificar lo inicialmente previsto en el proyecto adjudicado, entre otros extremos, aumentando la longitud de la estructura de cruce bajo la misma.

Con este fin, la empresa concesionaria del contrato principal presentó un proyecto, por un importe de 2.414.127 €, más IVA, que originaba un aumento de la inversión de 1.185.224 €, más IVA.

Al igual que en los anteriores proyectos, esta modificación se llevó a cabo sin que se tramitara previamente expediente alguno ni se formalizara en documento administrativo, de acuerdo con lo previsto 101 del TRLCAP. Tampoco se justificó que las modificaciones introducidas se debieran a necesidades nuevas o causas imprevistas, como requería el artículo 240 del TRLCAP.

La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla aprobó el 29 de junio de 2009 el precio final de las obras de construcción de este paso inferior, una vez ya habían sido ejecutadas por la empresa concesionaria. No se dispone de documentación acreditativa de su ejecución ni de su recepción por la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, salvo de un certificado final de obra de 5 de mayo de 2008, emitido por la dirección facultativa, en el que se hacía constar que las obras habían concluido en su totalidad.

II.1.4.2.c) Integración del tranvía en la traza urbana

- ***Adecuación urbana***

La oferta variante adjudicada en el contrato de concesión contenía una serie de aportaciones para la integración urbanística de la traza del tranvía, por un importe total de 3.932.406 €. Sin embargo, como se señala en el informe técnico del CRTM de 20 de septiembre de 2005 y en el acta del Pleno del Ayuntamiento de Parla de 11 de octubre de 2005, estas aportaciones no se contemplaban en el proyecto constructivo que se presentó a esa sesión, quedando aplazada su definición más detallada a un momento posterior. El Pleno municipal dispuso que para llevar a cabo dicha definición, la concesionaria debería seguir las instrucciones de los servicios técnicos municipales.

---

[31] En línea con lo expuesto en la nota al pie de página nº 26, párrafo segundo, lo alegado por el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 no desvirtúa la incidencia puesta de manifiesto en el Informe, relativa a la falta de tramitación del expediente contractual previo.

Fue por tanto con posterioridad cuando se elaboró el proyecto comprensivo de toda la traza de integración urbanística, cuyo presupuesto ascendió a 17.864.371 €, dando lugar a una ampliación de la inversión de 13.931.965 €.

Este proyecto redefinió el ámbito de actuación, ampliando el previsto en la oferta formulada por el concesionario y creando nuevas zonas verdes. También incluyó nuevos materiales, no solo en las zonas de adecuación urbana, sino también en la plataforma y las paradas del tranvía, incorporando pavimentos de piedra natural y prefabricados de alta calidad. También incorporó servicios de drenaje y alcantarillado, así como diferentes elementos ornamentales como esculturas urbanas, juegos infantiles y fuentes.

El objeto y contenido de estas actuaciones así como el hecho de que se decidiera que su definición se efectuara en un momento posterior a la aprobación del proyecto inicial, reflejan una deficiente tramitación de las obras y, en particular, de su fase preparatoria, pues debía haber sido en esa fase previa donde se hubieran concretado los requerimientos de la Administración y su alcance, con el fin de que las ofertas se ajustaran a las necesidades reales de la misma.

Un examen más pormenorizado de las mejoras propuestas por la que posteriormente fue adjudicataria de la concesión, en la fase de valoración de las ofertas, delimitando su contenido y la valoración económica ofrecida por aquella con el fin de conocer si las mismas satisfacían plenamente las exigencias de la Administración, hubiera contribuido a que estuvieran más definidas las aportaciones para la integración urbanística en el proyecto posteriormente presentado. Sin embargo, como ya se indicó anteriormente, el informe técnico de valoración de las ofertas del CRTM previo a la adjudicación, señalaba que *"el Ayuntamiento de Parla ha solicitado la conveniencia de adjudicar la opción variante ofertada por el grupo licitador, frente a la opción base. Esta oferta variante ofrece una serie de mejoras cualitativas y cuantitativas para el municipio de Parla, tanto desde el punto urbanístico como del medio ambiente"*.

En el informe técnico de valoración de las ofertas emitido por el Ayuntamiento de Parla, referido en el Subepígrafe II.1.2.3, se mencionaron las mejoras aportadas, indicando al respecto que la empresa concesionaria había introducido en la oferta variante *"la ejecución de las mejoras urbanísticas con reurbanización completa",* añadiendo que "*esta oferta ha analizado con detenimiento la trama urbana que es preciso mantener para la integración urbana del tranvía. Este aspecto es fundamental dada la importancia de la incidencia de esta infraestructura en la ordenación urbanística de la ciudad.*

Acomete la peatonalización de la Calle Real completa con urbanización de fachada a fachada creando nuevas áreas estanciales en el centro urbano, y acomete obras de urbanización de la traza del resto de trazado. Es interesante la reordenación de las calles N y Q, dada la incidencia por la ocupación de la traza de la vía en estas avenidas con la consiguiente pérdida de capacidad de las mismas, siendo las más importantes de Parla Este, y asumiendo que tiene bastantes problemas de conexión con vías de comunicación exteriores. La solución propuesta dota, al establecer un único sentido en las avenidas (antes de doble sentido), de mayor capacidad especialmente por eliminar los giros a izquierda".

No obstante lo manifestado en el informe de valoración municipal, resulta evidente que las mejoras propuestas no se ajustaban en su totalidad a los requerimientos del Ayuntamiento en lo que se refiere a la integración urbanística de la traza del tranvía, procediéndose a la realización de modificaciones con posterioridad a la aprobación del proyecto y ampliándose la partida destinada a la adecuación urbanística en un 454%.

Además, algunas de las actuaciones que se introdujeron en este proyecto modificado excedían del objeto del contrato de concesión, como es el caso de los elementos ornamentales –esculturas urbanas–, los juegos infantiles o las fuentes, de manera que su ejecución por la concesionaria, sin tramitación de un nuevo expediente contractual y al margen de todo tipo de publicidad y concurrencia, resultó contraria a lo dispuesto en el TRLCAP.

Asimismo, debe señalarse que una de las cláusulas del PPT del contrato de concesión de obra pública, incluida en la Parte I: Diseño del Sistema, referida al *"planeamiento urbanístico y ordenación territorial",* disponía que *"la urbanización de las calles recorridas por la nueva línea, a excepción de la franja ocupada por el tranvía, será realizada o directamente por la Administración local, o bien por el adjudicatario mediante compensación económica canalizada a través de la Administración"* y añadía que *"el proyecto constructivo de la línea del tranvía incluirá las soluciones de urbanización de las calles, avenidas y/u otros espacios públicos por donde discurra. En el caso de que alguna Administración encargue al adjudicatario la redacción de otros proyectos constructivos o de urbanización en coordinación con el de la franja del tranvía, los honorarios de redacción y de ejecución serán costeados por aquella, previo acuerdo entre ambas partes".*

Esta cláusula implicaba la posible adjudicación en favor del adjudicatario, de manera ilimitada y sin publicidad y concurrencia alguna, de la redacción de otros proyectos constructivos o de urbanización, vulnerando lo dispuesto en el TRLCAP en cuanto a los procedimientos de contratación y selección de los contratistas, así como los principios que han de presidir la contratación administrativa[32].

Respecto de estas obras así como de su ejecución se dispone de copia de un proyecto constructivo de abril de 2006, remitido al Tribunal de Cuentas en el trámite de alegaciones –que no cuenta con la aprobación del CRTM ni del Ayuntamiento de Parla–, en el que se incluye un apartado referido a la urbanización y a las modificaciones que se habían efectuado en la misma. Igualmente, se dispone de un escrito de la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local de 13 de septiembre de 2006, en el que se comunicaba a la concesionaria la aceptación del precio final ofertado indicándose que se procedería a tramitar su aprobación por la Junta de Gobierno Local, lo que se produjo el 22 de diciembre de ese mismo año.

En el acta de la reunión de 3 de noviembre de 2015 –aportada en el trámite de alegaciones– para el seguimiento de las obras, a la que asistieron representantes del CRTM, del Ayuntamiento y de la empresa concesionaria, figura que el Ayuntamiento estableció una clasificación en tres tipos de actuaciones en relación con los trabajos de la definición urbana, en función de la calidad de los acabados en diferentes zonas de la ciudad, habiendo manifestado al respecto el CRTM los sobrecostes que la elección de determinados materiales podía conllevar. También en alguno de los informes mensuales elaborados por la empresa contratada para la inspección y vigilancia de las obras del tranvía se hacía referencia al incremento presupuestario producido por estas actuaciones.

El certificado final de obra, expedido por la dirección facultativa, es de 30 de abril de 2008, muy posterior a la finalización de estas obras.

- ***Mobiliario urbano y elementos ornamentales***

El proyecto constructivo incluía una partida destinada al mobiliario urbano por importe de 1.512.055 €, más IVA.

En enero de 2007 el Ayuntamiento de Parla, a través de una comunicación dirigida por la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local a la empresa concesionaria, le encargó la redacción de un proyecto complementario de mobiliario urbano y

[32] El hecho de que el PCAP hubiera sido informado por los Servicios Jurídicos de la Comunidad, como alega quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008, no contradice la incidencia contenida en el Informe.

elementos ornamentales, con el alcance y contenidos fijados por la Entidad y por un importe máximo de 3.077.476 €[33].

Posteriormente, el concesionario presentó un proyecto, fechado en enero de 2008, cuyo importe ascendió a 6.991.507 €, lo que implicaba un incremento sobre el coste inicial de 5.479.452 €, más IVA. Este proyecto incluía la colocación de una barandilla a lo largo de la plataforma del tranvía, así como jardinería para las nuevas zonas verdes, juegos infantiles, bancos, papeleras, bolardos, jardineras, pérgolas y esculturas urbanas.

Para la introducción de las nuevas partidas o la modificación de las ya existentes no se tramitó expediente alguno, ni se motivó si se debía a necesidades nuevas o causas imprevistas. De hecho, la memoria del proyecto hacía alusión a una serie de razones que reflejaban deficiencias e imprecisiones del proyecto inicialmente aprobado, al señalar que *"era necesario concretar más en detalle todas esas partidas, y se vio la necesidad de colocar una barandilla a lo largo de la plataforma del tranvía en consonancia con los nuevos elementos que redundara en la seguridad de los peatones y del tráfico rodado de la zona. De la misma manera había que reforzar la jardinería para las nuevas zonas verdes, y mejorar la que inicialmente estaba prevista en proyecto"*. Debe recordarse que, con arreglo al PCAP, correspondía al concesionario responder de las imprecisiones del proyecto, que le fueran imputables[34].

No se emitió el correspondiente acta de recepción de estas obras, en los términos previstos en el artículo 110.2 del TRLCAP, disponiendo únicamente de un certificado final de obra de 30 de abril de 2008, expedido por la dirección facultativa, en el que se hacía constar que las obras habían concluido en su totalidad.

La aprobación del precio final de estas obras se efectuó por la Junta de Gobierno Local el 29 de junio de 2009, una vez habían sido ejecutadas.

- ***Contratación de arquitecto para la coordinación de la adecuación urbanística***

Por el alcance que conllevaba la adecuación urbanística del proyecto del tranvía de Parla en la estructura urbana y las nuevas solicitudes efectuadas por el Ayuntamiento, la entidad concesionaria consideró oportuno y propuso el 1 de marzo de 2006 la contratación de un arquitecto[35].

---

[33] En el trámite de alegaciones y en relación con la cuestión que se plantea en este párrafo del Informe, quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 ha aportado un documento sin firma de enero de 2007, en el que se incluye una nota técnica de 30 de enero de 2007 donde se hace referencia a la instalación de barandillas o jardineras a fin mejorar la seguridad en colegios y zonas estrechas. Debe precisarse que en algunas de las actas de las reuniones para el seguimiento de las obras, a la que asistieron representantes del CRTM, del Ayuntamiento y de la empresa concesionaria –aportadas también en el trámite de alegaciones–, se ponía de manifiesto el desacuerdo del CRTM con tal medida.

[34] Quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 señala que las modificaciones introducidas no se debieron a circunstancias imputables a defectos del proyecto sino a situaciones nuevas y peticiones de la Administración: las barandillas para dotar de mayor seguridad vial y los nuevos espacios ajardinados por la generación de espacios peatonales nuevos no contemplados en el proyecto inicial. Al respecto, debe señalarse que las medidas necesarias para garantizar la seguridad vial debieron preverse en el proyecto inicial. La generación de espacios peatonales nuevos que se alega no ha resultado acreditada documentalmente y, de haberse producido, debieron haber dado lugar a la correspondiente tramitación de la modificación contractual. Por lo tanto, la alegación no desvirtúa lo recogido en el Informe.

[35] En las alegaciones de quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 se indica que *"desde el principio hasta el final de proyecto se puso de manifiesto la necesidad de que un arquitecto estuviese presente para el diseño y acomodo a la realidad urbana"*, lo que

La propuesta fue aceptada cinco días más tarde por los Servicios Técnicos Municipales, según figura en el acta de la sesión de la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006. No consta que estos Servicios contaran con la competencia para aceptar dicha propuesta, que implicaba un coste económico para el erario municipal.

El importe solicitado por la empresa concesionaria para este fin fue de 476.000 €, más IVA. La Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local, mediante escrito de 13 de septiembre de 2006, comunicó a la concesionaria la aceptación del precio final de liquidación, si bien no fue hasta la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de ese mismo año cuando se aprobaron dichos honorarios, sin que se disponga de documentación acreditativa de los servicios prestados por la asistencia técnica desarrollada por el arquitecto contratado.

II.1.4.2.d) Actuaciones en la traza

En la Junta de Gobierno Local celebrada el 22 de diciembre de 2006 se aprobó el precio final reconocido de una serie de obras, todas ellas ya ejecutadas, que fueron calificadas como actuaciones en la traza y que fueron las siguientes:

- *Cubrición de una nave:*

Según el trazado del tranvía, este debía circular por unos terrenos ocupados por una fábrica de propiedad privada. Precisamente en el acta de comprobación de replanteo se precisaba que para la construcción del tranvía era necesario el derribo de esa fábrica, comprometiéndose el Ayuntamiento a habilitar el desalojo del suelo así como al derribo y a la limpieza de la parcela. Con objeto de disponer de esos terrenos, el Pleno del Ayuntamiento de Parla, en sesión de 21 de junio de 2005, aprobó una permuta de este suelo industrial, de una superficie de 4.081,92 m^2, y otro de propiedad municipal de la misma naturaleza con una extensión de 5.314 m^2.

La permuta se formalizó entre el Ayuntamiento y la empresa propietaria el 22 de abril de 2005, antes de su aprobación por el Pleno, siendo el 20 de enero de 2006 cuando se elevó a escritura pública.

De acuerdo con un informe del arquitecto municipal, ambas fincas estaban valoradas por un importe de 670.088 €. Esta operación se llevó a cabo al amparo del artículo 112.2 del Reglamento de bienes de las entidades locales, aprobado por Real Decreto 1372/1986, de 13 de junio, según el cual *"no será necesaria la subasta en los casos de enajenación mediante permuta con otros bienes de carácter inmobiliario, previo expediente que acredite la necesidad de efectuarla y que la diferencia del valor entre los bienes que se trate de permutar no sea superior al 40 por 100 del que lo tenga mayor".*

Tras la firma del convenio para la demolición y traslado de esa fábrica, el Ayuntamiento retiró y eliminó la cubrición de una de las naves, al tratarse de material considerado como "peligroso" por la normativa de la Comunidad de Madrid, en particular placas de fibrocemento, lo que supuso un importe de 28.953 €, más IVA. Sin embargo, de acuerdo con el citado convenio, las demoliciones necesarias para la habilitación del paso del tranvía debían realizarse a costa de la mercantil y la cláusula 22 del PCAP establecía que la aparición de imprevistos corría a cargo del concesionario. No se precisaron las razones por las que se hizo cargo el Ayuntamiento, figurando únicamente en el acta de la Junta de Gobierno Local que "*[…] debido a necesidades de urgente ocupación el*

evidencia que su contratación no se debió a necesidades nuevas o causas imprevistas sino a una falta de previsión inicial.

Ayuntamiento tuvo necesidad de actuar subsidiariamente en la retirada y eliminación de la cubrición de una de las naves afectadas por dicho convenio […]"[36].

- *Nueva Casa de la Juventud:*

Por solicitud municipal se llevó a cabo el *"proyecto de demolición de la Casa de la Juventud y redacción del proyecto constructivo y dirección facultativa de la nueva Casa de la Juventud"*, por importe conjunto de 498.441 €, más IVA.

El encargo de estos proyectos se amparó en el acuerdo del Pleno municipal de 11 de octubre de 2005, en el que se preveía la realización de nuevas inversiones no incluidas en la oferta del adjudicatario, entre ellas, la nueva Casa de la Juventud, y cuyos proyectos constructivos serían aprobados por la Junta de Gobierno Local, además de proceder al reequilibrio económico-financiero de la concesión.

Estas actuaciones supusieron la ejecución de proyectos no incluidos en el proyecto inicial y que excedían del objeto del contrato de concesión, sin tramitación de un nuevo expediente contractual y al margen de publicidad y concurrencia, lo que resultó contrario a lo dispuesto en el TRLCAP, así como a los principios que fundamentan la contratación administrativa, en particular, desvirtuaba el principio de libre concurrencia al variar sustancialmente las condiciones económicas iniciales en las que se hizo la licitación[37].

- *Nuevo local comercial:*

Al resultar afectado un negocio como consecuencia de las obras del tranvía, haciéndose imposible su continuidad, por iniciativa municipal se realizaron trabajos extraordinarios para habilitar un nuevo local para aquel previo a su cierre para dar continuidad a la actividad, por importe de 84.470 €, más IVA.

Sobre la realización de algunas de las actuaciones que se refieren en este Subepígrafe– eliminación de la cubrición de una nave y obras referidas a la Casa de la Juventud–, se disponen de comunicaciones de la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local de julio de 2006 dirigidas a la empresa concesionaria informando sobre la conformidad a la justificación y realización de los trabajos e instando a su ejecución, sin que se tenga constancia de la existencia de un acuerdo previo de la Junta de Gobierno Local que amparase dichas comunicaciones.

II.1.4.2.e) Otras actuaciones en la traza

- ***Red de agua reciclada en la traza del tranvía***

Con fecha 25 de enero de 2006, el Ayuntamiento de Parla suscribió un convenio para el suministro de agua reutilizable para el riego de zonas verdes de uso público con el Ente Público de la

---

[36] En línea con lo expuesto en la nota al pie de página nº 26, párrafo segundo, lo alegado por el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 no desvirtúa las consideraciones contenidas en el Anteproyecto, al no justificarse las razones por las que el Ayuntamiento asumió el coste producido por la retirada y eliminación de la cubrición de una de las naves.

[37] Quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 alega que el PCAP preveía la introducción de modificaciones contractuales y, por tanto, amparaba las obras realizadas. Sin embargo, debe indicarse que la construcción de la nueva Casa de la Juventud no supuso la modificación del proyecto inicial, con el que por otra parte nada tiene que ver, sino que se trata de una obra nueva y al margen del objeto del contrato de concesión de obra pública.

Comunidad de Madrid Canal de Isabel II, en el que el Canal se comprometía a financiar con cargo a sus presupuestos la ejecución de las instalaciones de regeneración, impulsión, depósito de regulación y red básica de distribución.

El Ayuntamiento encargó a la concesionaria del tranvía la redacción del proyecto de obras, cuyo importe inicial, según consta en el acta de la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006, ascendía a 270.486 €, sin perjuicio de que esta cantidad o la que resultase definitivamente de la liquidación fuera reembolsada al Ayuntamiento de Parla por el Canal de Isabel II en cumplimiento del convenio.

La propuesta formulada por la Concejalía de Planificación, Gestión Urbanística y Desarrollo Local del Ayuntamiento de Parla para su aprobación por el Pleno fundamentó que se ejecutara la obra por la empresa concesionaria por cuanto, cuando se firmó el convenio entre dicho Ayuntamiento y el Canal de Isabel II, ya estaban en marcha las obras del tranvía, considerando que sería conveniente, al objeto de una mejor coordinación y optimización de las obras, que se aprovecharan las primeras para la instalación de tuberías de agua reciclada de forma que se evitaran en el futuro nuevas obras en las zonas de la traza del tranvía.

Estas obras no estaban previstas en el proyecto inicial y su objeto no estaba comprendido en el del contrato de concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía, por lo que su ejecución por la empresa concesionaria, sin tramitar expediente contractual alguno y sin que se formalizara en documento administrativo, no se ajustaba a lo dispuesto en el TRLCAP, constando únicamente la aprobación del proyecto por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla en su reunión de 22 de diciembre de 2006[38].

Según un informe de seguimiento redactado por los técnicos del Canal de Isabel II, a 24 de octubre de 2006 estas obras estaban prácticamente finalizadas, acometiéndose durante el año 2007 la subsanación de los defectos de obras detectados.

Por petición expresa del Canal de Isabel II, el Ayuntamiento solicitó al contratista la entrega de un proyecto que recogiera las obras realmente ejecutadas, lo que se llevó a cabo en enero de 2008, siendo el precio final incluido en el mismo de 499.800 €, más IVA.

Las actas de recepción de estas obras se firmaron entre el Ayuntamiento de Parla y la empresa concesionaria el 31 de marzo de 2009, y entre el Ayuntamiento y el Canal de Isabel II Gestión, S.A. el 25 de febrero de 2014. Esta última acta indicaba que el Canal pagaría las obras al Ayuntamiento por compensación con las cantidades adeudadas por el Consistorio a Canal Gestión por el servicio de abastecimiento y saneamiento de agua.

La aprobación del precio final del proyecto por importe de 499.800 €, más IVA, se llevó a efecto en la Junta de Gobierno Local de 29 de junio de 2009, sin que se conozcan las razones del incremento con respecto al inicialmente aprobado en la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006.

[38] El hecho de que el Plan Director de Suministro de Agua de Riego previera que el trazado del anillo que haría de tubería principal de transporte recorrería el trazado del tranvía, y que en las reuniones de seguimiento de las obras y en alguno de los informes mensuales elaborados por la asistencia técnica contratada por el CRTM se hiciera mención a estas obras -como alega el que fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008-, no exime de la preceptiva tramitación del expediente contractual, conforme a lo requerido por el TRLCAP, por lo que no procede efectuar modificación a este respecto en el Anteproyecto de Informe alegado.

- ***Aparcamientos disuasorios***

La ciudad de Parla presentaba un déficit importante de plazas de aparcamiento para residentes y la construcción del tranvía dificultaba más dicha situación ya que en una gran parte del trazado se iban a eliminar las plazas de aparcamiento en superficie con objeto de insertar la traza del tranvía. Para solucionar este problema, con fecha 12 de julio de 2005, el Pleno Municipal aprobó el Plan Especial para la implantación de aparcamientos de vehículos en parcelas de equipamiento público y zonas verdes, que incluía la programación de 4.706 plazas de aparcamiento.

Del total de las plazas de aparcamiento habilitado en dicho Plan, la empresa concesionaria del contrato principal se había comprometido en su oferta, como una de las mejoras propuestas, a la ejecución de cuatro de esos aparcamientos con una superficie total cercana a los 10.000 m^2, redactando los correspondientes proyectos en agosto de 2005 por un importe conjunto de 517.075 €, más IVA.

Con posterioridad y a solicitud municipal, determinadas unidades de obras de esta mejora, referidas a los cerramientos e iluminación, se modificaron, sin que, se tramitara expediente de modificación y sin que se aprobara previamente, siendo en la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006 cuando se aprobó su precio final reconocido.

Tampoco se motivaron suficientemente las razones que justificaron esta modificación, indicando únicamente el informe técnico del Ayuntamiento de Parla que dichas modificaciones se debían a los criterios municipales empleados por el Ayuntamiento de Parla en otros aparcamientos afectados por dicho Plan de Aparcamientos.

En este sentido, el proyecto de liquidación de los cuatro aparcamientos, con un total de 380 plazas y una superficie conjunta de 9.839 m^2, indicaba al respecto que se habían incorporado nuevas unidades de obra que no estaban previstas en el proyecto inicial debido a los trabajos de homogeneización de los aparcamientos ejecutados. En particular, señalaba que *"con el fin de homogeneizar los aparcamientos objeto del presente proyecto con el resto de aparcamientos municipales que se están construyendo en la actualidad en la localidad, en los que se están siguiendo unos criterios de reciente implantación, se les ha construido un muro perimetral de hormigón rematado con una barandilla superior así como se les ha dotado de alumbrado y otros elementos estéticos"*.

El presupuesto de ejecución inicialmente ofertado por la empresa concesionaria ascendía a 517.075 €, más IVA, mientras que el proyecto de liquidación presentado con las mejoras incorporadas supuso un total de 804.371 €, más IVA, lo que implicó un aumento de la inversión de 287.296 €, más IVA.

No se dispone de la documentación relativa a la ejecución de las obras, salvo el acta de recepción, que se expidió el 30 de marzo de 2007.

- ***Colector 1500 C/ Juan Carlos I***

La intervención en el casco urbano de Parla como consecuencia de las obras dio lugar a la necesidad del desvío y reposición de determinados servicios urbanos afectados por la traza del tranvía, entre ellos, un colector de 1500 mm, que fue modificado, aumentando su diámetro respecto del proyecto original.

Según informe técnico del Ayuntamiento, aunque el proyecto constructivo recogía las actuaciones a ejecutar en relación con los servicios urbanos afectados, la falta de precisión e información de la realidad física de los mismos por las compañías suministradoras y por el inventario municipal había supuesto que el proyecto específico de servicios afectados hubiera sufrido modificaciones. Asimismo, este informe indicaba que uno de los colectores había aumentado su diámetro respecto del proyecto original debido al deteriorado estado de los colectores municipales existentes, que habían provocado diversas interrupciones por roturas e importantes problemas hidráulicos. A la

vista de lo anterior, el informe concluía que los servicios municipales habían determinado la ejecución de un único colector de diámetro 1500 mm.

Las razones expuestas en el informe municipal ponen de manifiesto que el cambio de colector no se debió a necesidades nuevas o imprevistas, puesto que los problemas hidráulicos ya se venían produciendo con anterioridad, sino a deficiencias en los estudios previos realizados con el fin de comprobar los servicios afectados, su situación y las necesidades reales para una correcta ejecución del contrato.

En este sentido, el PPT, en el apartado referido a los servicios afectados, exigía que, una vez definidas las obras proyectadas se replanteara la situación sobre el terreno, identificando y señalando la ubicación de los distintos servicios, entre los que citaban los de abastecimiento de aguas o saneamientos, indicando que, tras su localización e identificación, se habría de realizar un levantamiento topográfico local en el entorno del punto de interceptación, determinando con exactitud las coordenadas y cotas de los diferentes elementos del trazado afectados. Asimismo, el PPT disponía que el concesionario debía consultar antes del comienzo de los trabajos a las entidades públicas y privadas afectadas sobre la localización exacta de los servicios existentes, debiendo adoptar las medidas necesarias para efectuar el desvío y reposición de los servicios que fueran necesarios para la ejecución de las obras y siendo de su responsabilidad los proyectos precisos.

Según la oferta adjudicada, el presupuesto de ejecución inicialmente aprobado para esta partida había sido de 14.942 €, más IVA, mientras el importe final ascendió a 904.203 €, más IVA, lo que supuso un aumento de la inversión de 889.261 €, más IVA, con la consiguiente necesidad de incorporar al plan económico-financiero el aumento de inversión.

Estas actuaciones se llevaron a cabo por la empresa concesionaria sin que se tramitara expediente y sin que la entidad local aprobara previamente el incremento de la inversión, siendo en la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006, una vez ejecutadas, cuando se aprobó su precio final reconocido.

II.1.4.2.f) Expediente de liquidación

Bajo la denominación de *"expediente de liquidación de la Línea 1 del tranvía de Parla"*, la Junta de Gobierno Local, en su reunión celebrada 29 de junio de 2009, aprobó una serie de gastos derivados de diversas obras que, por su naturaleza, no tenían cabida en los expedientes relacionados anteriormente, y que incluían modificaciones en las instalaciones tranviarias y de regulación de tráfico que surgieron como consecuencia de la puesta en explotación de la fase IIa), cambio de calidades en marquesinas y armarios de las paradas que pasaron a ser de acero inoxidable, así como unidades de adecuación urbana para la zona de Parla Este, que no estaban previstas inicialmente.

El presupuesto de ejecución ofertado y aprobado inicialmente ascendía a un total de 1.395.057 €, más IVA. Posteriormente, y según consta en el acta de la Junta de Gobierno Local, se presentó por la empresa concesionaria carta de entrega del proyecto de expediente de liquidación de la línea 1 del tranvía, de fecha 18 de marzo 2008, para la tramitación y aprobación del precio final reconocido de 6.892.923 €, más IVA, lo que suponía un aumento de la inversión de 5.497.867 €, más IVA.

Todas estas obras, al igual que las relacionadas en los Subepígrafes anteriores, se ejecutaron sin tramitación previa, aprobándose su importe final por la Junta de Gobierno Local el 29 de junio de 2009, una vez ejecutadas por la empresa concesionaria y sin que el informe técnico municipal,

emitido para la aprobación del precio final reconocido de este proyecto, motivara que se debieran a necesidades nuevas o causas imprevistas[39].

II.1.4.2.g) Ampliación de unidades móviles

Según la cláusula 28 del PCAP era obligación del concesionario la adquisición del material móvil, pudiendo la Administración en la firma del contrato concesional aportar o comprometer las unidades móviles para parte o para el total de la operación del sistema de acuerdo con la oferta presentada, quedando, si así fuera, el concesionario obligado a aceptar los mismos e introducirlos en la concesión.

Como ya se ha señalado, al contrato de concesión de obra pública se adjuntó un anexo en el que se constataba que la entidad pública MINTRA –entidad extinguida por Ley 4/2011, de 28 de julio, habiendo pasado sus atribuciones a la actual Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid– se comprometía a vender a la concesionaria nueve unidades móviles por un importe total de 18.594.000 €, más IVA (2.066.000 €, más IVA, por unidad), debiendo ponerse a disposición tres de ellas en enero de 2007 y 6 en febrero de ese mismo año.

En ese mismo anexo se indicaba que la empresa concesionaria también adquiriría la partida correspondiente al 5% de repuestos por un importe de 103.000 €, más IVA, por unidad.

Respecto de otros conceptos relacionados con la señalización del material móvil (SAE, radioteléfono, señalización en tren y videovigilancia), otros sistemas (canceladoras de a bordo, simulación de conducción), así como de la revisión de precios y la inspección de las unidades móviles, el anexo señalaba que quedaban pendientes de futuras negociaciones, añadiendo que, en caso de producirse gastos adicionales respecto de la oferta adjudicada por estos estos conceptos, tendría lugar el requilibrio económico de la concesión.

Precisamente, antes de la formalización del contrato, la Concejalía del Área de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local, mediante escrito de 9 agosto de 2005, había comunicado a MINTRA que no se instalaran en las unidades móviles los sistemas de señalización (SAE, radioteléfono, señalización en tren y videovigilancia) y otros sistemas (canceladoras de a bordo, simulación de conducción), al emplear la empresa adjudicataria sistemas distintos a los ofrecidos. Igualmente, indicaba que no se incluyeran en el acuerdo los gastos por inspección del material móvil.

Una vez formalizado el contrato, MINTRA y la concesionaria suscribieron el 31 de enero de 2007 un contrato de cesión de derechos respecto del material móvil para transporte ferroviario, en virtud del cual la concesionaria se subrogaba en la posición jurídica que tenía MINTRA respecto de la adquisición de las nueve unidades móviles, obligándose a abonarle las cantidades que hasta entonces había satisfecho al suministrador, así como las relativas a las inspecciones de fabricación correspondientes.

Conforme se detallaba en el anexo del referido contrato, el importe de cada unidad móvil se incrementó en 289.663,93 € –incluida en esa cuantía la partida correspondiente al 5% de repuestos por 103.000 €–, resultando un precio final de 2.355.663 €, siendo la causa de este incremento la incorporación en el precio del material móvil de prestaciones tales como la vigilancia, radiotelefonía,

---

[39] En línea con lo expuesto en la nota al pie de página nº 26, segundo párrafo, la alegación de quien fuera Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla entre junio de 1999 y noviembre de 2008 confirma que las actuaciones acometidas se efectuaron sin que se modificara previamente el contrato de concesión de obra pública.

validadores, nuevos equipamientos, así como los gastos originados por la inspección del material móvil; aspectos que, precisamente, con anterioridad se habían excluido.

Asimismo, según figuraba en el informe final elaborado por la asistencia técnica así como en el acuerdo de la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla de julio de 2013, se abonaron 902.678 € en concepto de revisión de precios, si bien no se dispone de documentación alguna al respecto, así como tampoco del acuerdo en que fue aprobada dicha revisión.

Las nueve unidades móviles se recibieron el 27 de marzo de 2007, aunque no fue hasta el 29 de junio de 2009 cuando la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla aprobó el aumento de la inversión, por importe de 2.606.975 €.

II.1.5. Coste total de la construcción del tranvía

El coste total por todos los conceptos generado en la construcción del tranvía ascendió a 130,7 millones de €[40], de los cuales 0,1 millones de € correspondieron a los estudios de previos, 129,6 millones de € a las obras de construcción y al suministro del material móvil, y 1 millón de € al control técnico de las obras, como se detalla en el siguiente cuadro:

Coste total generado en la construcción del tranvía (en €, IVA excluido)	
Planeamiento y viabilidad	**101.327,79**
Estudio de movilidad y transporte urbano	29.849,00
Estudio de viabilidad financiera	25.462,00
Estudio de viabilidad del trazado	25.603,00
Estudio complementario	20.413,79
Coste obra y material móvil	**129.643.093,78**
Obras	***107.539.440,31***
Obras de construcción (coste inicial)	74.951.800,00
Modificados de obras del proyecto inicial	30.939.976,00
Proyectos nuevos	1.647.664,31
Material móvil	***22.103.653,47***
Material móvil (coste inicial)	18.594.000,00
Modificaciones material móvil	2.606.975,37
Revisión de precios material móvil	902.678,10
Inspección y vigilancia	***996.263,79***
TOTAL	**130.740.685,36**

Fuente: Cuadro elaborado con los datos aportados por el Ayuntamiento de Parla

En el cuadro siguiente se especifica el detalle del coste total de la obra y el material móvil. Los incrementos de costes de las obras y el material móvil se produjeron como consecuencia de las modificaciones y proyectos nuevos aprobados por el Ayuntamiento de Parla sobre el proyecto inicial.

[40] Sobre el coste de explotación véanse los Epígrafes II.2.4 y II.2.6 de este Informe.

Resumen de los costes de la obra y suministros del tranvía de Parla (IVA excluido)

Conceptos	Proyecto inicial (A)	Partidas modificadas (B)	Nuevos proyectos (C)	Precio final reconocido (D=A+B+C)
INFRAESTRUCTURA, SUPERESTRUCTURA Y OTROS	**74.951.800,00**	**30.844.028,49**	**1.743.611,82**	**107.539.440,31**
PARTIDAS PROYECTO OBRAS NO MODIFICADAS	**66.293.313,68**	**0,00**	**0,00**	**66.293.313,68**
MODIFICADOS Y NUEVOS PROYECTOS	**8.658.486,32**	**30.844.028,49**	**1.743.611,82**	**41.246.126,63**
Remodelación y mejora estación cercanías	***1.001.035,99***	***2.748.964,01***	***155.947,51***	***3.905.947,51***
Remodelación estación de cercanías	1.001.035,99	2.748.964,01		3.750.000,00
Impermeabilización estación			95.947,51	95.947,51
Desmontaje ascensor existente y montaje de ascensor panorámico			60.000,00	60.000,00
Infraestructuras paso con carretera M-408	***1.680.972,83***	***2.009.223,54***	***0,00***	***3.690.196,37***
Depresión carretera M-408	452.069,61	824.000,00		1.276.069,61
Paso inferior bajo carretera M-408	1.228.903,22	1.185.223,54		2.414.126,76
Integración del tranvía en la traza urbana	***5.444.460,96***	***19.411.416,72***	***476.000,00***	***25.331.877,68***
Adecuación urbana	3.932.406,27	13.931.964,55		17.864.370,82
Mobiliario urbano y elementos ornamentales	1.512.054,69	5.479.452,17		6.991.506,86
Honorarios arquitecto coord. y adec. urbanística			476.000,00	476.000,00
Actuaciones en la traza			***611.864,31***	***611.864,31***
Demolición de la Casa de la Juventud y proyecto constructivo nueva Casa Juventud			498.441,46	498.441,46
Demolición fábrica			28.953,00	28.953,00
Afecciones a negocio			84.469,85	84.469,85
Otras actuaciones	***532.016,54***	***1.176.557,47***	***499.800,00***	***2.208.374,01***
Red de agua reciclada			499.800,00	499.800,00
Aparcamientos disuasorios	517.075,00	287.296,20		804.371,20
Colector 1500 c/ Juan Carlos I	14.941,54	889.261,27		904.202,81
Liquidación	***0,00***	***5.497.866,75***		***5.497.866,75***
MATERIAL MÓVIL	**18.594.000,00**		**3.509.653,47**	**22.103.653,47**
Unidades móviles	18.594.000,00		2.606.975,37	21.200.975,37
Revisión de precios	0,00		902.678,10	902.678,10
TOTAL COSTE EJECUCIÓN	**93.545.800,00**	**30.844.028,49**	**5.253.265,29**	**129.643.093,78**

Fuente: Cuadro elaborado con los datos que resultan de la documentación del Ayuntamiento de Parla y del informe de la asistencia técnica de vigilancia y control de las obras

II.2. RÉGIMEN ECONÓMICO DE LA CONCESIÓN DEL TRANVÍA: RELACIONES FINANCIERAS

La cláusula 38 del PCAP del contrato principal señala que "*la retribución del concesionario será la determinada por las subvenciones, tarifas a cobrar a los usuarios y aportaciones que realizará la Administración. Además, el concesionario tendrá derecho a percibir los ingresos derivados de la explotación de servicios comerciales complementarios. Además a partir del sexto año de explotación, el concesionario tendrá derecho al ingreso generado por la recaudación del billetaje*".

La retribución del concesionario se compone, por tanto, de cinco corrientes financieras diferenciadas:

- Subvención de capital a la inversión
- Aportaciones a la inversión
- Billetaje
- Aportaciones a la explotación
- Ingresos complementarios

II.2.1. Subvención de capital

La subvención de capital corría íntegramente a cargo del Ayuntamiento. El PCAP establecía que la aportación por inversión era una cantidad fija a ofertar a lo largo de la concesión, permitiendo que la inversión en infraestructuras e instalaciones fijas (incluido el material móvil y gastos capitalizados) se subvencionase en un 33% de su valor a través de aportaciones realizadas por la Administración o entidades de ella dependientes o participadas.

Se previó que la subvención de capital se aportaría al cumplimiento de determinados hitos. De acuerdo con la oferta del adjudicatario se devengaría por los importes siguientes:

Hito	Acontecimiento	%	Sub. Inicial *(en €)*
A	Un año después del acta de inicio y replanteo	50%	17.074.314
B	Finalización de la fase I	25%	8.537.157
C	Finalización de la fase II	25%	8.537.157
			34.148.628

Los gastos que podían ser capitalizados a efectos de determinar la subvención no se establecieron en el texto articulado del PCAP, sino en su Anexo II - *Modelo de proposición - oferta económica resumen,* y únicamente corresponderían al IVA no deducible derivado de la subvención de capital y a los gastos financieros en el periodo de construcción. La cuantía de los gastos capitalizables no estaba delimitada y dependía del compromiso que cada licitador obtuviera de las entidades bancarias que le apoyaran financieramente.

Por otra parte, el PCAP preveía como una de las causas de restablecimiento del equilibrio económico financiero del contrato la modificación por parte de la Administración de "*las condiciones establecidas en el presente pliego, tanto para la construcción de la obra como para su posterior explotación*". Según el PCAP, el restablecimiento del equilibrio se podía realizar cambiando las tarifas, ampliando el plazo concesional, permitiendo otros aprovechamientos comerciales, modificando las cláusulas de contenido económico del propio PCAP o mediante una combinación de alguna de estas medidas.

Como se ha señalado anteriormente, los proyectos modificados no se aprobaron por el CRTM, en cuanto órgano de contratación. Sí se aprobó el gasto de dichos proyectos por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, en las sesiones de 22 de diciembre de 2006 y de 29 de junio de 2009. Las modificaciones causaron incrementos de los costes por inversiones adicionales al contrato principal, que elevaron la cuantía de la subvención de capital a 47.025.644 €. Para la financiación de estos incrementos no se hizo uso de las medidas anteriormente referidas sino que, al amparo del informe de la Intervención, se aplicó un sistema de financiación idéntico al inicial.

Como consecuencia de que algunas modificaciones se llevaron a cabo en fechas posteriores al cumplimiento de los hitos mencionados, las relaciones económicas con el concesionario por la subvención de capital se realizaron como se muestra en la siguiente cuenta:

Cuenta explicativa de los movimientos en concepto de subvención de capital a favor de la sociedad concesionaria *(en €)*

Nº	Fecha	Concepto	Debe	Haber	Saldo	Observaciones
1	29/03/2006	Pago a cuenta, Cº Parla Este	8.000.000,00		8.000.000,00	Escrito 21-03-2006 Gerente CRTM-Concejalía Urbanismo Aytº Parla. JGL 22-12-2006
2	29/03/2006	Pago a cuenta, Cº Parla Este	8.769.217,00		16.769.217,00	
3	29/09/2006	1º devengo subvención. inversión inicial		17.074.314,00	-305.097,00	Cumplimiento hito A
4	22/12/2006	Aceptación descuento	305.097,00		0,00	JGL 22-12-2006
5	22/12/2006	1º devengo: subvención incremento inversión (50%)		803.780,53	-803.780,53	JGL 22-12-2006
6	03/05/2007	Pago a cuenta, Cº Parla Este	5.000.000,00		4.196.219,47	Escrito 23-02-07 Gerente CRTM-Concejalía Urbanismo Aytº Parla. JGL 22-12-2006
7	03/05/2007	Pago a cuenta, Cº Parla Este	15.000.000,00		19.196.219,47	
8	03/05/2007	Pago a cuenta, Cº Parla Este	5.000.000,00		24.196.219,47	
9	05/06/2007	2º devengo subvención inversión inicial (25%)		8.537.157,00	15.659.062,47	Cumplimiento hito B
10	05/06/2007	2º devengo subvención incremento inversión (25%)		401.890,27	15.257.172,20	JGL 22-12-2006
11	09/10/2007	Convenio ADIF, Ayuntamiento de Parla	1.875.000,00		17.132.172,20	JGL 22-12- 2006 y 28-09-2007
12	17/03/2008	1ª y 2ª devengos subvención. Revisión precios material móvil (50% + 25%)		223.412,83	16.908.759,37	JGL 17-03-2008
13	21/05/2008	3º devengo subvención inversión inicial (25%)		8.537.157,00	8.371.602,37	Cumplimiento hito C
14	21/05/2008	3º devengo subvención incremento inversión (25%)		401.890,27	7.969.712,10	Cumplimiento hito C
15	21/05/2008	3ª devengo subvención revisión precios mat. móvil (25%)		74.470,44	7.895.241,16	Cumplimiento hito C
16	28/07/2008	Pago a cuenta, Cº Parla Este	301.630,30		8.196.871,46	Escrito 28-05-2008 Gerente CRTM-Concejalía Urbanismo Aytº Parla
17	29/06/2009	1ª, 2ª y 3ª subvención proyecto compl. "liquidación"		10.006.662,11	-1.809.790,65	Acuerdo JGL 29-06-2009
18	29/06/2009	1ª, 2ª y 3ª devengos subvención incremento gastos capitalizables		964.909,11	-2.774.699,76	Acuerdo JGL 29-06-2009
19	01/06/2011	Inclusión en el calendario de reequilibrio de la concesión	2.774.699,76		0,00	Escrito Alcalde de 1-06-2011

Fuente.- Cuadro elaborado para esta fiscalización: datos conciliados con información del Ayuntamiento de Parla, del Consorcio Parla Este y de la sociedad concesionaria[41].

Al respecto, se hacen las siguientes consideraciones:

Apuntes nº 1, 2, 6, 7, 8, y 16:

Para la gestión y ejecución urbanística de los terrenos situados en el ámbito denominado Parla Este, la Comunidad de Madrid, con una participación del 55%, y el Ayuntamiento de Parla, con el 45%, constituyeron el Consorcio urbanístico Parla Este. Entre las redes públicas que se financiarían con los recursos que se generasen por el desarrollo en este Sector estaba prevista la de infraestructuras ferroviarias.

[41] El Ayuntamiento de Parla no ha contado con una contabilidad auxiliar que permitiera conocer de forma precisa y ordenada los movimientos y el estado de la situación financiera con la empresa concesionaria, habiendo confeccionado el Tribunal de Cuentas, a los efectos de esta fiscalización, y tras la revisión de la documentación oportuna, los estados demostrativos de los movimientos contables que se exponen en el Subapartado II.2 del Informe, recogiéndose esta circunstancia al pie de cada uno de los cuadros de este Subapartado en la que tiene lugar.

En el marco de lo establecido en la cláusula 38.2 del PCAP, que, como se ha indicado, permite que las aportaciones por subvención de capital puedan realizarse por la Administración o por entidades de ellas dependientes o participadas, el 15 de diciembre de 2004, el Consejo de Administración del Consorcio Urbanístico Parla Este aprobó "*la disposición de hasta la cantidad total de cuarenta y dos millones setenta mil ochocientas cuarenta y siete euros con treinta céntimos (42.070.847,30 €) para destinarla a contribuir de manera directa o indirecta a los costes de implantación del servicio público de transporte ferroviario en el PAU-4 bis Residencial Este de Parla*", según consta en la certificación expedida por dicho Consorcio. El acuerdo se adoptó al día siguiente de que el Ayuntamiento de Parla aprobase el PEI que preveía la construcción de la línea del tranvía y antes de su publicación en el BOCM, que se produjo el 11 de enero de 2005.

El Consorcio Parla Este abonó directamente a la sociedad concesionaria del tranvía dicha cantidad en diversos pagos, todos ellos sin que pasasen por la contabilidad del Ayuntamiento de Parla, registro que hubiera procedido al tratarse de una obligación cuya titularidad corresponde a este, siendo así que la contabilidad de una entidad debe integrar la totalidad de las obligaciones y derechos reconocidos en el ejercicio. La documentación que fundamentó cada uno de los pagos consiste en diversos escritos firmados conjuntamente por la Gerencia del CRTM y la Concejalía de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local del Ayuntamiento por los que se le comunicaba al Consorcio Urbanístico Parla Este que "*se acordase la disposición y abono de las cuantías solicitadas, cantidades que la concesionaria del servicio recibiría a cuenta de la inversión subvencionable*". En estos escritos se hace referencia al señalado acuerdo de 2004 adoptado por el Consejo de Administración del Consorcio Urbanístico Parla Este.

Sobre estos pagos, debe señalarse lo siguiente:

1º. Los pagos efectuados el 29 de marzo de 2006 (apuntes 1 y 2), por una cuantía de 16.769.217 €, se realizaron con anterioridad a que se hubiera producido el hito A, el cual tuvo lugar el 29 de septiembre de 2006. La posibilidad de adelantos de la subvención de capital sólo estaba prevista en el PCAP para subvenciones adicionales y siempre a partir de enero de 2007. El adelanto injustificado de esta cuantía durante 184 días, a los tipos de interés propuestos por la oferta del adjudicatario (calculado al 4,221%, tipo de referencia +1,00% de margen o diferencial[42]), significó un ahorro financiero de algo más de 350.000 € al concesionario.

2º. La Junta de Gobierno Local aprobó el 22 de diciembre de 2006 el adelanto de pagos efectuado a la sociedad concesionaria reconociendo expresamente en el acta que esta posibilidad "*no está contemplada en el pliego ni en el modelo económico del contrato*". En el acta se justifica el cambio de calendario de las subvenciones, en parte debido a que ya se habían producido algunos pagos con anterioridad y, en parte a lo también señalado en el acta (sic) "*la posibilidad de tesorería que el citado Consorcio Urbanístico puede disponer a fecha 28-02-07, lo que también con el carácter de adelanto, representará el pago del resto del 50% de subvención inicial más el 33% de la ampliación del contrato, por importe suficiente de veinticinco millones de euros (25.000.000 €)"*, reconociendo igualmente que tampoco esta posibilidad estaba prevista en el pliego ni en el modelo económico del contrato.

3º. Los pagos realizados el 3 de mayo de 2007 (apuntes 6, 7 y 8) por dicha cuantía total de 25.000.000 € también se efectuaron antes de que los hitos B y C se hubieran producido. El adelanto a lo largo de 14 meses significó para el concesionario un ahorro financiero de algo más de 1.495.000 € (calculado al 5,655%, de conformidad con su oferta).

---

[42] La oferta plantea que el margen en la financiación de proyectos durante el periodo de construcción sería del 1%, sin indicar qué tipo de referencia se tomaría. Para los cálculos realizados, a los efectos de esta fiscalización se ha tomado el euribor a un año de abril de 2006. A partir del inicio de la explotación, el margen señalado por el concesionario ascendía a 1,15% hasta el décimo año.

4º. Las aportaciones en concepto de subvención de capital podían realizarse, conforme a la cláusula 38.2 del PCAP, por la Administración o por entidades de ella dependientes o participadas, como así se hizo. El hecho de que estas cantidades por la urbanización de la unidad Parla Este, constituyendo una obligación del Ayuntamiento, no se hubieran registrado en su contabilidad posibilitó que no se atendiera por este el pago de otras obligaciones con mayor prioridad al tener más antigüedad, de conformidad con la prelación de pagos prevista en el artículo 187 del TRLRHL, en el que se señala que "*la expedición de las órdenes de pago debe acomodarse al plan de disposición de fondos de la tesorería que se establezca por el Presidente que, en todo caso, deberá recoger la prioridad de los gastos de personal y de las obligaciones contraídas en ejercicios anteriores"*.

5º. El 28 de julio de 2008 el Consorcio Parla Este abonó a la sociedad concesionaria 301.630,30 €, con lo que se completaba la cuantía total acordada el 15 de diciembre de 2004 (apunte 16).

Apuntes nº 3 y 4:

Cumplido el hito A el 29 de septiembre de 2006, se devengó a favor del adjudicatario el 50% de la subvención de capital, cantidad cifrada en 17.074.314 €, de la que ya se habían pagado 16.769.217 €. En la Junta de Gobierno Local celebrada el 22 de diciembre de 2006 se reconoció que este pago se había realizado con antelación y que "*ello ha representado un ahorro para la Administración de 305.097 € que de suyo conllevase el interés público*", cantidad que, al no haber sido reclamada por el concesionario, se consideró un descuento. Esta cuantía, sin embargo, era inferior al coste del dinero anticipado a los tipos de referencia vigentes en aquel momento, por lo que supuso para el concesionario un ahorro económico.

Apunte nº 5:

La Junta de Gobierno Local aprobó el 22 de diciembre de 2006 el precio final reconocido del conjunto de las obras. Comoquiera que el hito A ya se había producido, con dicha aprobación se devengó el primer tramo de la subvención de capital por modificaciones a favor del concesionario, por una cuantía de 803.780,53 €.

Apuntes nº 9 y 10:

El 5 de junio de 2007 se cumplió el hito B, al haberse finalizado la fase I de las obras, originándose el segundo devengo de la subvención de capital, tanto por las obras incluidas en el proyecto primitivo como por las modificaciones.

Apunte nº 11:

En el acta de la Junta de Gobierno Local del 28 de septiembre de 2007 se requiere a ADIF el pago de 1.875.000 €. ADIF ingresó esta cantidad en la tesorería del Ayuntamiento el 1 de octubre de 2007, y este, tan sólo unos días después, (el de 9 octubre de 2007) abonó a la sociedad concesionaria dicha cantidad, aun cuando el Ayuntamiento mantenía deudas pendientes con otros acreedores con mayor antigüedad.

Apunte nº 12:

El 17 de marzo de 2008 se aprobó la modificación de precios del material móvil. Estando cumplidos a dicha fecha los hitos A y B, se produjeron los devengos 1º y 2º del derecho del concesionario a la subvención de capital por esta modificación, por importe total de 223.412,83 €.

Apuntes nº 13, 14 y 15:

El 21 de mayo de 2008 se cumplió el hito C, al finalizarse la fase II de la construcción de la línea del tranvía. Con ello se devengó el tercer y último tramo de la subvención de capital por todos los conceptos.

Apuntes nº 17 y 18:

El 29 de junio de 2009 el Pleno del Ayuntamiento aprobó el proyecto complementario denominado "liquidación". Al haberse cumplido los hitos A, B y C, se generó el derecho a la percepción de la subvención de capital en su totalidad.

Apunte nº 19:

De los 47.025.644 € de subvención de capital reconocidos por el Ayuntamiento a favor de la concesionaria, se le habían abonado hasta el 29 de junio de 2009 44.250.944,30 €, quedando pendiente de pago por este concepto 2.774.699,76 €, cantidad que fue reclamada por aquella reiteradamente. Por carta fechada el 1 de junio de 2011, dirigida por el entonces Alcalde en funciones al concesionario[43], se le informaba que las cantidades retrasadas pendientes de pago a dicha fecha se incluían en el calendario de pagos que reestablecería el equilibrio económico-financiero de la concesión.

Los pagos anticipados al concesionario a que se ha hecho referencia a lo largo de este punto II.2.1, supusieron un ahorro financiero para este, que no estaba previsto en el PCAP ni en el modelo económico del contrato, y que, en parte, no fue descontado ni compensado por la Administración.

II.2.2. Aportación a la inversión

La aportación a la inversión corría íntegramente a cargo del Ayuntamiento y, de acuerdo con el PCAP, consistía en una cantidad fija propuesta por el empresario a lo largo de la concesión, considerada como un pago aplazado de los gastos incurridos y de la financiación que implicaba.

Como se ha señalado en el Subepígrafe II.1.2.3, el grupo adjudicatario no ofertó una cantidad fija sino que presentó un calendario con las cuantías a percibir en cada uno de los años, de forma que, descontada la subvención de capital, obtuviese la *rentabilidad para el accionista* ofertada (TIR del capital)[44], calculada por diferencia entre los flujos de ingresos previstos y los flujos de los desembolsos del capital descontados los efectos de la financiación externa. No consta en los informes de valoración de las ofertas los motivos para la aceptación de un calendario de pagos no sujeto a las prescripciones del PCAP.

Según la oferta que resultó adjudicada, el calendario propuesto respondía a la secuencia de pagos de la cantidad solicitada como aportación por inversión a favor de la sociedad concesionaria, siendo esta aportación la que se expone en el siguiente cuadro:

	En €
Infraestructura, superestructura y otros	74.951.800
Material móvil	18.594.000
Presupuesto de la inversión prevista	***93.545.800***
Subvención de capital (a descontar)	-34.148.628
Aportación por inversión inicial	**59.397.172**

[43] Sobre las cantidades pendientes de pago referidas en este escrito, véase el Epígrafe II.2.4 – *Aportación a la inversión.*

[44] El PCAP determina el carácter fijo de esta cantidad al señalar que para los años 6 hasta el fin de la concesión, la aportación a la inversión sería el mismo parámetro que para los años 1 a 5. Asimismo, un licitador, distinto del que resultó adjudicatario, había solicitado aclaraciones sobre este extremo al CRTM, entidad que confirmó que la cantidad debía de ser fija.

El valor actualizado neto de los flujos de pago recogidos en el calendario a 1 de enero de 2005 al 6% (fecha y tipo de descuento señalados en el PCAP a efectos de homogeneizar las diferentes ofertas), era de 91.714.733,26 € y representaba un TIR respecto de la aportación por inversión del 11,45%. El primer pago, de 9.999.300 €, correspondió al periodo de 1 de julio de 2007 a 30 de junio de 2008, y se giró a año vencido por la sociedad concesionaria, para pasar a facturar mensualmente, a partir de la segunda anualidad, la doceava parte del importe ofertado para cada uno de los años.

A la vista de las modificaciones de las obras inicialmente previstas, que determinaron un mayor coste de la obras, el Alcalde-Presidente en funciones de Parla remitió un escrito el 1 de junio de 2011[45] a la sociedad concesionaria, sin que conste se registrase de salida en el Ayuntamiento, por el cual le informaba de dos calendarios alternativos para restablecer el equilibrio económico-financiero de la concesión, a raíz de las inversiones adicionales instadas por el Ayuntamiento por importe de 36.097.294 € y del retraso en el pago de cantidades devengadas y pendientes de pago a esa fecha por importe de 29.453.979,21 €[46]. Según el escrito, se opta por la medida "*consistente en el incremento de la cuantía de las aportaciones por inversión a abonar por la Administración*", sin que se concrete ni pueda interpretarse a cuál de los calendarios propuestos pudiera referirse. En todo caso, se señala expresamente que "*representan compromisos de pago de la Administración en euros nominales, considerando las hipótesis contenidas en el plan económico-financiero presentado*".

El escrito citado contenía un anexo que reproducía el calendario inicial, junto con dos propuestas diferentes:

Año	Oferta	Propuesta 1	Propuesta 2	Año	Oferta	Propuesta 1	Propuesta 2	Año	Oferta	Propuesta 1	Propuesta 2
2007	9.999.300	12.649.369	0	2017	7.955.900	10.004.097	12.010.931	2027	4.907.109	5.503.491	6.607.498
2008	9.546.438	12.130.813	0	2018	7.750.425	9.548.252	11.463.642	2028	4.707.809	5.290.970	6.352.344
2009	9.386.772	11.911.537	3.182.146	2019	7.542.263	9.201.770	11.047.655	2029	4.503.812	5.097.396	6.119.940
2010	9.228.568	12.607.351	4.663.155	2020	7.534.580	8.864.932	10.643.247	2030	4.294.632	4.806.019	5.770.112
2011	9.728.793	17.996.017	21.606.038	2021	7.314.530	8.654.355	10.390.428	2031	4.192.521	4.543.787	5.455.276
2012	9.379.321	18.758.699	22.521.715	2022	5.936.855	7.376.864	8.856.671	2032	1.846.178	3.030.915	3.638.920
2013	8.976.584	17.819.866	21.394.551	2023	5.755.086	6.578.299	7.897.913	2033	1.702.784	2.050.007	2.461.240
2014	8.537.740	16.588.289	19.915.918	2024	5.571.635	6.342.863	7.615.248	2034	1.558.002	1.865.024	2.239.150
2015	8.287.734	11.330.343	13.603.223	2025	5.384.122	6.144.097	7.376.610	2035	1.406.793	1.680.806	2.017.978
2016	8.094.972	10.161.314	12.199.685	2026	5.192.327	5.900.986	7.084.731	2036	1.248.819	1.508.279	1.810.842

Se desconocen los *TIR del capital* que podían representar estos calendarios y, consecuentemente, si estaban ajustados a las condiciones reguladas en el PCAP para calcular el restablecimiento del equilibrio financiero de la concesión. La opción más favorable a los intereses municipales era la propuesta 2, ya que el *TIR de la inversión* resultaba ser significativamente inferior[47]:

[45] Las elecciones locales se celebraron el 22 de mayo de 2011.

[46] Esta cuantía es la reflejada en el escrito del Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla, sin que el Tribunal de Cuentas haya podido cotejar el origen de la misma. A la vista de la información de la que se dispone en este Tribunal de Cuentas, a dicha fecha el Ayuntamiento adeudaría a la sociedad concesionaria 2.774.699,76 € por subvenciones de capital, 32.519.017,92 € de aportación a la inversión y 4.632.372,14 € por aportaciones a la explotación. En la propuesta 1 del calendario se señalaba "*caso base revisado*", y en la propuesta 2 "*flujos de caja 31-12-2010*", sin que se alcance a comprender el sentido de tales expresiones.

[47] Debe distinguirse el *TIR del capital*, entendido como la rentabilidad esperada por los fondos propios aportados por los accionistas, del *TIR de la inversión*, entendido como la rentabilidad esperada de todos los fondos necesarios (propios y ajenos) para desarrollar el proyecto. Sólo el primero es el indicador sobre el que giran los cálculos para el restablecimiento del equilibrio económico-financiero de la concesión según el PCAP. El segundo era un indicador informativo exigido en las ofertas.

En € (IVA excluido)

	Oferta	Incrementos		Propuesta 1	Propuesta 2
Infraestructura, superestructura y otros	74.951.800	32.587.641	*43,5%*	107.539.441	107.539.441
Material móvil	18.594.000	3.509.653	*18,9%*	22.103.653	22.103.653
Precio final reconocido	***93.545.800***	***36.097.294***	*38,6%*	***129.643.094***	***129.643.094***
Subvención de capital	-34.148.628	-12.877.016	*37,7%*	-47.025.644	-47.025.644
Pdte. pago 1-06-2011				29.453.979	29.453.979
Aportación inversión	**59.397.172**	**23.220.278**	*39,1%*	**112.071.429**	**112.071.429**
VAN 1-01-2005 al 6%	91.714.732			129.962.406	116.053.695
TIR de la inversión	11,45%			8,03%	6,57%

VAN: Valor actualizado neto (método de valoración, determinado mediante el descuento de los flujos de pagos en el tiempo de una inversión)

TIR: Tasa interna de retorno (indicador de la rentabilidad de una inversión, tasa de descuento de los ingresos con la que el valor de una inversión es igual a cero)

Fuente: Cuadro elaborado para este fiscalización atendiendo a los datos del Ayuntamiento de Parla

La Junta de Gobierno Local, en sesión extraordinaria y urgente de 25 de julio de 2013[48], dos años después del referido escrito, y a petición de la concesionaria de ese mismo día, según señala un informe técnico municipal, aprobó el calendario de pagos coincidente con la propuesta 1.

De conformidad con la cláusula 15.2.3.B del PCAP, entre la documentación que debía aportar el adjudicatario se incluía el plan económico-financiero, en el que, entre otra información, debía señalarse *la tasa interna de retorno para el accionista* que sería el parámetro que "*servirá de base, en su caso, para reestablecer el equilibrio económico-financiero de la concesión".* No consta que se dispusiera en el Ayuntamiento del referido plan ni de información financiera que permitiera realizar los cálculos oportunos para verificar la idoneidad del calendario aprobado[49], siendo así que, tanto los informes técnicos como los de la Intervención municipal, valoraron el nuevo calendario de pagos en función del precio final aceptado (129.643.094 €), sin considerar que sobre dicha cuantía tenía que descontarse la subvención de capital o si, como se señalaba en el escrito de 1 de junio de 2011, incluía cuantías vencidas pendientes de pago. En los referidos informes no se concretó el fondo de la cuestión: si el nuevo calendario respondía al mismo *TIR de capital* que el indicado en la proposición económica de la oferta, sistema previsto en la cláusula 37 del PCAP para restablecer el equilibrio financiero de la concesión.

Sin perjuicio de lo señalado, la Intervención indicó que era "*imprescindible consignar en los presupuestos de gastos de cada año el crédito necesario para su cobertura*", indicando que en 2013 el presupuesto vigente era el prorrogado de 2010, que no contaba con suficiente

---

[48] Mediante escrito de 22 de abril de 2015, el Ayuntamiento de Parla comunicó a este Tribunal de Cuentas que "*en la sesión extraordinaria del Pleno de este Ayuntamiento, celebrada el día 27 de enero de 2015, se trató la Declaración de lesividad de actos administrativos relacionados con la construcción, explotación y financiación de la Línea 1 del Tranvía de Parla, acordándose instar a la Junta de Gobierno, en paralelo y no en sustitución de lo acordado por este Pleno, a revisar de oficio el acuerdo de la Junta de Gobierno de 26 de Julio de 2013, por el que se ratificó el calendario de pagos a la empresa* `[concesionaria]". Con fecha 22 de enero de 2016 la Junta de Gobierno ha aprobado la declaración de lesividad del acuerdo de julio de 2013.

[49] En el expediente del contrato facilitado por el CRTM no constaba el plan económico financiero entre la documentación presentada por el adjudicatario. Advertida esta circunstancia al CRTM durante los trabajos de campo de esta fiscalización, facilitaron un fichero informático que incluía el referido plan, sin que haya sido posible verificar la coherencia de la *TIR del accionista* (9,92%) con los flujos de ingresos y gastos señalados en el mismo.

consignación presupuestaria, advirtiendo que, en consecuencia, se infringiría la limitación recogida en el artículo 173.5 del TRLHL, señalando expresamente que "[…] *no podrán adquirirse compromisos de gastos por cuantía superior a los créditos autorizados en el estado de gastos, siendo nulos de pleno derecho los acuerdos, resoluciones y actos administrativos que infrinjan la citada norma, sin perjuicio de las responsabilidades a que haya lugar*". Asimismo recordaba la difícil situación financiera del Ayuntamiento, "*con escasa o nula solvencia para hacer frente a las obligaciones de pago a corto plazo* […] *presentando un ahorro neto negativo, lo que debe interpretarse como la existencia de insuficientes recursos para cubrir los compromisos de gastos y pagos presentes y futuros dentro de los límites de déficit y deuda pública*". La Intervención concluyó señalando que "*sin cumplir con el requisito de consignación presupuestaria y capacidad financiera el Ayuntamiento de Parla no podrá atender sus obligaciones de pago acorde con el calendario presentado por Tranvía de Parla*".

A pesar de estas advertencias, la Junta de Gobierno Local por unanimidad aprobó el calendario de pagos, indicando "*en cumplimiento del informe del Interventor, que se inicie la correspondiente modificación de créditos*", sin concretar cómo se podrían financiar los incrementos de gasto.

Las relaciones económicas del Ayuntamiento de Parla con la sociedad concesionaria por aportación a la inversión, se resumen en la siguiente cuenta:

Cuenta explicativa de los movimientos en concepto de aportación a la inversión *En € (IVA excluido)*

Año	Concepto	DEBE (pagos)	HABER (facturas)	SALDO (deuda acum.)
2008	Factura 1-jul-07 a 30-jun-08		9.999.300,00	-9.999.300,00
	Facturas 1-jul-08 a 31-dic-08		4.773.219,00	-14.772.519,00
2009	Facturas 1-ene-09 a 30-jun-09		4.773.219,00	-19.545.738,00
	Pago fras. con préstamos RDL 5/2009	3.182.146,00		-16.363.592,00
	Facturas 1-jul-09 a 31-dic-09		4.693.386,00	-21.056.978,00
2010	Facturas 1-ene-10 a 30-jun-10		4.693.386,00	-25.750.364,00
	Facturas 1-jul-10 a 31-dic-10		4.614.284,00	-30.364.648,00
	Pagos ordinarios tesorería municipal	3.098.693,00		-27.265.955,00
2011	Facturas 1-ene-11 a 31-may-11		5.253.062,92	-32.519.017,92
	Factura jun-11		1.050.612,58	-33.569.630,50
	Facturas 1-jul-11 a 31-dic-11		8.998.008,50	-42.567.639,00
	Pagos ordinarios tesorería municipal	1.664.462,00		-40.903.177,00
	Facturas Diferencia reequilibrio		9.448.600,50	-50.351.777,50
2012	Facturas 1-ene-12 a 30-jun-12		8.998.008,50	-59.349.786,00
	Facturas 1-jul-12 a 30-dic-12		9.379.349,50	-68.729.135,50
	Pago fras. OPA con medidas RDL 4/2012	38.016.485,35		-30.712.650,15
	Pago fras. ORP con medidas RDL 4/2012	9.336.584,97		-21.376.065,18
	Pagos ordinarios tesorería municipal	150.000,00		-21.226.065,18
2013	Facturas 1-ene-13 a 30-jun-13		9.379.349,50	-30.605.414,68
	Facturas 1-jul-13 a 31-dic-13		8.909.933,00	-39.515.347,68
	Pago fras. varias medidas RDL 8/2013 a CC	19.730.582,98		-19.784.764,70
	Pagos ordinarios tesorería municipal	60.000,00		-19.724.764,70
2014	Facturas 1-ene-14 a 30-jun-14		8.909.933,00	-28.634.697,70
	Facturas 1-jul.14 a 30-dic-14		8.294.144,50	-36.928.842,20
	Pagos ordinarios tesorería municipal	563.224,92		-36.365.617,28
	RESUMEN A 31-12-2014	**75.802.179,22**	**112.167.796,50**	**-36.365.617,28**

OPA: Obligaciones pendientes de aplicación a presupuesto

ORP: Obligaciones reconocidas en el presupuesto

CC: Cesionario de los créditos a favor de la sociedad concesionaria

Fuente: Cuadro elaborado para esta fiscalización: datos conciliados con información del Ayuntamiento de Parla y de la sociedad concesionaria

Respecto de estos apuntes, se hacen las siguientes consideraciones:

1º. De conformidad con el calendario aceptado, hasta el 31 de diciembre de 2014 se habían devengado 112.167.796,50 € por aportaciones a la inversión, habiéndose pagado 75.802.179,22 € de la siguiente forma:

Resumen de los pagos por aportación a la inversión *(En €)*	
Préstamos acogidos RDL 5/2009	3.182.146,00
Facturas pagadas en virtud RDL 4/2012	47.353.070,32
Facturas pagadas en virtud RDL 8/2013 (CC)	19.730.582,98
Endeudamiento especial pago proveedores	70.265.799,30
Pagos ordinarios con tesorería municipal	5.536.379,92
TOTAL	**75.802.179,22**

2º. El Ayuntamiento no dispuso en ningún ejercicio de crédito presupuestario suficiente para atender las obligaciones por aportación a la inversión, sin que, desde el primer momento, atendiera a su vencimiento los compromisos adquiridos. Parcialmente en 2009, con cargo a uno de los préstamos especiales suscritos en virtud del Real Decreto-ley 5/2009, abonó al concesionario 3.182.146 €.

3º. Los primeros pagos ordinarios con recursos de la tesorería municipal se realizaron en 2010.

4º. A pesar de que la revisión de calendario no se aprobó hasta julio de 2013, desde el 1 de enero de 2011 la sociedad concesionaria facturó al Ayuntamiento de acuerdo al nuevo calendario.

5º. Para atender facturas vencidas emitidas por la sociedad concesionaria, el Ayuntamiento se endeudó en 47.353.070,32 €, con cargo al fondo de proveedores regulado por el Real Decreto-ley 4/2012. Estaban reconocidas presupuestariamente facturas por 9.336.584,97 €, en tanto que 38.016.485,35 € estaban pendientes de aplicar a presupuesto.

6º. A finales de 2012, la sociedad concesionaria emitió varias facturas para ajustar los pagos de 2008, 2009 y 2010 al nuevo calendario, por 9.448.600,50 €.

7º. El 1 de agosto de 2013, los derechos ante el Ayuntamiento fueron vendidos por la sociedad concesionaria a un fondo de inversión. A 31 de diciembre de 2014, este importe ascendía a 56.096.829,08 €, de los que 19.730.582,98 € se atendieron con cargo al fondo de pago a proveedores del Real Decreto-ley 8/2013.

8º. A 31 de diciembre de 2014, la sociedad concesionaria había facturado por aportación a la inversión un total de 112.167.796,50 €, de los que aún faltaban por pagar 36.365.617,28 €.

II.2.3. Billetaje

Los ingresos por billetaje corresponden íntegramente al concesionario y, por lo tanto, percibe el precio de cada viaje. La sociedad concesionaria comercializa el billete único y el bono de 10 viajes, pero no los títulos abono mensual (TAM) y abono anual (TAA), que gestiona el CRTM. Por los viajes cancelados con estos títulos, el CRTM abona un precio de referencia al concesionario, calculado sobre la tarifa del bono de viaj**e**s (bono-10), excluido el IVA y redondeado a seis decimales. Según ha informado el CRTM este es el sistema de general aplicación en el sector con otros concesionaros de la Comunidad de Madrid, aun cuando no se ha documentado.

Los precios de los billetes se autorizan por la Comisión de Precios del Consejo de Consumo de Comunidad de Madrid, previa aprobación por el Consejo de Administración del CRTM. Desde 2007 a 2014 han tenido variaciones, pasando el billete sencillo de 1 € a 1,3 € y el bono-10 de 5,5 € a 8,5 € (IVA incluido). El precio por viaje con bono-10, excluido el IVA, ha pasado de 0,514019 € a 0,772727 €.

El número de viajeros, en función de las cancelaciones de los diversos títulos, fue[50]:

Periodo	Número de viajes (validaciones)				
	Total	B. único	Bono-10	TAM/TAA	Gratuitos
jun 07 - may 08	***3.066.792***	333.576	737.700	1.989.138	6.378
jun - dic 08	***2.224.007***	290.523	424.215	1.508.906	363
2009	***4.207.736***	603.741	752.998	2.817.598	33.399
2010	***4.824.095***	645.346	744.555	3.090.558	343.636
2011	***5.000.260***	640.921	662.870	3.309.763	386.706
2012	***4.573.029***	476.470	556.673	3.150.360	389.526
2013	***4.517.978***	411.956	530.133	2.978.108	597.781
2014	***4.619.328***	400.574	545.425	3.049.679	623.650
TOTAL	**33.033.225**	**3.803.107**	**4.954.569**	**21.894.110**	**2.381.439**

Fuente: CRTM.

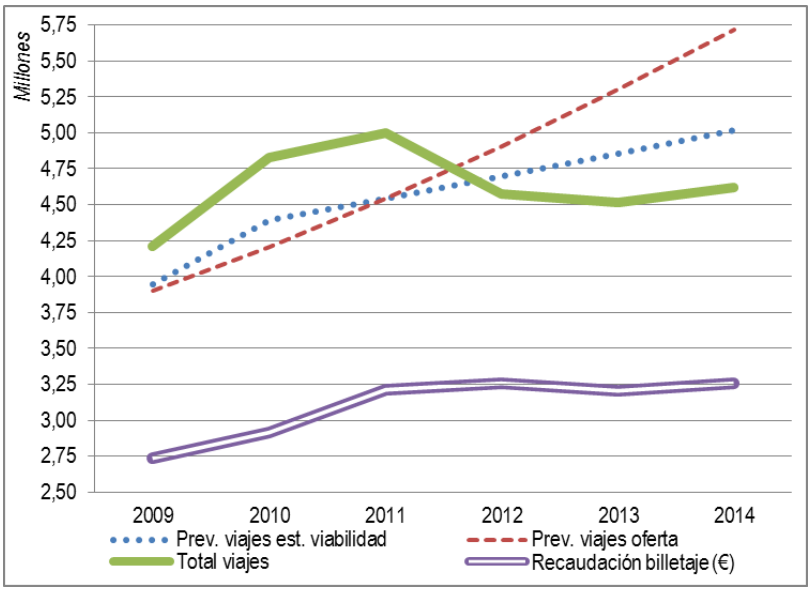
La utilización del tranvía ha generado los siguientes ingresos:

Servicio	Periodo	Recaudación billetaje *(En €, IVA excluido)*			
		Total	B. único	Bono-10	TAM/TAA
Fase I	jun 07 - may 08	***1.722.274***	343.364	326.656	1.052.254
Fases I-II	jun - dic 08	***1.381.948***	290.339	243.658	847.951
Fases I-II	2009	***2.737.092***	590.580	461.219	1.685.293
Fases I-II	2010	***2.917.887***	623.365	454.061	1.840.461
Fases I-II	2011	***3.211.150***	632.316	433.618	2.145.216
Fases I-II	2012	***3.256.569***	552.637	412.872	2.291.060
Fases I-II	2013	***3.202.731***	498.467	403.000	2.301.264
Fases I-II	2014	***3.258.698***	485.699	416.430	2.356.569
	TOTAL	***21.688.349***	**4.016.767**	**3.151.514**	**14.520.068**

Fuente: Cuadro elaborado para esta fiscalización atendiendo a los datos del CRTM

En el siguiente gráfico se aprecia la evolución desde 2009, primer año completo en el que estuvo en explotación la línea, tanto del número de viajeros reales, puesto en relación con las estimaciones del estudio de viabilidad y de la oferta del adjudicatario, como de la recaudación del tranvía:

[50] Existen pequeñas diferencias con los datos facilitados por el Ayuntamiento de Parla.



El número de usuarios aumentó desde 2009 hasta 2011, cuando se alcanzaron los 5 millones de viajes, estabilizándose a partir de 2012 en torno a los 4,5 millones -4,6 millones de viajes/año, si bien con aumentos significativos de viajes con títulos gratuitos. La recaudación, en términos nominales, se mantuvo próxima a los 3,2 millones de € anuales desde 2011 a 2014, no obstante el incremento del precio por viaje. A partir de 2012 se aprecia una utilización del tranvía inferior a las previsiones tanto del estudio de vialidad como de la oferta del grupo adjudicatario.

El control del billetaje lo realiza la concesionaria, comunicando a mes vencido el detalle del billetaje del mes anterior. El CRTM verifica la información recibida con el mismo protocolo que utiliza para el control de todos los operadores de transporte urbano de la Comunidad de Madrid. El sistema utilizado consiste en que el CRTM admite unas liquidaciones provisionales sujetas a revisión posterior una vez verificada la exactitud de los datos. Por regla general, las liquidaciones provisionales se calcularon sobre un número de viajeros superior al real, regularizándose en las liquidaciones definitivas. El CRTM realiza inspecciones periódicas y aleatorias y, en ocasiones, aforos, a fin de tener seguridad de los datos que le facilita el concesionario. La empresa concesionaria está obligada por el PCAP a realizar a su costa una auditoría independiente sobre el cumplimiento del plan de explotación y de los ingresos correspondientes a la retribución de la Administración.

II.2.4. Aportación a la explotación

La aportación a la explotación consiste en un coste que sufraga la Administración, calculado por la diferencia entre la tarifa técnica ofertada por la sociedad concesionaria y el precio de los viajes, fijado por el CRTM. Esta diferencia, denominada déficit de explotación, de conformidad tanto con el PCAP como con el convenio suscrito entre el CRTM y el Ayuntamiento de Parla el 25 de octubre de 2004, se financiaría a partes iguales entre ambas entidades.

El convenio indicado regula "*la financiación de los desequilibrios que se produzcan entre los gastos de explotación y los ingresos por tarifas*" y considera que entre los gastos de explotación "*se incluyen tanto los gastos operativos como la amortización del material móvil, en los plazos previstos en el concurso de la concesión*". Por su parte, el PCAP del contrato de concesión incluyó el material móvil como gasto a financiar a través de la subvención de capital y de la aportación a la inversión, aportaciones ambas a cargo exclusivamente del Ayuntamiento. Por lo tanto, no concuerdan el convenio y el PCAP en este punto relativo a la financiación del material móvil.

El PCAP establece dos sistemas para el cálculo del déficit de explotación:

- *Años 1 a 5 de la concesión*: la retribución a favor del concesionario se determina en función del número de trenes puestos en servicio, con independencia del número de viajeros.

- *Años 6 en adelante*: la retribución se fija en función del número de viajeros.

Déficit de explotación desde junio de 2007 hasta mayo de 2012 (años 1 a 5 de la concesión)

De acuerdo al número de trenes puestos en servicio, a los km recorridos durante los cinco primeros años de explotación del tranvía, a la actualización de la tarifa técnica ofertada por el concesionario (8 € km-tren a precios de 2005) y a la recaudación por billetaje, el déficit real de cada ejercicio fue el siguiente:

Déficit de explotación en los primeros 5 años de servicio del tranvía *(En €)*

Periodo	Km-tren	Tarifa tca.	IPC apl.	Aport. bruta	Billetaje	Déficit expl.
2005		8,00		Periodo de construcción de la línea		
2006		8,30	3,7%			
jun-dic 2007	415.371	8,52	2,7%	3.538.960,92	798.705,85	***2.740.255,07***
2008	689.529	8,88	4,2%	6.123.017,52	2.305.516,33	***3.817.501,19***
2009	716.085	9,00	1,4%	6.444.765,00	2.737.091,65	***3.707.673,35***
2010	722.627	9,07	0,8%	6.554.226,89	2.917.886,46	***3.636.340,43***
2011	717.552	9,34	3,0%	6.701.935,68	3.211.150,13	***3.490.785,55***
ene-may 2012	349.176	9,56	2,4%	3.338.122,56	1.398.163,92	***1.939.958,64***
TOTALES	**3.610.340**			**32.701.028,57**	**13.368.514,34**	**19.332.514,23**

Fuente: Cuadro elaborado para esta fiscalización atendiendo al contenido del PCAP y de la oferta del adjudicatario

Aun cuando, como se ha expuesto, este déficit debía haberse soportado al 50% entre el CRTM y el Ayuntamiento, la situación fue la que se expone en el cuadro siguiente:

Distribución del déficit de explotación en los cinco primeros años de servicio del tranvía *(En €)*

Periodo	Déficit de explotación	Soportado			Soportado en exceso
		CRTM	Ayuntamiento	TOTAL	
jun-dic 2007	***2.740.255,07***	264.968,86	2.475.286,21	2.740.255,07	0,00
2008	***3.817.501,19***	730.210,52	3.121.767,12	3.851.977,64	34.476,45
2009	***3.707.673,35***	745.211,14	3.134.322,61	3.879.533,75	171.860,40
2010	***3.636.340,43***	827.974,91	3.068.511,24	3.896.486,15	260.145,72
2011	***3.490.785,55***	819.922,54	3.029.639,01	3.849.561,55	358.776,00
ene-may 2012	***1.939.958,64***	350.017,82	1.834.364,02	2.184.381,84	244.423,20
TOTALES	**19.332.514,23**	**3.738.305,79**	**16.663.890,21**	**20.402.196,00**	**1.069.681,77**

Fuente: Cuadro elaborado para esta fiscalización atendiendo al contenido del PCAP y a datos del CRTM y del Ayuntamiento de Parla

Las diferencias entre lo soportado por una y otra Administración resultan de las siguientes circunstancias:

1ª. Indebidamente, el CRTM no consideró que le fuese de aplicación directa la cláusula 38.4 del PCAP, que establece que la aportación de la Administración al concesionario durante la explotación del servicio se realizaría de forma distinta según dos períodos establecidos por el

PCAP para el cálculo del déficit de la explotación[51]. Desde el año 1 el CRTM calculó la parte del déficit que le correspondía soportar en función del número de viajeros, en lugar de hacerlo en función del km-tren puestos en servicio, no aportando en los 5 primeros años del servicio un total de 5,93 millones de € por déficit de explotación, de acuerdo a los siguientes cálculos:

Defecto en la aportación del CRTM años 1 a 5 del tranvía *(En €)*

Periodo	50% déficit de explotación	CRTM	
		Soportado	Defecto
jun-dic 2007	***1.370.127,54***	264.968,86	-1.105.158,68
2008	***1.908.750,60***	730.210,52	-1.178.540,08
2009	***1.853.836,68***	745.211,14	-1.108.625,54
	1.818.170,22	827.974,91	-990.195,31
2011	***1.745.392,78***	819.922,54	-925.470,24
ene-may 2012	***969.979,32***	350.017,82	-619.961,50
TOTALES	**9.666.257,14**	**3.738.305,79**	**-5.927.951,35**

Fuente: Cuadro elaborado atendiendo al contenido del PCAP y a datos del CRTM

2ª. La cuantía que soportó el Ayuntamiento por el déficit de explotación se detalla en el siguiente cuadro:

Aportación del Ayuntamiento años 1 a 5 del tranvía *(En €)*

Periodo	TOTAL	Déficit propio (50%)	Defecto déficit CRTM	Exceso por actualización
jun-dic 2007	***2.475.286,21***	1.370.127,54	1.105.158,68	0,00
2008	***3.121.767,12***	1.908.750,60	1.178.540,08	34.476,44
2009	***3.134.322,61***	1.853.836,68	1.108.625,54	171.860,39
2010	***3.068.511,24***	1.818.170,22	990.195,31	260.145,71
2011	***3.029.639,01***	1.745.392,78	925.470,24	358.775,99
ene-may 2012	***1.834.364,02***	969.979,32	619.961,50	244.423,20
TOTALES	**16.663.890,21**	**9.666.257,14**	**5.927.951,35**	**1.069.681,73**

Fuente: Cuadro elaborado atendiendo al contenido del PCAP y a datos del Ayuntamiento de Parla

El Ayuntamiento soportó 16,7 millones de € en este periodo. De esta cantidad, 5,93 millones de € correspondían al defecto de la aportación de que el CRTM era responsable. El Ayuntamiento admitía los cálculos que le presentaba la sociedad concesionaria, que partía del déficit de explotación total al que deducía el déficit soportado en lugar del CRTM y la diferencia la cargaba en factura al Ayuntamiento, sin que este efectuase revisiones ni del sistema empleado ni de los cálculos realizados.

[51] El Presidente del CRTM alega que en el convenio regulador de las condiciones de financiación de 25 de octubre de 2004 se establece expresamente que dicha Entidad no realizará más aportaciones que las correspondientes al 50% del déficit de explotación, definiendo este como diferencia entre los gastos de explotación y los ingresos por tarifa en función del número de viajeros transportados, y añade que "*el Ayuntamiento de Parla incorporó voluntariamente un criterio de financiación adicional para los cinco primeros años de la concesión"*. Sin embargo, debe señalarse que en el referido convenio no se hace mención a que los ingresos por tarifa hubieran de medirse en función del número de viajeros transportados, sino que es en el PCAP donde se recoge cómo ha de determinarse dicho déficit de explotación. El CRTM no fue ajeno a dicho modelo de financiación, puesto que el PCAP fue suscrito y aprobado por el mismo, siendo en este donde se previó que ambas partes sufragaban el déficit al 50%.

En relación con el exceso por actualización, debe indicarse:

- La sociedad concesionaria actualizó la tarifa aplicando factores de actualización superiores al 100% de la variación del IPC, cuando había ofertado un factor de actualización del 100%. Esta sociedad se fundamentó en una incorrecta interpretación de la cláusula 38.1 del PCAP que regulaba el sistema de actualización de la tarifa técnica. En dicha cláusula se indica textualmente que el factor de actualización está "*definido como un porcentaje sobre el IPC anual, excepto los costes de personal que se actualizarían según convenio colectivo* […] *este factor no podrá ser superior al 100%"*.

- La sociedad concesionaria actualizó la tarifa técnica calculando un factor de actualización mixto entre la variación del IPC y el incremento de los costes de personal, ponderándose uno y otro a razón de 55,1% - 44,9%, respectivamente (salvo los años en los que no había personal o no hubo incremento de personal, en los que se aplicó el 100 % de la variación del IPC). Los incrementos practicados, puestos en relación con el IPC aplicable, fueron los siguientes:

	Actualización	**2005**	**2006**	**2007**	**2008**	**2009**	**2010**	**2011**	**2012**
(A)	% aplicado	--	3,70%	2,70%	4,78%	3,47%	2,12%	4,37%	4,22%
(B)	% aplicable (IPC)	--	3,70%	2,70%	4,20%	1,40%	0,80%	3,00%	2,40%
(C=A-B)	***Exceso***	**--**	**--**	**--**	***0,58%***	***2,07%***	***1,32%***	***1,37%***	**1,82%**
(D=A/B%)	*Factor resultante*	--	*100%*	*100%*	*114%*	*248%*	*264%*	*146%*	176%

Fuente: Cuadro elaborado atendiendo al contenido del PCAP y a datos del Ayuntamiento de Parla y del INE

- La sociedad concesionaria ha aplicado en los cálculos de la actualización de la tarifa técnica en los años 2010, 2011 y 2012 unos incrementos por el componente salarial del 3,73%, el 6,06% y el 6,45%, respectivamente, que son superiores a los previstos en el convenio colectivo de la sociedad, publicado en el BOCM de 8 de agosto de 2010, donde se fijan aumentos para las categorías laborales más favorecidas de un 3,5% para 2010 y de un 4% para 2011 y 2012.

- Como resultado de aplicar un factor superior al de la variación del IPC, las tarifas por km-tren recorrido que se aplicaron fueron mayores de las que hubieran correspondido de haberse actualizado debidamente de conformidad con el PCAP, dando como resultado una aportación excesiva de 1,07 millones de € cuyo detalle es el siguiente:

Detalle del exceso de déficit por actualización superior al IPC (años 1 a 5) *(En €)*

Periodo	**Tarifa técnica actualizada (€/km-tren)**			**Km-tren recorridos**	**Valor del exceso**
	Aplicada (A)	**Aplicable (B)**	**Exceso (C=A-B)**	**(D)**	**(E=CxD)**
jun-dic 2007	8,52	8,52	0,00	415.371	0,00
2008	8,93	8,88	0,05	689.529	34.476,45
2009	9,24	9,00	0,24	716.085	171.860,40
2010	9,43	9,07	0,36	722.627	260.145,72
2011	9,84	9,34	0,50	717.552	358.776,00
ene-may 2012	10,26	9,56	0,70	349.176	244.423,20
TOTAL					**1.069.681,77**

Déficit de explotación desde junio de 2012 hasta diciembre de 2014 (a partir del sexto año de la concesión)

A partir del sexto año de la concesión, el déficit de explotación se calculaba en función del número de viajeros, también financiado al 50% entre el CRTM y el Ayuntamiento. De acuerdo a las validaciones de títulos, a las actualizaciones de las tarifas y al billetaje recaudado, el déficit de explotación real de cada ejercicio fue el siguiente:

Déficit de explotación a partir del 6º año de servicio del tranvía *(En €)*

Periodo	Validaciones(1)	Tarifa tca.(€/v)	IPC aplic.	Aport. bruta	Billetaje	Déficit explot.
jun 07-may 12	*Periodo de cálculo del déficit en función de nº de servicios medido en km-tren*					
jun-dic 2012	2.234.773	1,076701		2.406.182,32	1.858.404,67	***547.777,65***
2013	3.920.197	1,107926	2,9%	4.343.286,26	3.202.731,97	***1.140.552,29***
2014	3.995.678	1,111249	0,3%	4.440.193,18	3.258.698,46	***1.181.494,72***
TOTALES	**10.150.648**			**11.189.659,76**	**8.319.835,10**	**2.869.824,66**

(1) No se incluyen los pases gratuitos
€/v: Euros por viaje, precio por viaje según la tarifa técnica ofertada por el adjudicatario, actualizada según IPC

Fuente: Cuadro elaborado atendiendo al contenido del PCAP

La distribución del déficit desde junio de 2012 hasta diciembre de 2014 fue la siguiente:

Distribución del déficit de explotación a partir del 6º año de servicio del tranvía *(En €)*

Periodo	Déficit de explotación	Soportado			Soportado en exceso
		CRTM	Ayuntamiento	TOTAL	
jun-dic 2012	***547.777,65***	273.888,85	694.315,92	968.143,54	420.365,89
2013	***1.140.552,29***	570.276,18	1.592.994,31	2.163.491,90	1.022.939,61
2014	***1.181.494,72***	590.747,39	1.653.559,62	2.244.362,41	1.062.867,69
TOTALES	**2.869.824,66**	**1.434.912,42**	**3.940.869,85**	**5.375.997,85**	**2.506.173,19**

Fuente: Cuadro elaborado con los datos del CRTM y del Ayuntamiento de Parla

El CRTM ha soportado, a partir de junio de 1212, el déficit de explotación que le correspondía sin que en la revisión realizada por este Tribunal de Cuentas se hayan advertido incidencias a destacar. El CRTM se encontraba al corriente de pago con la sociedad concesionaria a 31 de diciembre de 2014.

El exceso del déficit de explotación lo soportó el Ayuntamiento y se originó como consecuencia de las siguientes circunstancias:

Exceso en la aportación del Ayuntamiento al déficit de explotación a partir del 6º año del tranvía *(En €)*

Periodo	TOTAL	Déficit atención social	Exceso por actualización
jun-dic 2012	420.365,89	247.005,61	173.360,28
2013	1.022.939,61	710.013,80	312.925,81
2014	1.062.867,69	742.961,72	319.905,97
TOTALES	**2.506.173,19**	**1.699.981,13**	**806.192,06**

Fuente: Cuadro elaborado con arreglo al contenido del PCAP y a datos del Ayuntamiento de Parla

a) Déficit por atención social:

- El déficit causado por atención social se produce en aplicación de lo regulado en la Ordenanza de transporte municipal, según la cual los jubilados y pensionistas y los cónyuges a su cargo, las personas con discapacidad y sus acompañantes, y las mujeres acogidas a medidas de protección integral contra la violencia de género empadronados en el Ayuntamiento de Parla gozan de gratuidad en el servicio de transporte intraurbano. Para ello, se adquieren unas tarjetas anuales a precio reducido[52]. Asimismo, disfrutan de tarjetas gratuitas los empleados del tranvía. El coste de las validaciones de viajes con estos títulos lo asume el Ayuntamiento, siendo así que resultan de la aplicación de una Ordenanza municipal. La evolución de los viajes realizados con estos pases o títulos ha sido la siguiente:

	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Pases gratuitos	5.135	1.606	33.399	343.636	386.706	389.526[53]	597.781	623.650	2.381.439
Variación anual	Años no comparables			*--*	*13%*	*1%*	*53%*	*4%*	*--*
Tarifa aplicada	*Sin efectos económicos durante los años 1 a 5 del tranvía*					1,1543	1,1878	1,1913	--
Dft. atención social						247.005.61	710.013,80	742.961,72	1.699.981,13

Fuente: Elaboración propia en función de datos del CRTM y del Ayuntamiento de Parla

- No consta que el Ayuntamiento ejercite control sobre los viajes gratuitos, aceptando las cifras que le facilita la sociedad concesionaria. Según ha informado el Ayuntamiento, el incremento de validaciones gratuitas que se produjo en 2013 fue consecuencia de problemas técnicos en la transmisión de datos en los años anteriores, en los que se comunicaba un número inferior al de validaciones reales con estas tarjetas. La utilización de las tarjetas gratuitas ha generado un déficit de explotación a favor de la concesionaria de 1,7 millones de € desde junio de 2012 a diciembre de 2014.

b) Exceso de actualización:

- Comoquiera que la sociedad concesionaria actualizó la tarifa aplicando factores de actualización superiores al 100% de la variación del IPC, la tarifa técnica por viajero que comenzó a aplicarse a partir de junio de 2012 fue mayor de la que habría correspondido en

[52] El precio vigente en 2014 era de 12 €, habiendo sido gratuita hasta 2008.

[53] En el cuadro se muestra la cifra total de viajes con títulos gratuitos durante 2012, pero únicamente tuvieron efectos económicos los 213.992 viajes realizados a partir de junio de 2012, fecha de comienzo del 6º año de la explotación del tranvía.

aplicación del PCAP. Los incrementos practicados, puestos en relación con el IPC aplicable en los tres últimos ejercicios, fueron los siguientes:

	Actualización	2012	2013	2014
(A)	% aplicado	4,22%	2,90%	0,30%
(B)	% aplicable (IPC)	2,40%	2,90%	0,30%
(C=A-B)	***Exceso***	***1,82%***	***0,00%***	***0,00%***
(D=A/B%)	*Factor resultante*	*176%*	*100%*	*100%*

Fuente: Cuadro elaborado conforme al contenido del PCAP y datos del Ayuntamiento de Parla

- La sociedad concesionaria ha aplicado en los cálculos de la tarifa técnica en los años 2013 y 2014 un factor de actualización del 100% de la variación del IPC, como consecuencia de que en la disposición adicional primera del convenio colectivo para 2013-2015, publicado en el BOCM de 31 de agosto de 2013, se acordó mantener un incremento salarial cero durante toda la vigencia del mismo. Este método de cálculo no guarda coherencia con el aplicado en años anteriores, ya que, de haber utilizado el mismo sistema, hubiera debido aplicarse un factor de actualización del 55,1% y los incrementos hubieran sido del 1,6% y el 0,17%, respectivamente, para 2013 y 2014. Tampoco consta que el Ayuntamiento haya revisado los métodos de cálculo aplicados por la sociedad concesionaria a la facturación de los déficit de explotación durante este periodo.

- Como resultado de utilizar un factor de actualización superior al 100% de la variación del IPC acumulado desde 2007, las tarifas que se aplicaron por viajero en cada ejercicio fueron superiores a las que hubieran correspondido, dando como resultado una aportación excesiva de 0,8 millones de €, de conformidad con los siguientes cálculos:

Detalle del exceso de déficit por actualización superior al IPC (a partir del 6º año del tranvía) *(En €)*

	Tarifa técnica actualizada (€/viajero)				
Periodo	Aplicada (A)	Aplicable (B)	Exceso (C=A-B)	Viajes de pago (D)	Valor del exceso (E=CxD)
jun-dic 2012	1,154300	1,076701	0,077599	2.234.773	173.360,28
2013	1,187700	1,107926	0,079774	3.920.197	312.925,81
2014	1,191300	1,111249	0,080051	3.995.678	319.905,97
TOTAL					**806.192,06**

Fuente: Cuadro elaborado con arreglo al contenido del PCAP y a datos del CRTM y del Ayuntamiento de Parla

Resumen del déficit de explotación

En el siguiente cuadro se resumen los importes devengados y soportados por el concepto déficit de explotación, por parte del CRTM y del Ayuntamiento a 31 de diciembre de 2014:

		Periodo		TOTAL
		jun 07 - may 12	jun 12 - dic 14	
CRTM	50% déficit propio	9.666.257,12	1.434.912,42	11.101.169,54
	No soportado	-5.927.951,33	0,00	-5.927.951,33
	Soportado	***3.738.305,79***	***1.434.912,42***	***5.173.218,21***
Ayuntamiento	50% déficit propio	9.666.257,12	1.434.912,42	11.101.169,54
	Parte déficit CRTM	5.927.951,33	0,00	5.927.951,33
	Exceso actualización	1.069.681,77	806.192,06	1.875.873,83
	Pases gratuitos	0,00	1.699.981,13	1.699.981,13
	Soportado	***16.663.890,21***	***3.941.085,61***	***20.604.975,82***
TOTAL		**20.402.196,00**	**5.375.998,03**	**25.778.194,03**

En la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla de 23 de diciembre de 2015, se acordó reconocer el exceso de déficit hasta la fecha de este acuerdo y compensarlo con las obligaciones reconocidas en la contabilidad por aportaciones a la explotación a favor de la concesionaria, así como comunicárselo a la misma.

Cancelación de deudas por aportación a la explotación por el Ayuntamiento de Parla

Los movimientos contables relativos a la deuda del Ayuntamiento por la aportación a la explotación soportada se resumen en la siguiente cuenta:

Cuenta explicativa de movimientos por aportación a la explotación *En € (IVA excluido)*

Periodo	Concepto	Debe (pagos)	Haber (déficit)	Deuda
jun-dic 2007	Cobros del CRTM a favor de concesionaria		741.103,64	-741.103,64
jun-dic 2007	Déficit explotación soportado		2.475.286,21	-3.216.389,85
2008	Déficit explotación soportado		3.121.767,12	-6.338.156,97
2008	Pagos ordinarios tesorería municipal	1.693.712,02		-4.644.444,95
2009	Déficit explotación soportado		3.134.322,61	-7.778.767,56
2009	Pagos ordinarios tesorería municipal	769.823,86		-7.008.943,70
2009	Pagos con préstamo RDL 5/2009	3.874.123,02		-3.134.820,68
2010	Déficit de explotación soportado		3.068.511,24	-6.203.331,92
2010	Pagos ordinarios tesorería municipal	2.784.160,79		-3.419.171,13
ene-may 2011	Déficit de explotación soportado		1.213.201,01	-4.632.372,14
jun-dic 2011	Déficit de explotación soportado		1.816.438,00	-6.448.810,14
jun-dic 2011	Pagos ordinarios tesorería municipal	2.485.074,15		-3.963.735,99
ene-may 2012	Déficit de explotación soportado		1.834.364,02	-5.798.100,01
jun-12	Pagos medidas RDL 4/2012	3.903.939,08		-1.894.160,93
jun-dic 2012	Déficit de explotación soportado		694.254,69	-2.588.415,62
2013	Déficit de explotación soportado		1.593.215,72	-4.181.631,34
2013	Pagos ordinarios tesorería municipal	429.739,34		-3.751.892,00
2013	Pagos medidas RDL 8/2013	162.824,90		-3.589.067,10
2013	Pagos medidas RDL 8/2013 a CC	2.137.985,67		-1.451.081,43
2014	Déficit de explotación soportado		1.653.615,02	-3.104.696,45
2014	Pagos ordinarios tesorería municipal	336.295,88		-2.768.400,57

CC: Cesionario de los créditos a favor de la sociedad concesionaria

Fuente.-Cuadro elaborado para la fiscalización: datos conciliados con información del Ayuntamiento de Parla y de la sociedad concesionaria.

Al respecto debe precisarse lo siguiente:

1º En 2007, excepcionalmente, el CRTM no satisfizo directamente a la sociedad concesionaria las compensaciones que le correspondían, sino que se las abonó al Ayuntamiento de Parla para que fuera este el que realizara la liquidación con el concesionario. La cantidad abonada por el CRTM (741.103,64 €) en 2007 fue pagada al concesionario en 2008.

2º El Ayuntamiento no atendió los compromisos por el déficit de explotación a sus respectivos vencimientos, realizando pagos ordinarios por la tesorería municipal en cada ejercicio por importes muy inferiores a las cantidades comprometidas. La mayor parte de las obligaciones pudieron cancelarse acogiéndose a las medidas previstas en sucesivos Reales Decretos-ley para facilitar el pago de deudas con proveedores y acreedores. El siguiente cuadro resume la forma de cancelar las deudas por aportación a la explotación:

Resumen de las cancelaciones de las obligaciones por déficit de explotación soportado por el Ayuntamiento

Pagos ordinarios con la tesorería municipal.		8.498.806,04
Medidas especiales pago a proveedores		10.078.872.67
Pagos aplicados al plan previsto en el RDL 5/2009	*3.874.123,02*	
Pagos aplicados a las medidas del RDL 4/2012	*3.903.939,08*	
Pagos aplicados a las medidas del RDL 8/2013	*2.300.810,57*	
Pagos totales		**18.577.678,71**

3º Las facturas aplicadas al Real Decreto-ley 8/2013 se abonaron al fondo de inversión cesionario de la posición de la sociedad concesionaria frente al Ayuntamiento.

II.2.5. Ingresos complementarios

De conformidad con el PCAP, los ingresos complementarios o adicionales al servicio del transporte se reparten entre el Ayuntamiento y el concesionario a razón de 75%-25%, respectivamente[54], sin que participe en ellos el CRTM.

Los ingresos complementarios pueden ser de dos clases:

- *De categoría I - Ingresos procedentes de la gestión de paradas o alquiler de locales, expositores y máquinas de venta* (alquileres a otros operadores ferroviarios, gestión de estacionamientos disuasorios, otros).

- *De categoría II - Ingresos procedentes de la explotación de las áreas de actividades complementarias* (rentas de alquiler, gestión de canal de TV interno, publicidad y otros).

La sociedad concesionaria ha incluido en sus facturaciones los siguientes ingresos complementarios a favor del Ayuntamiento, ya que los aparcamientos disuasorios son gratuitos:

Detalle de los ingresos complementarios *(En €)*

Año	Publicidad	Vending	Arrendtº	TOTAL
2012	0,00	197,48	0,00	***197,48***
2013	14.140,74	459,36	412,50	***15.012,60***
2014	15.625,00	172,46	1.687,50	***17.484,96***
TOTALES	**29.765,74**	**829,30**	**2.100,00**	***32.695,04***

Fuente: Cuadro elaborado para esta fiscalización con los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Parla

El Ayuntamiento no ha ejercitado control sobre estos ingresos.

En relación con los ingresos por publicidad, se ha aportado un contrato, de fecha 19 de julio de 2012, suscrito por la concesionaria con una empresa del ramo, que finaliza en julio de 2015, en el que se pacta un canon mínimo garantizado de 25.000 € (IVA excluido)[55], actualizable anualmente en función de la variación del IPC. El Ayuntamiento ha dejado de percibir, al menos, 14.046,72 €, al no haberse liquidado todas las cantidades devengadas, de conformidad con las condiciones establecidas en el PCAP, como se muestra en el siguiente detalle[56]:

---

[54] En el PCAP existe una contradicción entre el texto articulado y las fórmulas matemáticas para la determinación de los ingresos totales a favor del concesionario. Según el texto, le corresponde al concesionario el 25% de los ingresos complementarios, en tanto que según las fórmulas sería el 50%. En la fase de licitación, uno de los interesados solicitó aclaración a este respecto y se le comunicó que la retribución sería del 25%, sin necesidad de sustituir las fórmulas. En el convenio de 25 de octubre de 2004 entre el CRTM y el Ayuntamiento se indicaba que entre los ingresos computables para determinar el déficit de explotación se incluía el 50% de los ingresos complementarios.

[55] Además del canon garantizado se estableció un canon variable complementario del 50% de la diferencia positiva entre el importe de las ventas anuales netas y el importe del canon mínimo garantizado.

[56] Calculado sobre el 75% del canon mínimo garantizado correspondiente al Ayuntamiento. El devengo del canon se inició en septiembre de 2012, tras un periodo de carencia desde la formalización del contrato. Las actualizaciones para determinar el importe devengado se han realizado tomando la variación del IPC de julio a julio (1,8% de julio de 2013 a julio 2014 y de -0,3% de julio a diciembre de 2014).

Periodo	Devengado	Liquidado	No liquidado
sep-dic 2012	6.250,00	0,00	6.250,00
2013	18.768,75	14.140,74	4.628,01
2014	18.793,71	15.625,00	3.168,71
TOTALES	**43.812,46**	**29.765,74**	**14.046,72**

Fuente: Cuadro elaborado para esta fiscalización con los datos proporcionados por el Ayuntamiento de Parla

No se dispone de documentación que permita conocer si el Ayuntamiento tuvo derecho a percibir ingresos por canon variable complementario o, si en periodos anteriores a septiembre de 2012, pudieron haberse devengado derechos a su favor por publicidad.

En relación con los ingresos por arrendamiento, se ha comprobado que se cobraron 37,5 €/mes durante 12 meses y 150 €/mes durante los últimos 11 meses de 2014, sin que el Ayuntamiento tenga conocimiento de los contratos que justifican estos arrendamientos.

II.2.6. Evolución del coste total del servicio

De acuerdo a la tarifa técnica aplicable en cada ejercicio y al número de viajeros, el coste del servicio y su financiación ha evolucionado como se muestra en el siguiente cuadro:

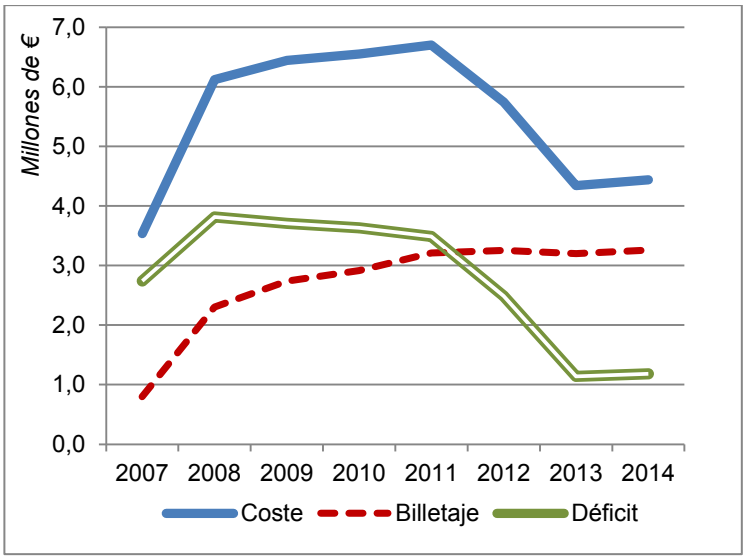
Cobertura del coste de explotación del servicio

Año	Coste (A)	Billetaje (B)	Déficit (C=A-B)	% financ.
2007	3.538.960,92	798.705,85	2.740.255,07	23-77
2008	6.123.017,52	2.305.516,33	3.817.501,19	38-62
2009	6.444.765,00	2.737.091,65	3.707.673,35	42-58
2010	6.554.226,89	2.917.886,46	3.636.340,43	45-55
2011	6.701.935,68	3.211.150,13	3.490.785,55	48-52
2012	5.744.304,88	3.256.568,59	2.487.736,29	57-43
2013	4.343.284,26	3.202.731,97	1.140.552,29	74-26
2014	4.440.193,18	3.258.698,46	1.181.494,72	73-27

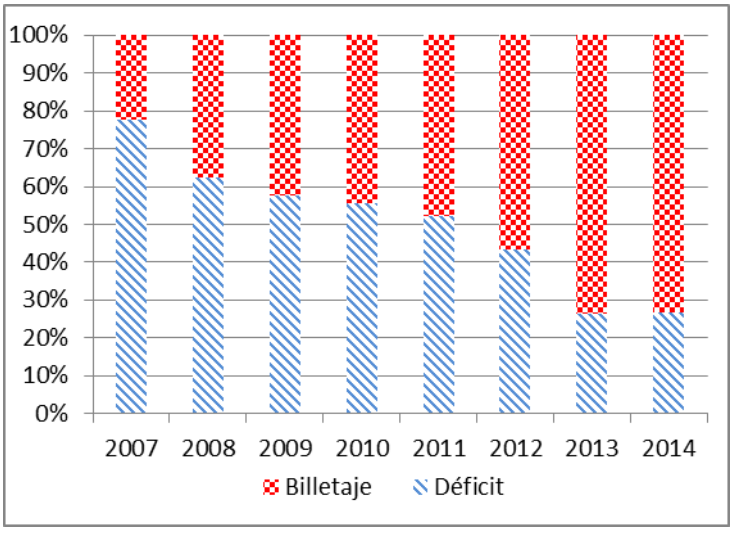
Fuente: Elaboración propia

La cobertura del coste se ha estabilizado a partir de 2013, financiándose las tres cuartas partes con la recaudación o billetaje y la otra cuarta parte con la aportación al déficit de explotación que realizan el CRTM y el Ayuntamiento de Parla.

La representación gráfica de dicha situación se muestra en el siguiente gráfico:



Como puede observarse, en los primeros años, en los que el déficit se determinaba en función de los km-tren recorridos con independencia del número de usuarios, la cuantía del déficit fue superior a los ingresos por billetaje, y, a partir del sexto año, pasa a invertirse la situación. El porcentaje de cobertura de la explotación (excluida la financiación de la inversión) ha evolucionado como se muestra en el siguiente gráfico:



II.3. SITUACIÓN FINANCIERA DEL AYUNTAMIENTO DE PARLA PARA ATENDER LOS COMPROMISOS ADQUIRIDOS EN RELACIÓN CON LAS OBRAS Y EXPLOTACIÓN DEL TRANVÍA

II.3.1. Gestión presupuestaria

Desde que se iniciaron las actuaciones para la construcción de la línea del tranvía hasta fin de 2014, la situación de los presupuestos del Ayuntamiento de Parla en cada ejercicio fue la siguiente:

Presupuestos vigentes en el Ayuntamiento de Parla desde 2005

Ejercicio	Presupuesto *(en €)*	Ejercicio	Presupuesto *(en €)*
2005	*Anulado TSJM*	2010	153.723.096,11
2006	132.963.209,79	2011	*Prorrogado 2010*
2007	*Prorrogado 2006*	2012	*Prorrogado 2010*
2008	159.106.126,14	2013	*Prorrogado 2010*
2009	*Anulado TSJM*	2014	*Prorrogado 2010*

TSJM: Tribunal Superior de Justicia de Madrid

En los últimos años, el Ayuntamiento de Parla ha visto anulados judicialmente los presupuestos de 2003, 2005 y 2009. En los últimos cuatro ejercicios no ha aprobado ningún presupuesto, siendo el último vigente el de 2010, prorrogado para los ejercicios sucesivos.

Antes de la anulación del presupuesto de 2003, y por consiguiente antes de planificarse la construcción del tranvía, el Ayuntamiento tenía necesidad de contener el gasto a las posibilidades de los ingresos, de forma que la gestión se ajustase a los principios de equilibrio presupuestario efectivo y de estabilidad y sostenibilidad financiera, evitando déficit de difícil compensación, de conformidad con las prescripciones del TRLHL. De hecho, la anulación del presupuesto de 2003 se produjo como consecuencia de no incluir créditos suficientes para atender obligaciones comprometidas en años anteriores, utilizándose en exceso la figura del reconocimiento extrajudicial de crédito para regularizar gastos comprometidos sin disponer de crédito presupuestario.

El presupuesto de 2005 se anuló como consecuencia de utilizarse recursos procedentes del patrimonio público de suelo para financiar inversiones distintas a las permitidas en la legislación urbanística, además de por no incluir el anexo de personal.

El presupuesto de 2009 se anuló como consecuencia de que la liquidación del presupuesto de 2007 no se había aprobado y constaba, según informes de la Intervención, un remanente de tesorería negativo para gastos generales de ejercicios anteriores que debía haber quedado compensado con el presupuesto presentado para 2009.

A este respecto, el Tribunal de Cuentas ha advertido en diversos informes de fiscalización[57] que la aprobación de expedientes de reconocimiento extrajudicial de créditos ha sido una solución utilizada reiteradamente por las entidades locales no obstante determinar el artículo 188 del TRLHL que "*los ordenadores de gastos y pagos, en todo caso, y los interventores de las entidades locales cuando no adviertan por escrito su improcedencia, serán personalmente responsables de todo gasto que autoricen y de toda obligación que reconozcan, liquiden o paguen sin crédito suficiente*". En este sentido, el Tribunal ha señalado que la utilización de este recurso no soluciona el problema de fondo ya que supone utilizar parte del crédito de un ejercicio para reconocer compromisos adquiridos en ejercicios precedentes, por lo que al final del año permanecen obligaciones del año corriente que no pueden contraerse en el presupuesto, en parte, porque los créditos se han utilizado para cubrir gastos de ejercicios anteriores, lo que provoca irremediablemente que se trasladasen obligaciones al ejercicio siguiente, repitiéndose el efecto año tras año y, por consiguiente, manteniéndose o incrementándose el volumen de las obligaciones vencidas y exigibles pendientes de cancelación y de aplicación al presupuesto, con las consiguientes implicaciones para la sostenibilidad financiera de la entidad.

[57] Entre otros, en los Informes de Fiscalización de las actuaciones desarrolladas por las entidades locales en relación con las operaciones de endeudamiento previstas en el Real Decreto-ley 5/2009, de 24 de abril, de medidas extraordinarias para el pago de deudas a empresas y proveedores, y en el referido a los gastos ejecutados por las entidades locales sin crédito presupuestario, aprobados, respectivamente, el 29 de noviembre de 2012 y el 23 de diciembre de 2013 por el Pleno del Tribunal de Cuentas.

La situación financiera del Ayuntamiento de Parla que se deduce de las cuentas rendidas en los últimos ejercicios demuestra un sucesivo incremento de la situación deficitaria:

Ayuntamiento de Parla. Situación de liquidez y solvencia a corto plazo *(Millones de €)*

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
A. Disponible y realizable (+)	27,2	22,9	39,6	36,5	44,0	30,8	33,7
Fondos líquidos	*13,3*	*9,3*	*2,9*	*-1,1*	*0,2*	*0,1*	*1,2*
Derechos pendientes de cobro netos	*13,9*	*13,6*	*36,7*	*37,6*	*43,8*	*30,7*	*32,5*
Deudores de presupuesto corriente (<=12 meses)	10,7	9,3	12,3	11,5	12,4	16,5	12,9
Deudores presupuestos cerrados (>12 meses)	13,8	19,0	23,8	29,4	36,1	40,0	48,7
Deudores por operaciones no presupuestarias	0,1	-1,3	3,6	0,8	0,2	0,4	0
Menos saldos de dudoso cobro	-10,7	-13,4	-3,0	-4,1	-4,9	-26,2	-29,1
B. Exigible (-)	151,8	120,2	220,2	172,1	338,3	381,2	419,1
Acreedores de presupuesto corriente (<=12 meses)	54,8	50,9	55,2	50,5	37,5	61,9	52,6
Acreedores de presupuestos cerrados (>12 meses)	17,3	43,4	72,7	105,4	147,2	169,1	215,7
Acreedores de operaciones no presupuestarias	9,2	12,3	7,0	12,1	10,4	12,1	14
Compromisos pendientes por exceso de financiación afectada	16,1	11,1	11,6	4,2	5,7	5,4	2,9
Obligaciones vencidas no aplicadas a presupuesto (OPA)	54,4	2,5	73,7	105,1	137,5	132,7	133,9
C. Ajustes por periodificación presupuestaria (+/-)	-1,6	-2,6	-3,9	-6,0	-9,1	6,6	18,9
Menos cobros realizados pendientes aplicación definitiva	-1,6	-2,6	-5,6	-7,7	-11,2	-2,8	-3
Más pagos realizados pendientes aplicación definitiva	0,0	0,0	1,7	1,7	2,1	9,4	21,9
D. Remanente tesorería gastos generales ajustado (A-B+C)	-126,2	-99,9	-184,5	-141,6	-303,4	-343,8	-366,5

Fuente: Cuadro elaborado sobre los datos en función de las cuentas generales rendidas del Ayuntamiento de Parla

Como puede apreciarse en el cuadro precedente, el Ayuntamiento ha carecido en los últimos siete años analizados de recursos suficientes para cubrir las deudas vencidas y exigibles. La situación de prórroga presupuestaria permanente a partir del ejercicio 2011 ha devenido en una gestión al margen de las normas presupuestarias, generándose obligaciones vencidas no aplicadas en el presupuesto por cuantías muy elevadas. La Intervención del Ayuntamiento ha advertido de la necesidad de compensar los remanentes de tesorería negativos y de formular planes de saneamiento.

Al cierre de 2014, el Ayuntamiento tenía compromisos pendientes de pago por 419,1 millones de €, de los que 133,9 millones de € eran por gastos adquiridos sin crédito presupuestario, sin que el disponible y el realizable pudieran cubrir apenas una mínima parte de estas obligaciones. Esta situación dio como resultado un remanente de tesorería para gastos generales ajustado negativo en 2014 de 366,5 millones de €. Esta circunstancia ya se producía también en 2012 y 2013, lo que, como consecuencia de la falta de solvencia, impidió al Ayuntamiento obtener crédito de entidades financieras para atender los pagos pendientes a proveedores y acreedores en dichos ejercicios, por lo que las deudas fueron canceladas con anticipos de la Administración General de la Administración del Estado y serán compensadas, en función de las posibilidades, mediante retención de la participación en los ingresos del Estado. De conformidad con las instrucciones de la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), el pago al acreedor no fue considerado un préstamo sino que se procedió como si se hubiera producido una cesión o endoso de créditos y, consecuentemente, sin efectos contables[58]. El sistema aplicado determina que en la contabilidad municipal las facturas pagadas figuren como deuda ordinaria y no como una deuda financiera, aunque estas computan a los efectos de determinar la deuda financiera viva total controlada por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Así, a 31 de diciembre de

[58] Nota informativa de la IGAE 1/2012 y su nota explicativa, así como contestación a consultas realizadas por diversas Intervenciones de entidades locales afectadas.

2014, las bases de datos del Ministerio señalan un endeudamiento financiero del Ayuntamiento de 359.589 miles de €, en tanto que en la cuenta general y en el estado demostrativo de la deuda del Ayuntamiento únicamente figura una deuda viva de 21.969 miles de €a la misma fecha.

El Tribunal de Cuentas ha manifestado en diversos informes de fiscalización que esta situación se ha llevado a cabo en las entidades locales para presentar presupuestos nominalmente equilibrados, forzándose la cifra de la previsión de ingresos y sin consignar los créditos necesarios para cubrir los gastos de todos los proyectos pretendidos, con la consiguiente generación de insuficiencia de recursos, financiación inadecuada, déficit presupuestarios y compromisos al margen de la gestión presupuestaria a pesar de estar explícitamente prohibidos por el artículo 173.5 del TRLHL[59], así como su opacidad y falta de transparencia al no quedar registrados en contabilidad.

Como se ha señalado en otros Epígrafes de este Informe, el Ayuntamiento de Parla no dispuso de estudios que evaluasen suficientemente los efectos que la construcción y explotación del tranvía producirían sobre la hacienda municipal, sin que dispusiera de crédito suficiente en ningún ejercicio para poder hacer frente a los compromisos adquiridos.

La subvención de capital no se registró en la contabilidad del Ayuntamiento y la primera factura por aportación a la inversión, que se recibió en 2008, ya no se pudo reconocer en el presupuesto por falta de crédito, anotándose las cantidades comprometidas en la cuenta *413 -Acreedores por operaciones pendientes de aplicar a presupuesto-.* Los sucesivos compromisos adquiridos por aportación a la inversión fueron parcialmente reconocidos en el presupuesto de cada ejercicio y la diferencia no siempre fue anotada en la cuenta 413. Sólo mediante las oportunas modificaciones presupuestarias con ocasión de los préstamos especiales para pago a proveedores se fueron regularizando en el presupuesto las facturas pendientes, si bien a 31 de diciembre de 2014 quedaban pendientes de imputación presupuestaría y de registro en la cuenta 413 un total de 55.895.155,18 €. La aplicación presupuestaria de la aportación a la inversión se realizó, según en qué ejercicios, a la partida de inversiones *62301 -Maquinaria, instalaciones y utillaje-*, a la partida de subvenciones de capital *77001-Transferencias de capital a empresas privadas-,* o a ambas, siendo esta última la aplicación presupuestaria a la que, en todo caso, debería haberse imputado.

La mayor parte de las aportaciones a la explotación se reconocieron en el presupuesto, aunque hubo facturas no registradas ni en el presupuesto ni en la cuenta 413 en algunos ejercicios. Igualmente que para las aportaciones a la inversión, las modificaciones presupuestarias en virtud de las operaciones de endeudamiento especial para el pago a proveedores y acreedores permitieron ir regularizando la situación de los compromisos adquiridos por aportación a la explotación, aunque a fin del ejercicio 2014 permanecían 361.935,22 € contabilizados en la cuenta 413, pendientes de imputación a presupuesto.

La aplicación presupuestaria de la aportación a la explotación se realizó hasta 2012 a diferentes partidas: principalmente al subconcepto *22601 -Atenciones protocolarias y representativas-* y, a partir de 2013, a la *47901 -Aportación a la explotación del tranvía-*, como subvención o transferencia corriente. El hecho de que se haya contabilizado en el subconcepto 22601 se debió, en primer lugar, a que se consideró que esta aportación era un gasto corriente de adquisición de bienes y servicios y no una transferencia a un tercero y, en segundo lugar, a que las Bases de Ejecución del Presupuesto del Ayuntamiento establecieron el nivel de vinculación de los créditos por área de gasto y capítulo (excepto para las políticas de gasto *23 -Servicios Sociales y promoción social* y *24 Fomento del empleo*, que se fijó a nivel de grupo de programa). Este nivel de

[59] Artículo 173.5 del TRLHL: *No podrán adquirirse compromisos de gasto por cuantía superior al importe de los créditos autorizados en los estados de gastos, siendo nulos de pleno derecho los acuerdos, resoluciones y actos administrativos que infrinjan la expresada norma, sin perjuicio a las responsabilidades a que haya lugar*.

vinculación jurídica de los créditos permitió eliminar la especialización cualitativa de los gastos del capítulo 2 de bienes corrientes y servicios, de modo que todos los conceptos agrupados en los niveles inferiores pudieran ver alterado su destino inicial, al estar los gastos subsumidos dentro de los incluidos en el nivel de vinculación jurídica establecido. Este esquema de control presupuestario recogido en las Bases de Ejecución de los Presupuestos, similar al establecido para las entidades de población inferior a 5.000 habitantes, ha permitido eludir la realización de modificaciones presupuestarias para transferir crédito de unas partidas a otras que, en ocasiones, hubiesen requerido la intervención del Pleno[60]. A partir de 2013, todas las aportaciones a la explotación del tranvía se reconocieron con cargo a la partida 47901, siendo este el concepto presupuestario adecuado.

II.3.2. Medidas extraordinarias para atender facturas de proveedores y acreedores. Especial referencia al pago de obligaciones del tranvía

El Ayuntamiento de Parla necesitó acogerse a las sucesivas medidas reguladas en diversos Reales Decretos-ley para paliar la morosidad en los pagos con sus proveedores y acreedores. El cuadro siguiente resume los compromisos y las cancelaciones por la construcción y explotación del tranvía:

[60] El Tribunal de Cuentas ya había advertido de estas consecuencias para algunos Ayuntamientos de un cierto tamaño, entre otros, en los Informes de fiscalización relativos al *Ayuntamiento de Estepona y de sus sociedades mercantiles participadas (ejercicios 1995 a 1999),* aprobado por Pleno de 25 de julio de 2003, y al *Ayuntamiento de Marbella (Málaga) y sociedades mercantiles participadas, (1 de enero de 2002 a 21 de abril de 2006)*, aprobado por Pleno de 26 de junio de 2008.

Ayuntamiento de Parla. Compromisos y cancelaciones constr. y explotación tranvía *(en €)*

Ejercicio	Subvenciones de capital	Aportación inversión	Aportación explotación	Total
Compromisos adquiridos por el Ayuntamiento por el tranvía				
2006	17.878.094,53			17.878.094,53
2007	8.939.047,27		3.216.389,85	12.155.437,12
2008	20.208.502,26	14.772.519,00	3.121.767,12	38.102.788,38
2009		9.466.605,00	3.134.322,61	12.600.927,61
2010		9.307.670,00	3.068.511,24	12.376.181,24
2011		24.750.284,50	3.029.639,01	27.779.923,51
2012		18.377.358,00	2.528.618,71	20.905.976,71
2013		18.289.282,50	1.593.215,72	19.882.498,22
2014		17.204.077,50	1.653.615,02	18.857.692,52
TOTAL	**47.025.644,06**	**112.167.796,52**	**21.346.079,28**	**180.539.519,84**
Cancelaciones de deuda por el tranvía:				
Consorcio Parla Este	42.070.847,30			42.070.847,30
Descuento	305.097,00			305.097,00
Tesorería municipal	1.875.000,00	5.536.379,92	8.498.806,04	15.910.185,96
RDL 5/2009		3.182.146,00	3.874.123,02	7.056.269,02
RDL 4/2012		47.353.070,32	3.903.939,08	51.257.009,40
RDL 8/2013		19.730.582,98	2.300.810,57	22.031.393,55
Nuevo calendario	2.774.699,76			
TOTAL	**47.025.644,06**	**75.802.179,22**	**18.577.678,71**	**138.630.802,23**
PENDIENTE	**0,00**	**36.365.617,28**	**2.768.400,57**	**41.908.717,61**

Fuente: Cuadro elaborado sobre datos del Ayuntamiento de Parla conciliados con la sociedad concesionaria

En 2009, el Ayuntamiento suscribió una serie de préstamos bancarios en virtud de las previsiones del Real Decreto-ley 5/2009 por una cuantía muy inferior a las necesidades de financiación existentes, siendo necesario formular un plan de saneamiento de reducción del déficit financiero. El plan formulado por el Ayuntamiento era inconsistente y no ajustado a la realidad de su situación financiera, por lo que resultó inoperante.

Las medidas de 2012 y 2013 exigían formular un plan de ajuste que debía aprobarse por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. El plan formulado en 2012 no fue aprobado por el Ministerio, por lo que los pagos adelantados por la Administración del Estado a los proveedores del Ayuntamiento no se cubrieron con endeudamiento sino que han de reembolsarse a través de retenciones en su participación en los ingresos del Estado. En definitiva, se ha sustituido la deuda comercial con deuda con la Administración General del Estado.

La morosidad en el pago de las obligaciones asumidas por el Ayuntamiento de Parla relativas al tranvía ha generado un incremento de los gastos financieros por intereses, cuantificados por este Tribunal de Cuentas en alrededor de 15,25 millones de €, de los cuales, a 31 de diciembre de 2014, ya estaban devengados 8,4 millones de €, según los siguientes cálculos:

(En €)

	Capital/Deuda	Tipos de interés	Estimado operación	Devengado 31/12/14
RDL 5/2009	7.056.269,02	4,0664%	1.611.473,90	1.366.711,96
RDL 4/2012	51.257.009,40	5,939%-1,226%	10.368.764,54	7.058.816,34
RDL 8/2013	22.031.393,55	1,940%	3.273.277,42	0,00
TOTAL	**80.344.671,97**		**15.253.515,85**	**8.425.528,30**

II.3.3. Reclamaciones del concesionario

El concesionario, ante la acumulación de facturas pendientes de cobro, solicitó reiteradamente al CRTM que, en calidad de Administración solidaria, respondiese de las obligaciones del Ayuntamiento de Parla. Así constan diversos escritos de reclamación, el primero de ellos de agosto de 2009 (reclamando 20 millones de € e intereses de demora), que fue seguido por otro de abril de 2010 (por 23,4 millones de € e intereses de demora) y un recurso de reposición en octubre de 2010 (por 28,8 millones de € e intereses de demora). El CRTM manifestó en sus resoluciones no considerarse acreedor de las deudas del Ayuntamiento, y la concesionaria inició acciones judiciales contra el CRTM presentado recurso contencioso-administrativo el 4 de febrero de 2011.

El Juzgado Contencioso-Administrativo nº 20 de Madrid admitió a trámite el recurso y la sociedad concesionaria presentó escrito de demanda el 2 de septiembre de 2011. La sentencia de 21 de diciembre de 2012 no fue favorable al demandante, que presentó recurso de apelación ante el Tribunal Superior de Justicia de Madrid, recayendo la ya mencionada sentencia el 31 de julio de 2014, referida en el Subepígrafe II.1.2.1, igualmente desestimatoria de sus pretensiones. Dicha sentencia recogía la responsabilidad exclusiva del Ayuntamiento para la financiación de las inversiones y, consecuentemente, de la deuda acumulada, ya que la titularidad de las infraestructuras corresponde sólo a aquel, conforme establecía la cláusula primera del PCAP que expresaba que, en ningún caso, el CRTM financiaría las inversiones de las obras, de las instalaciones o de la primera adquisición de material móvil. Además, fue el Ayuntamiento el que aprobó las nuevas inversiones adicionales y el que emitió informe sobre el crédito disponible y su Intervención la que fiscalizó el expediente.

III. CONCLUSIONES

1ª La revisión del Plan General de Ordenación Urbana previó, entre otras actuaciones, el desarrollo de un nuevo barrio para 30.000 vecinos, lo que generaría un incremento de las necesidades de transporte. Un estudio del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid (CRTM) de movilidad y transporte público del desarrollo urbanístico de Parla Este ofrecía diversas alternativas para dar servicio de transporte a la localidad, sin que ninguna de ellas previera la construcción de un tranvía.

El Ayuntamiento efectuó actuaciones encaminadas al establecimiento del tranvía como solución de movilidad interna de la ciudad, sin que se haya acreditado la existencia de estudios previos en los que se analizara este frente a otros medios de transporte alternativos, comparando las ventajas e inconvenientes –tanto desde el punto de vista social como de sostenibilidad económico-financiera– a efectos de determinar la alternativa más favorable en su conjunto, lo que refleja una insuficiente planificación de la iniciativa. (Subepígrafe II.1.1.2)

2ª El Ayuntamiento contrató la redacción de dos estudios de viabilidad previos a la construcción y explotación en régimen de concesión del tranvía, uno de viabilidad funcional y económica, por importe de 25.462 €, y otro de viabilidad del trazado, por 25.603 €, sin que se haya acreditado que para la selección del respectivo contratista se negociara con las empresas consultadas, y sin que se motivaran los informes de valoración de las ofertas. Ambos contratos se tramitaron simultáneamente, sin que se haya justificado el motivo para su realización de forma independiente, siendo así que en ambos casos se trata de informes de viabilidad, que vienen configurados como un documento único en el artículo 227 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Dada la naturaleza y contenido de los contratos, podría haber concurrido un fraccionamiento de su objeto, eludiendo los requisitos de publicidad y concurrencia a que se refiere el artículo 68 de ese mismo texto legal.

En el estudio de viabilidad funcional y económica no se valoró el posible coste para la Administración de la inversión a realizar. La omisión de planificación económico-financiera dio lugar a que se abordara el proyecto de construcción de las obras y de explotación del tranvía sin atender a la situación del Ayuntamiento de Parla y al margen de los principios de equilibrio presupuestario y de estabilidad y sostenibilidad financiera de la Entidad.

Los referidos estudios se complementaron con un tercero, de "*viabilidad funcional, accesibilidad, trazado y paradas del tranvía"*, contratado por el Ayuntamiento de Parla y el CRTM, con el fin de precisar las características del trazado. Con arreglo a lo recogido en este estudio, el Ayuntamiento modificó el Plan Especial de Infraestructuras antes de su aprobación definitiva, no habiéndose efectuado una nueva exposición pública del mismo no obstante contener modificaciones de relevancia. (Subepígrafes II.1.1.2 y II.1.1.3)

3ª El Ayuntamiento de Parla aprobó el anteproyecto, el estudio de viabilidad y la memoria de las obras de trazado del tranvía en la misma sesión que el Plan Especial de Infraestructuras. El anteproyecto de obras no se elaboró separadamente, sino que se consideró como tal el referido Plan de Infraestructuras. Esto hubiera hecho preciso que, para ajustarse a lo prescrito en el artículo 228.2 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y, por consiguiente, tener la consideración de anteproyecto, el PEI hubiera contenido las referencias establecidas por dicho artículo, lo que no tuvo lugar. (Subepígrafe II.1.1.4)

4ª El Pleno del Ayuntamiento de Parla expresó su voluntad de desarrollar en régimen de concesión de obra pública la infraestructura tranviaria y, al amparo del artículo 15 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC), aprobó una encomienda de gestión al CRTM –Organismo al que el Ayuntamiento se encontraba adherido–, para que, en el marco de la Ley 5/1985, de

creación de este, procediera a la tramitación y resolución del expediente de concesión de la línea del tranvía.

Las atribuciones concedidas por el Ayuntamiento de Parla al CRTM en virtud de la encomienda de gestión comprendían actuaciones más amplias que las materiales, técnicas o de servicio propias de dicha figura con arreglo a la LRJPAC, por lo que la misma no era suficiente para encargarle que tramitara la licitación y adjudicara el contrato de concesión de la obra pública.

Sí era, sin embargo, título suficiente para proceder, a instancia del Ayuntamiento, al ejercicio de dicha actuación por el CRTM, la propia Ley de creación de este, al atribuirle el ejercicio de la función de tramitación y resolución de concesiones cuya titularidad correspondiera a los ayuntamientos a él adheridos, como lo es el de Parla, amparándose, por tanto, en ella, dicha actuación. (Epígrafe II.1.2)

5ª El pliego de cláusulas administrativas particulares (PCAP) del contrato de concesión, aprobado por el órgano de contratación, adolecía de ciertas carencias e indefiniciones en determinados aspectos.

El objeto del contrato de concesión comprendía la redacción del proyecto, la ejecución de las obras y la explotación del servicio. El PCAP disponía que el objeto del contrato era susceptible de ser ampliado mediante la presentación de mejoras, dejando margen de discrecionalidad a los licitadores para la formulación de aquellas en sus ofertas.

El sistema de retribución del concesionario fijado en el PCAP del contrato de concesión, se hizo depender de la oferta realizada por el futuro concesionario y sobre todo de las mejoras que se introdujeran en el objeto del contrato.

El PCAP no detalló suficientemente la forma de valoración y puntuación de los diferentes subcriterios en los que se desglosaron los criterios de adjudicación, lo que hubiera facilitado que los licitadores pudieran preparar sus ofertas en coherencia con los requerimientos y las necesidades reales de la Administración, así como posibilitado que las ofertas que se presentaran fueran más homogéneas, facilitando su comparación a efectos de comprobar cuál de ellas era la más ventajosa. Además, se incluyeron como criterios de adjudicación algunos que se referían a la solvencia técnica y profesional, por lo que debían considerarse en la fase de evaluación de la aptitud de las empresas, conforme el artículo 19 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas.

Por otra parte, el PCAP disponía el principio de riesgo y ventura del contratista, aun cuando este quedaba modulado en el mismo en ciertos supuestos, lo que implicaba que en determinadas circunstancias no existiera una asunción efectiva de tales riesgos, como ocurre como consecuencia del establecimiento de un sistema de retribuciones para los primeros cinco años fijado en función del número de tren/kilómetros recorridos previstos en la programación del servicio, esto es, de unos parámetros fijos con independencia del número de usuarios. (Subepígrafe II.1.2.1)

6ª Se emitieron informes técnicos de valoración de las ofertas por las Administraciones intervinientes, cuyo contenido, respecto de algunos extremos, era descriptivo y parco en las valoraciones en relación con la idoneidad de aquellas y en la exposición de las razones por las que la *solución variante* del grupo de empresas seleccionada contribuía a incrementar la calidad de las prestaciones mínimas previstas en el PPT. Un examen más pormenorizado de las mejoras propuestas por el adjudicatario de la concesión hubiera contribuido a que estuviera más delimitado el contenido y la valoración económica de las aportaciones.

El contrato fue adjudicado por el órgano de contratación, por un presupuesto de la inversión de 93.545.800 € y unas tarifas unitarias de 8€/Km-tren y de 0,90 € viajero. (Subepígrafe II.1.2.3)

7ª Se produjeron deficiencias en la elaboración y ejecución del proyecto constructivo y en la recepción de las obras.

Así, presentado por la sociedad concesionaria el proyecto constructivo de la fase I, y emitidos los correspondientes informes técnicos, el Ayuntamiento de Parla, con arreglo a la cláusula 22 del PCAP, aprobó el mismo. Por su parte, el CRTM no adoptó acuerdo de aprobación de dicho proyecto no obstante lo dispuesto en dicha cláusula, que establecía la necesaria aprobación por ambas Administraciones, por entender inadecuadamente que no le correspondía, al deber ser el Ayuntamiento el que lo hiciera como titular de las infraestructuras, del material móvil y del resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema de transporte.

El acta de comprobación de replanteo autorizando el inicio de las obras de esta fase I de la línea tranviaria se suscribió antes de que se aprobara por el Pleno del Ayuntamiento de Parla el proyecto constructivo. La obra se ejecutó con retraso sobre la fecha prevista. La puesta en servicio se autorizó por el Ayuntamiento de Parla y por el CRTM sin que se tenga constancia de si se habían subsanado los defectos identificados en los informes técnicos. (Subepígrafe II.1.3.1.1)

8ª Por su parte, el proyecto de ejecución para la construcción, mantenimiento y explotación de la fase II de la línea 1 del tranvía fue informado favorablemente por los técnicos del Ayuntamiento de Parla y del CRTM única y exclusivamente desde el punto de vista técnico, advirtiendo sobre la absoluta disconformidad respecto a su presupuesto, requiriendo a la empresa concesionaria para que lo rectificara.

No se ha facilitado a este Tribunal de Cuentas información sobre el importe de este presupuesto, ni sobre si se subsanaron los errores detectados y si finalmente se dio la correspondiente conformidad al presupuesto presentado. Tampoco se ha acreditado que se aprobara formalmente el proyecto de esta fase.

Esta fase II se llevó a cabo en dos etapas – IIa) y IIb)–, que no estaban previstas inicialmente, sin que se hayan justificado documentalmente las razones que motivaron dicha segregación, ni si fueron aprobadas por el Ayuntamiento de Parla y por el CRTM.

No se emitió con anterioridad al comienzo de las obras el acta de comprobación de replanteo. La autorización por el Ayuntamiento de Parla y por el CRTM para la puesta en servicio de las etapas IIa) y IIb) se efectuó sin que se haya acreditado que se hubieran solventado las incidencias detectadas por la asistencia técnica del CRTM.

La finalización de las obras se produjo, atendiendo a la fecha prevista, con un retraso de tres y cinco meses, respectivamente, en las fases I y II. (Subepígrafe II.1.3.1.2)

9ª El CRTM contrató una asistencia técnica para la inspección, vigilancia y trabajos de coordinación en materia de seguridad y salud de las obras de construcción de la línea 1 del tranvía de Parla. De acuerdo con lo dispuesto en el PPT, el contratista debía elaborar una serie de estudios con carácter previo a la ejecución de las obras, durante el desarrollo de las mismas y en su fase final.

En la fase inicial debía efectuarse por el contratista un análisis sobre el proyecto de construcción, así como sobre posibles obras no comprendidas en el mismo, lo que careció de la efectividad precisa en cuanto a esta fase al haberse formalizado este contrato con posterioridad a la aprobación del proyecto por el Ayuntamiento de Parla, implicando una falta de adecuada planificación en la tramitación del contrato de asistencia en este punto. De hecho, según la documentación facilitada por el CRTM, no consta se emitiera informe a este respecto.

Durante el periodo de construcción, el contratista había de hacer un seguimiento de la obra ejecutada y, como trabajos complementarios, la revisión y control de la documentación que se

fuese generando, incluidas las modificaciones que se produjesen durante el desarrollo de la obra, y la emisión de informes de control. Se han examinado seis informes elaborados por la asistencia técnica, en los que se describen las actividades realizadas, en el correspondiente mes al que cada uno se refiere, en la ejecución de las obras de construcción de la línea tranviaria y se hace un seguimiento, entre otros extremos, del plan de seguridad y salud, del personal, de las subcontrataciones, del programa de trabajo así como del presupuesto y de planificación. Algunos de esos informes incluyen un cuadro resumen de los incrementos presupuestarios producidos hasta la fecha y que constituían modificaciones del proyecto inicial.

El *"Informe final calidad y estado final de la línea 1 del tranvía de Parla"*, emitido en la fase final, incorpora un cuadro resumen del presupuesto de liquidación, en el que se recoge el importe del proyecto, así como todos los incrementos que se producen durante la ejecución de las obras. En todo caso, entre las funciones de la asistencia contratada se encontraban el control y la supervisión de los proyectos modificados que pudieran redactarse durante la ejecución de la obra, por lo que se podía haber tomado conocimiento de dichas modificaciones en el ejercicio de su actuación supervisora. (Subepígrafes II.1.3.2 y II.1.4.1)

10ª La Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, en sesiones de 22 de diciembre de 2006 y 29 de junio de 2009, aprobó el gasto correspondiente a una serie de modificaciones efectuadas al proyecto inicial -aprobación del "precio final reconocido"-, así como determinados proyectos nuevos, cuyo detalle se recoge en el Subepígrafe II.1.4.2 de este Informe, que, incluyendo la revisión de precios, supusieron un incremento del coste de las obras de 36.097.294 euros, IVA no incluido, lo que representó el 38,6% sobre el coste inicial.

En ninguna de las modificaciones del contrato se justificó debidamente que resultaran de necesidades nuevas o causas imprevistas, como requerían el artículo 240 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas y el PCAP del contrato de concesión. En algunos casos se debieron a imprecisiones del proyecto original o a modificaciones puntuales de los servicios afectados.

Algunas de las referidas obras, tales como las relativas al proyecto de agua reciclada en la traza del tranvía o a determinadas actuaciones del proyecto sobre nuevo mobiliario urbano y elementos ornamentales, no se encontraban previstas en el proyecto inicial y su relación funcional con el objeto principal del contrato de concesión era inexistente, por lo que su ejecución por la empresa concesionaria, con ausencia de licitación y de concurrencia, difícilmente podía estar amparada en el referido artículo 240.

Las modificaciones del proyecto constructivo se ejecutaron sin observarse las disposiciones normativas relativas a la competencia, atendiendo al marco de la distribución competencial resultante del PCAP del contrato de concesión, habiéndose ejecutado sin que se aprobaran por el CRTM, como órgano de contratación.

El procedimiento no se sujetó a lo regulado por la normativa de contratos, llevándose a cabo las modificaciones sin tramitación de un expediente contractual y al margen de toda publicidad y de la debida concurrencia. En el procedimiento se omitió la emisión de las correspondientes memorias explicativas que justificasen su necesidad, la desviación producida y la improcedencia de la convocatoria de una nueva licitación, así como de los respectivos informes de la Oficina de Supervisión de Proyectos. Tampoco fueron estas modificaciones objeto de formalización, ni la garantía definitiva se reajustó, conforme al artículo 42 del Texto Refundido de la Ley de Contratos de Administraciones Públicas. En muchos casos los informes técnicos se emitieron cuando las obras estaban ya en ejecución. No consta que se expidieran las correspondientes actas de recepción de algunas de estas obras, disponiéndose únicamente de los certificados finales de obra emitidos por la dirección facultativa. El gasto derivado de algunas de estas actuaciones se aprobaron por el Ayuntamiento encontrándose ya ejecutadas, como ocurrió con la modificación de los aparcamientos disuasorios, la depresión de la M-408, la ampliación de unidades móviles, el

colector C/Juan Carlos I, los honorarios del arquitecto para la coordinación de la adecuación urbanística y ciertas actuaciones de la traza del tranvía. (Epígrafe II.1.4)

11ª El coste total por todos los conceptos generado en la construcción del tranvía ascendió a 130,7 millones de €, de los cuales 0,1 millones de € correspondieron a los estudios de previos, 1 millón de € al control técnico de las obras, y 129,6 millones de € a las obras de construcción y al suministro del material móvil, produciéndose en estos últimos conceptos un incremento del 38,6% respecto del coste inicialmente previsto. (Epígrafe II.1.5)

12ª La retribución del concesionario, como contraprestación económica a favor de este por todos los conceptos, se compone de cinco corrientes financieras diferenciadas: subvención de capital, aportaciones a la inversión, billetaje, aportaciones a la explotación e ingresos complementarios. (Subapartado II.2)

La subvención de capital ascendió a 47 millones de € y corría íntegramente a cargo del Ayuntamiento de Parla. El Consorcio Urbanístico Parla Este, constituido por la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de Parla para la gestión y ejecución urbanística de los terrenos situados en el ámbito denominado Parla Este, realizó aportaciones, con cargo a los recurso generados en el Sector urbanístico, y efectuó los correspondientes pagos directamente a la sociedad concesionaria, por importe de 42 millones de €, recibiendo el concesionario estas cantidades a cuenta de la inversión subvencionable, que corría a cargo del Ayuntamiento. No se generaron en el presupuesto del Ayuntamiento, ni se registraron en su contabilidad las correspondientes obligaciones con la empresa concesionaria por este concepto, lo que hubiera procedido atendiendo a la titularidad de las mismas, posibilitando que no se atendiera por este el pago de otras obligaciones con mayor prioridad por antigüedad, como establece el orden de prelación de pagos previsto en el artículo 187 del Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Estos pagos se realizaron con antelación a la fecha fijada en el calendario establecido en el PCAP, no obstante no estar contemplada en este tal posibilidad. Por acuerdo adoptado por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, se convalidaron estos pagos. El Ayuntamiento entendió que el adelanto realizado le representaba un ahorro de 0,3 millones de € –al no reclamarse esta cantidad por la empresa concesionaria–, aun cuando, en la práctica, los pagos adelantados supusieron para la empresa un ahorro financiero de 1,8 millones de €, calculado con arreglo al tipo de interés de la operación señalado en la oferta de esta, que no fue compensado, ni descontado por la Administración. El cambio en el calendario de las subvenciones se justificó por el Ayuntamiento en el hecho de que parte de los pagos ya se había efectuado con anterioridad.

El Ayuntamiento de Parla abonó en concepto de subvención de capital 1,9 millones de €. Quedaron pendientes de pago 2,8 millones de €, que se incluyeron en el calendario de pagos aprobado para restablecer el equilibrio económico-financiero de la concesión. (Epígrafe II.2.1)

13ª Las aportaciones a la inversión, que se sufragan exclusivamente por el Ayuntamiento, responden a un calendario de pagos de cuantías variables desde el año 2007 hasta el 2036 fijado por el concesionario, aun cuando, según el PCAP, debían hacerse mediante cantidades fijas señaladas en la oferta a lo largo de la concesión, no habiéndose justificado en los informes de valoración de las ofertas los motivos que fundamentaron la aceptación de tal calendario.

El valor actual neto a 1 de enero de 2005 de las aportaciones a la inversión inicialmente contratada fue de 91,7 millones de €, que ascendió a 129,6 millones de € como consecuencia de la revisión de las cuantías producida por la aceptación por el Ayuntamiento de Parla de las modificaciones al proyecto inicial. Las nuevas cuantías de la aportación a la inversión se aceptaron por el entonces Alcalde en funciones el 1 de junio de 2011 y se aprobaron por la Junta de Gobierno Local el 25 de julio de 2013, aun cuando ya se estaban aplicando en las facturas presentadas por el concesionario desde el 1 de enero de 2011. Los informes

técnicos y los de la Intervención municipal no se manifestaron sobre las nuevas cuantías del calendario de pagos, sino sólo respecto del precio final aceptado. Este Tribunal de Cuentas no ha podido verificar la idoneidad del calendario y si respondía a los parámetros indicados en la proposición económica de la oferta, por no constar en el expediente información suficiente que permita hacer una valoración. La Intervención, previamente a la aprobación del nuevo calendario, había advertido al Ayuntamiento que sin cumplir con el requisito de consignación presupuestaria y capacidad financiera, no podría atender las obligaciones de pago señaladas en el calendario revisado. El Ayuntamiento no dispuso en ningún ejercicio de crédito suficiente para atender las obligaciones por aportación a la inversión, no cumpliendo a su vencimiento los compromisos adquiridos. (Epígrafe II.2.2)

14ª Los ingresos por billetaje corresponden íntegramente al concesionario. Desde el inicio de la explotación de la línea hasta el 31 de diciembre de 2014 se habían validado 33.033.225 viajes, que habían generado unos ingresos a favor del concesionario por billetaje de 21,7 millones de €. El sistema de validaciones es objeto de diversos controles por parte del CRTM y de una auditoría anual independiente contratada por el concesionario. En general, las liquidaciones provisionales del detalle del billetaje del mes anterior que la concesionaria giraba al CRTM se calcularon con un número de viajeros superior al real, lo que se regularizaba posteriormente en las liquidaciones definitivas. Entre 2007 y 2011 el número de viajes fue superior al previsto en el plan de viabilidad y al estimado por el concesionario, pero desde 2012 hasta 2014 no se cumplieron las expectativas previstas. (Epígrafe II.2.3)

15ª La aportación a la explotación consiste en una retribución a favor del concesionario, a sufragar al 50% entre el Ayuntamiento y el CRTM, calculada como la diferencia entre la tarifa técnica del servicio ofertada por el concesionario y el precio de los billetes fijado por el CRTM.

El pliego establecía dos formas de cálculo diferentes que regirían de forma sucesiva: del año 1 al 5 inclusive, por km-tren puesto en servicio y, a partir del año 6, en función del número de viajeros. El déficit de explotación, de junio de 2007 hasta mayo de 2012 (primeros cinco años del tranvía), ascendió a 19,3 millones de € y, desde entonces hasta el 31 de diciembre de 2014, a 2,9 millones de €.

El CRTM no consideró que le fuese aplicable la fórmula establecida en el PCAP para los cinco primeros años de explotación de la línea (km-tren), asumiendo únicamente el déficit que correspondía durante este periodo en función del número de viajeros, lo que dio lugar a un déficit de aportación de 5,9 millones de €. El Ayuntamiento soportó el 50% del déficit que le correspondía, el defecto en la aportación del CRTM y otro 1,1 millón de € como consecuencia de admitir revisiones de la tarifa técnica superiores a las que hubiera correspondido de conformidad con el factor de actualización ofertado por el concesionario y previsto en el PCAP.

A partir del sexto año, el CRTM liquidó de acuerdo al PCAP la parte correspondiente de su déficit de explotación, hallándose al corriente de pago con la sociedad concesionaria a 31 de diciembre de 2014. El Ayuntamiento aceptó unas liquidaciones del concesionario que superaban la aportación que le correspondía en 0,8 millones de € por exceso de actualización de la tarifa técnica y, además, asumió íntegramente a su costa el déficit de 1,7 millones de € que supusieron los 1.435.423 viajes realizados a título gratuito por determinados colectivos sujetos a protección social según lo establecido en una ordenanza municipal. El Ayuntamiento admitía los importes que le presentaba la sociedad concesionaria sin efectuar revisiones ni del sistema empleado ni de los cálculos realizados. El Ayuntamiento no atendió a los compromisos por el déficit de explotación en sus respectivos vencimientos, realizando pagos ordinarios por importes muy inferiores a las cantidades comprometidas. (Epígrafe II.2.4)

16ª Los ingresos complementarios supusieron durante todo el periodo fiscalizado 32.695,04 € a favor del concesionario. El Ayuntamiento no ha ejercitado ningún control sobre estos ingresos. (Epígrafe II.2.5)

17ª La repercusión del coste del servicio a las Administraciones Públicas ha pasado del 77% en 2007, primer año de su puesta en funcionamiento, a estabilizarse, aproximadamente en el 27%, en 2013 y 2014. El resto del coste se cubre con los ingresos por billetaje. (Epígrafe II.2.6)

18ª Desde que se adjudicó la concesión en 2005 hasta 2014, el Ayuntamiento de Parla únicamente tuvo debidamente aprobados los presupuestos de 2006, 2008 y 2010. Los de 2005 y 2009 fueron anulados por el Tribunal Superior de Justicia de Madrid por distintas causas, entre ellas, la no inclusión de créditos suficientes y adecuados para atender obligaciones comprometidas en años anteriores, empleándose en exceso la figura del reconocimiento extrajudicial de crédito. El presupuesto de 2006 se prorrogó para el ejercicio 2007 y el de 2010 para los ejercicios 2011 a 2014, ambos inclusive, lo que evidencia que el presupuesto no se utilizó como una herramienta de planificación para llevar a cabo una gestión ordenada y transparente, y que se gestionó al margen de las normas presupuestarias con el correspondiente impacto sobre la estabilidad y la sostenibilidad financiera del Ayuntamiento.

La situación financiera del Ayuntamiento de Parla demuestra un sucesivo incremento de la situación deficitaria, generándose obligaciones vencidas no aplicadas a presupuesto por cuantías muy elevadas al no poderse atender las de ejercicio corriente por haberse aplicado para cubrir gastos de ejercicios anteriores, advirtiendo la Intervención municipal de la necesidad de compensar los remanentes de tesorería negativos y de formular planes de saneamiento.

El Ayuntamiento de Parla no contó con estudios que evaluasen suficientemente los efectos que la construcción y explotación del tranvía producirían sobre la hacienda municipal, sin que dispusiera de crédito suficiente en ningún ejercicio para poder hacer frente a los compromisos adquiridos.

Sólo mediante las oportunas modificaciones presupuestarias con ocasión de los préstamos especiales para pago a proveedores se fueron regularizando en el presupuesto las facturas pendientes, si bien, a 31 de diciembre de 2014 quedaban pendientes de regularización y de imputación a presupuesto y de registro en la cuenta 413 un total de 55,9 millones de €. La mayor parte de las aportaciones a la explotación se reconocieron en el presupuesto, aunque hubo facturas no registradas ni en el presupuesto ni en la cuenta 413 en algunos ejercicios. La aplicación presupuestaria de la aportación a la inversión y a la explotación no se realizó, según los ejercicios, de manera adecuada. A partir de 2013, los gastos se imputan correctamente. (Epígrafe II.3.1)

19ª El acogimiento del Ayuntamiento de Parla a las medidas extraordinarias reguladas para paliar la morosidad en los pagos con sus proveedores y acreedores ha supuesto transformar deuda comercial en deuda financiera. El Plan formulado por el Ayuntamiento para acogerse a las medidas del Real Decreto-ley 5/2009 era inconsistente y no ajustado a la realidad de su situación financiera, por lo que resultó inoperante. Al no aprobarse el Plan exigido por las medidas extraordinarias de 2012 y 2013, los pagos adelantados a los proveedores por la Administración del Estado no se cubrieron con endeudamiento sino que han de reembolsarse a través de retenciones en su participación en ingresos del Estado. La morosidad en el pago de las obligaciones del Ayuntamiento de Parla relativas al tranvía ha generado un incremento de los gastos financieros por intereses.

Así, el total de los compromisos económicos del Ayuntamiento devengados hasta el 31 de diciembre de 2014 por todos los conceptos relativos al tranvía (inversión y explotación) ascendía a 180,5 millones de €. De esta cantidad, se habían cancelado por abonos al concesionario 138,6 millones de €, de los que 80,3 millones de € fueron satisfechos en virtud de diferentes medidas de pago a proveedores, que supondrán un coste financiero adicional total de 15,25 millones de €, de los que 8,4 millones de € ya estaban devengados a fin de 2014. (Epígrafe II.3.2).

IV. RECOMENDACIONES

En este Apartado se incluyen un conjunto de recomendaciones de distinta naturaleza dirigidas a las entidades fiscalizadas. Algunas de ellas se refieren a las actuaciones que están en curso como consecuencia del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de dicha localidad. Otras, se emiten a la vista de las incidencias que resultan de la contratación celebrada, de las relaciones financieras derivadas de la puesta en funcionamiento y el mantenimiento del tranvía, así como de la repercusión de su gestión sobre la hacienda del municipio, con el objeto de contribuir a la mejora de la actividad en estas áreas de gestión:

1. Con carácter previo a la toma de decisiones y a la ejecución de grandes infraestructuras para la prestación de servicios públicos en los municipios y, en particular, el relativo al transporte público de viajeros, se deben llevar a cabo estudios técnicos y económicos rigurosos. En dichos estudios habrán de analizarse comparativamente las posibles alternativas existentes; valorarse que la elegida es la opción más adecuada en su conjunto para satisfacer las necesidades públicas, que resulta viable en cuanto a su construcción y gestión en términos de sostenibilidad económico-financiera, social y medioambiental; y que garantiza la observancia de los principios de economía, racionalidad y eficiencia en la gestión del gasto público. Habrá de asegurarse, asimismo, la disponibilidad de recursos suficientes para su financiación y mantenimiento sin comprometer el equilibrio financiero de las entidades responsables de la ejecución de las obras y la explotación del servicio.

   Además, en la medida en que la ejecución de los proyectos de inversión precisen de la intervención de varias Administraciones, se deberían regular de forma precisa los derechos y obligaciones de cada una de las partes, establecerse los mecanismos que garanticen que la colaboración y coordinación en la actuación se hagan efectivas y se ajusten a lo convenido, y ejercerse de forma regular y oportuna las funciones de supervisión, vigilancia y sanción.

2. Habría de observarse un mayor rigor en la tramitación de las fases de preparación y adjudicación de los contratos que se celebren, a fin de evitar modificaciones en los mismos derivadas de deficiencias en dichas fases o de causas que no respondan a las previstas legalmente y que, frecuentemente, implican incrementos de costes y desviaciones temporales que desvirtúan las condiciones en las que fueron originariamente licitados. Esto redundará en la mejora de la economía y en la eficacia de la gestión de los recursos públicos, así como en beneficio de los principios de igualdad, transparencia y objetividad que han de presidir la contratación administrativa.

3. Los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los expedientes contractuales que se formalicen deberían establecer los criterios de adjudicación con claridad y precisión. En particular, habrían de especificar en mayor medida los métodos o formas de valoración de los mismos, coherentemente con los principios de publicidad, transparencia y objetividad informadores de la contratación pública. De este modo las empresas interesadas en la licitación podrán conocerlos adecuadamente con suficiente antelación para preparar las ofertas de acuerdo con sus posibilidades, los requerimientos y las necesidades específicas de la Administración, lo que contribuirá a evitar incidencias en la ejecución.

   Por el ámbito de discrecionalidad que ofrecen al adjudicatario, esta recomendación resulta de especial relevancia en los casos en los que, como el que es objeto de esta fiscalización, los pliegos de cláusulas administrativas prevean que se encomiende al adjudicatario la redacción del proyecto de construcción o que la prestación pueda ser mejorada por soluciones técnicas a proponer por los licitadores mediante la presentación de variantes.

4. En los respectivos informes técnicos debería explicarse y motivarse suficientemente la valoración de las ofertas de los licitadores en todos sus términos, de modo que pueda verificarse de forma adecuada y transparente que las puntuaciones han sido otorgadas con sujeción a los principios de objetividad y transparencia.

5. Cuando se proceda a la modificación de los términos inicialmente acordados en los contratos formalizados, para lo que habrán de justificarse debidamente las necesidades que lo motivan, deberían valorarse suficientemente y de forma ponderada las posibles implicaciones económico-financieras de las mismas y sus repercusiones para los principios de estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera.

6. Deberían reforzarse por el Ayuntamiento los mecanismos y procedimientos de control para garantizar que la aceptación de facturas y otros documentos justificativos de las obligaciones derivados de la gestión del tranvía han sido objeto de la oportuna supervisión e intervención de conformidad. Asimismo, debería adoptar las medidas necesarias para que se procediera al efectivo reintegro de las cantidades pagadas en exceso, tanto por el CRTM como por la concesionaria.

7. Debería realizarse por el Ayuntamiento un estricto seguimiento de los planes de ajuste y saneamiento que tenga aprobados como consecuencia de su situación financiera o de haberse acogido a las medidas extraordinarias para pago a proveedores adoptadas por el Gobierno, que en gran medida son consecuencia de obligaciones contraídas a resultas del tranvía. Habrían de revisarse y reforzarse las medidas que se hubieran acordado tan pronto se produzcan desviaciones en la ejecución de dichos planes, a fin de que pueda alcanzarse el reequilibrio presupuestario de su actividad económico-financiera en los plazos previstos, no generando nuevas necesidades de financiación, atendiendo las obligaciones dentro de los plazos de pago legales y reduciendo el nivel de endeudamiento de conformidad con la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

Madrid, 30 de junio de 2016

EL PRESIDENTE,



Ramón Álvarez de Miranda García

ALEGACIONES

ÍNDICE DE ALEGACIONES RECIBIDAS

1. Alegaciones presentadas por el Alcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla.
2. Alegaciones presentadas por el Exalcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla, D. Tomás Gómez Franco.
3. Alegaciones presentadas por el Exalcalde-Presidente del Ayuntamiento de Parla, D. José María Fraile Campos.
4. Alegaciones presentadas por el Presidente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid.
5. Alegaciones presentadas por la Expresidenta del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, Dª. María Dolores de Cospedal García.
6. Alegaciones presentadas por el Expresidente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, D. Manuel Lamela Fernández.
7. Alegaciones presentadas por el Expresidente del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, D. Antonio Beteta Barreda.
8. Alegaciones presentadas por el Presidente del Canal de Isabel II Gestión, S.A.
9. Alegaciones presentadas por el Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, en relación con la entidad Madrid Infraestructuras de Transportes (MINTRA).
10. Alegaciones presentadas por el Presidente del Consorcio Urbanístico Parla Este.

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL ALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE PARLA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 10635 /RG 27869
31-8-2015 10:22:47

Registro General de Salida
Número: 2015014158
Fecha. 28-08-2015 13:14
Tipo: Notificación
Destino: TRIBUNAL DE CUENTAS

AYUNTAMIENTO DE PARLA

D. Luis Martínez Hervás, Alcalde Presidente del Ayuntamiento de Parla (Madrid), en la representación que ostenta, mediante el presente,

EXPONE

Que en fecha 08-08-2015, y con nº de registro de entrada 201538290, se ha recibido escrito del Tribunal de Cuentas, relativo a *"Fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del Tranvía de Parla "*. Nº reg. Salida 14418/RG 14803 de fecha 4-8-2015.

En el mismo se indica que se otorgaba el plazo de treinta días, para presentar alegaciones, aportar documentos en su caso, y/ o justificaciones , que se estimaran pertinentes como representante legítimo de este Ayuntamiento.

En cumplimiento de ello, por parte de esta Alcaldía, se procedió a su envío a todos los Grupos Municipales que forman parte de la Corporación de este municipio, a fin de que procedieran a su estudio, y presentaran alegaciones, si así lo estimaban oportuno.

Por parte del Equipo de Gobierno, que presido, se está de acuerdo con el Anteproyecto de Informe, por lo tanto no se presenta alegaciones, si bien se pone a disposición de este Tribunal para facilitar cualquier documentación que les sea necesaria, y que conste en este Ayuntamiento.

Indicar también, que el resto de Grupos Municipales, no han presentado Alegaciones, salvo el Grupo Municipal del Partido Socialista Obrero Español, que en fecha 27-8-2015, con nº de registro 201538686, ha presentado escrito de alegaciones, que se remiten junto al presente. Ello, para su consideración y efectos oportunos.

Se deja constancia, asimismo que este Equipo de Gobierno, no está de acuerdo con el contenido de las Alegaciones presentadas por el Grupo Municipal del Partido Socialista.

Por todo lo anterior,

Solicito, que se tenga por contestado el requerimiento en plazo, y se tenga en cuenta lo manifestado en el presente , así como por remitidas las alegaciones del Grupo municipal del PSOE que se acompañan .Parla, 28 de agosto de 2015.

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.168
Nº ENTRADA

AYUNTAMIENTO DE PARLA (MADRID)

Fdo: LUIS MARTINEZ HERVÁS.

TRIBUNAL DE CUENTAS.-

SECCION DE FISCALIZACIÓN.-DEPARTAMENTO DE ENTIDADES LOCALES.

Registro General de Entrada
AYUNTAMIENTO DE PARLA
Número: 2015038686
Fecha: 27-08-2015 13:52
Tipo:
Destino: Presidencia

ALEGACIONES DEL GRUPO MUNICIPAL SOCIALISTA DEL AYUNTAMIENTO DE PARLA AL BORRADOR DE ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACION DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTION DEL TRANVIA DE PARLA EMITIDO POR EL TRIBUNAL DE CUENTAS

Con carácter previo el Grupo Municipal Socialista quiere poner de manifiesto la existencia en la *génesis del informe del Tribunal* de Cuentas de una parcialidad manifiesta. En efecto, es verdaderamente sospechoso que la Comisión Mixta Congreso-Senado para las relaciones *con el Tribunal de* Cuentas aprobara tan sólo la fiscalización de los proyectos de los Tranvías de Parla, Zaragoza, Jaén y Vélez-Málaga, todas ellas, Administraciones dirigidas por el PSOE. No es de extrañar pues las conclusiones totalmente parciales del Tribunal de Cuentas en este informe, máxime si se tiene en cuenta el sistema de provisión de la Presidencia del Tribunal de Cuentas (órdenes de la Secretaria General del PP) tal como hemos conocido en los últimos días de *Julio. Con este antecedente*, (participación de la Sra. Cospedal y sumisión de los Consejeros a sus órdenes) no es extrañar que no se fiscalicen actuaciones absolutamente *escandalosas llevadas a cabo* bajo su mandato (fue Consejera de Transportes de la Comunidad de Madrid desde Dic. 2004 a Junio 2006) como los Tranvías Ligeros de *Pozuelo, Boadilla o el Tranvía* Ligero de Sanchinarro.

Con esta alegación previa de carácter general, procedemos a plantear al informe las siguientes,

ALEGACIONES

PRIMERO.- A pesar de que el informe no duda de que el órgano de contratación *del Proyecto denominado* "concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la Línea 1 del Tranvía de Parla-, el mismo carga continuamente *contra la gestión en el mismo del Ayuntamiento* de Parla.

En este sentido,

a) rechazamos la afirmación contenida en el punto 1.4 in fine (Fiscalizaciones precedentes) cuando indica que la Cámara de Cuentas en su informe *correspondiente* al ejercicio 2010 (informe aprobado por el Pleno aquélla institución de 24.09.2012) ya se ponía de manifiesto el incremento del importe *como consecuencia de los proyectos* ejecutados con posterioridad a la

formalización *del contrato de concesión de obra pública*. Más bien en ese informe lo que se hacía con fines únicamente de utilización política era atribuir

la comisión de delitos a los miembros de las JGL del Ayuntamiento de 22.12.2006 y 29.06.2009. Para ello, no confundía los fundamentos legales del contrato de concesión de obra pública con los del contrato de obra. Afortunadamente, el TCu rechaza esa interpretación dejando en evidencia a la Cámara de Cuentas cuyos informes no pueden servir al TCu como antecedente.

b) El informe pretende esquivar durante toda su redacción que tanto el PCAP como el PPT del proyecto fueron redactados, informados favorablemente informados por la Consejería de Infraestructuras y Transportes y finalmente aprobado y publicado por el Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid (organismo dirigido en aquél momento por la Sra. Cospedal en su calidad de Presidenta del mismo y Consejera de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid). De manera que todas las alusiones más o menos vagas que se hacen en el informe a defectos, *vaguedades, situaciones no claras, etc contenidas en el* PCAP y en el PPT son DIRECTAMENTE DE RESPONSABILIDAD DEL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE LA COMUNIDAD DE MADRID y no del Ayuntamiento de Parla. Dicha posición viene determinada tanto por la encomienda de gestión del Pleno del Ayuntamiento como más claramente por la Ley de creación del Consorcio Regional de Transportes.

c) Exactamente igual a los temas relacionados con la *adjudicación e informes* previos que se dicen realizados previos a la misma. Todos ellos fueron emitidos por técnicos del Consorcio Regional de Transportes, órgano que fue quién *definitivamente* produjo la adjudicación a pesar de que en el anteproyecto de informe se glose un informe de un técnico municipal obviando los informes emitidos por el Consorcio que, en todo caso, tenía la responsabilidad de la adjudicación y así la ejerció.

d) La conclusión 10ª del informe también abunda en la línea general del anteproyecto de informe para atribuir responsabilidad al Ayuntamiento y *minimizar la del Consorcio Regional de Transportes. En efecto* se dice en el mismo que el Consorcio contrató una asistencia técnica para la vigilancia y control de todas las obras y sus modificaciones. Parece desprenderse que al respecto del mismo, el contratista no cumplió con sus obligaciones pues viene a decir no emitió los informes que debía, no controló las modificaciones del Proyecto y, en definitiva, no cumplió con las obligaciones. Este argumento no es cierto, dado que la asistencia técnica controló, informó, redactó y supervisó todos y cada uno de los hitos constructivos del proyecto, *participando en las* reuniones técnicas periódicas (semanales) que se produjeron y de dónde salieron todas las decisiones del proyecto. Por supuesto de todo ello informó *puntualmente al* Consorcio quién también asistía a esas reuniones técnicas. Observamos como decisivo, y necesario, que se requiera al Consorcio

nuevamente los indicados informes en los que se da cuenta de total y absolutamente todas las incidencias, iniciativas, modificaciones y curso de las obras, los cuales no han sido todavía aportados al TCu.

SEGUNDO.- La conclusión 1ª del anteproyecto es también confusa, dado que el Ayuntamiento de Parla no previó en 1997 un desarrollo urbanístico con unas 30.000 viviendas de nueva creación. El PGOU de Parla fue aprobado por la Comunidad de Madrid en 1997 y en él no se contemplaba el desarrollo urbanístico posteriormente denominado PAU4bis conocido como Parla Este. Este nuevo desarrollo surgió a iniciativa exclusiva de la Comunidad de Madrid quién promovió y aprobó definitivamente la modificación del PGOU de Parla en 2002, precisamente para crear ese nuevo desarrollo. En la redacción de dicha modificación, ni en los informes técnicos de la Dirección General de Urbanismo de la Comunidad de Madrid previos a la aprobación, no se tomó en consideración la necesidad de crear un sistema de transporte público para ese nuevo desarrollo de la ciudad, alejado por otra parte de la estación de Cercanías de RENFE.

No se hace referencia en el anteproyecto a la necesidad de implantación de un medio de transporte que permitiera llevar grandes cantidades de personas que necesitan moverse en un determinado -y corto- espacio de tiempo –hora punta- hasta la estación de Cercanías de Renfe situado en el centro de la ciudad con unos accesos viarios limitados. Claro que había otras soluciones. Los responsables municipales buscaron la implicación de la Comunidad de Madrid para que ésta extendiera a Parla y consecuentemente a Parla Este la infraestructura del MetroSur (que ya había llevado a Alcorcón, Móstoles, Fuenlabrada, Getafe...). También se buscó una segunda posibilidad, la ampliación de Renfe hasta el nuevo barrio de Parla Este. La negativa también de la Administración del PP a esta posibilidad fue la respuesta por su elevado coste (habría de perforarse la ciudad con tuneladora desde la actual estación).

Mientras, y también lo obvia el informe, por motivos electorales Boadilla, Pozuelo y Madrid recibieron Trenes Ligeros por parte de la Comunidad de Madrid a través del Consorcio de Transportes y/o sus entidades integrantes.

Parla no recibió financiación alguna por parte de la Comunidad de Madrid, probablemente ésta es la base de los problemas financieros que ha arrastrado el proyecto, problemas que nunca han tenido los municipios de Boadilla, Pozuelo de Alarcón y Madrid a los que literalmente se les regaló un sistema de transporte.

TERCERO.- El informe analiza también la viabilidad económica del proyecto. Olvida la variable social lógicamente. En todo caso, los datos del Tranvía de Parla en este aspecto que relata el informe del Tribunal de Cuentas es que su uso es incluso superior al previsto en los estudios previos. Otro dato es cuanto cuesta al año a las Administraciones Públicas los distintos sistemas de transporte, pues ello nos dará una variable coste económico por viajero que nos permitirá tener más datos de contraste que los meros titulares periodísticos. De las cuentas del Consorcio Regional de Transportes se desprende que, por ejemplo, el Tranvía de Pozuelo y Boadilla costó a la Comunidad de Madrid 78,5M€ en el año 2013 mientras que el de Parla tan sólo costó 1,5M€. Eso sólo en 2013 y sucesivamente en 2014, 2015... ¿son los ciudadanos de Parla 78 veces al año menos dignos que los de Boadilla y Pozuelo?

Fdo: Cristina Vélez Jiménez.
Portavoz del Grupo Municipal Socialista
Parla a 27 de Agosto de 2015

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR
D. TOMÁS GÓMEZ FRANCO
EXALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE PARLA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 14707 /RG 43001
19-11-2015 12:21:49

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

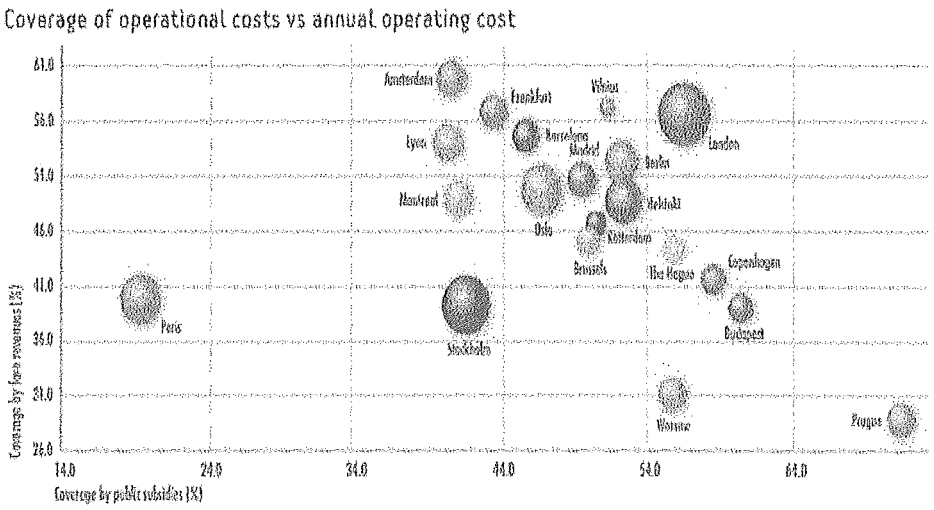
I.- INTRODUCCIÓN.

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

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

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

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



1

[1] Datos tomados del EMTA Barometer 2013

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

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

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

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

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

Total periodo analizado: 2007-2013

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

Los datos son tan elocuentes que no merecen más comentarios.

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

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

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

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

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

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

Concluimos esta introducción con unas palabras que no son nuestras:

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

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

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

Como datos a tener en cuenta:

a) El coste de explotación del transporte público que genera el Tranvía de Parla es el segundo más barato de Europa en coste para las Administraciones Públicas ;

b) El coste de explotación del Tranvía de Parla es 52 veces más barato que el del Tranvía de Boadilla/Pozuelo;

c) El C.R.T.M., órgano de contratación que fue del Tranvía de Parla, indica que es "un magnífico proyecto de transporte público"

d) En el año 2013, el Tranvía de Parla recibió como subvención a la explotación por parte del CRTM la cantidad de 1,5 M€ frente a los 76,5Mq que recibió por el mismo concepto el Tranvía de Pozuelo/Boadilla.

e) Actualmente, y teniendo en cuenta la situación de crisis económica –que genera obviamente menor movilidad-, el número de usuarios del Tranvía de Parla se sitúa por encima de las previsiones de la oferta.

f) A fecha 31.12.2014, el Ayuntamiento de Parla había abonado en aportaciones a la inversión y subvención de capital la cifra de 117.872.179€ lo que representa el 90,92% del coste total del proyecto.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Limitaciones al alcance.

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

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

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

I.2. MARCO NORMATIVO

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

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

I.4. RESULTADOS DE ACTUACIONES FISCALIZADORAS PRECEDENTES

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

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

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

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

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

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

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

- Con fecha 24 de septiembre de 2012 fue aprobado por la Cámara de Cuentas Regional un informe denominado "**"Informe de fiscalización del Ayuntamiento de Parla, Ejercicio 2010**".

- La iniciativa de la fiscalización fue ejercida por la Cámara de Cuentas, que, de acuerdo con lo previsto en el art. 10.1 LCC, de 29 de abril, de la Cámara de Cuentas de la Comunidad de Madrid, la incluyó en el programa de fiscalizaciones para el ejercicio 2012 aprobado por el Consejo de esta Cámara.

- Pues bien, en dicho informe (concretamente en su página 22) se incluye el texto que reproducimos literalmente:

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

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

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

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

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

- Y continúa diciendo el informe:

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

- El informe atribuye la realización de una adjudicación directa, sin licitación pública que habría sido llevada a cabo el Ayuntamiento de Parla de una inversión de 36.097.000€, atribuyendo de esta forma la comisión de irregularidades, cuando no delitos a todos los miembros de las Juntas de Gobierno del Ayuntamiento de Parla de 22.12.2006 y 29.06.2009, en la primera de la cuales era miembro el hoy querellante. (aportamos el informe completo de la Cámara de Cuentas referido como documento número 1).

- Para entender la falsedad que cometen a sabiendas los querellados con la emisión de este informe es preciso indicar que el órgano de contratación de la concesión no fue el Ayuntamiento de Parla sino el Consorcio de Transportes de Madrid (en adelante CRTM), organismo dependiente de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid, por tenerlo así encomendado y tratarse de una competencia que corresponde al mismo (en tanto el Ayuntamiento de Parla está adherido al mismo) – artículo 2.1 de la Ley 5/1985 de creación del Consorcio Regional de Transportes.

- De manera que es total y absolutamente falso que la adjudicación de las obras o de sus ampliaciones fueran llevadas a cabo por el Ayuntamiento ni por ninguno de sus órganos, singularmente las Juntas de Gobierno Local. De hecho de los propios acuerdos señalados se deduce que lo único que se hace es aprobar el gasto y remitir el expediente completo al órgano de contratación (CRTM) para que éste lleve a cabo las modificaciones en el contrato que

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

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

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

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

Así lo indica expresamente la Clausula 22ª del PCAP:

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

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

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

"2.7 Planeamiento Urbanístico y Ordenación Territorial.

La urbanización de las calles recorrida por la nueva línea, a excepción de la franja ocupada por el tranvía, será realizada o directamente por las administraciones locales correspondientes, o bien por el adjudicatario mediante compensación económica canalizada a través de la Administración.
Se entiende por franja del tranvía, a realizar con cargo al adjudicatario, la vía doble, las vías de apartado, los separadores con el resto de la calzada, los espacios situados en la entrevía, la electrificación y soportes, las paradas o estaciones y los accesos a las mismas en superficie o subterráneos, según conste en el Anteproyecto de licitación aportado por la Administración.

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

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

Doble falsedad pues:

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

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

La otra alusión que se contiene en el Informe de la Cámara de Cuentas viene hecha en torno a la subvención de capital por importe de 42.070.000€ respecto de la que se dice, sin decir, con media verdad, que el Ayuntamiento no ha aportado los justificantes de pago de los mismos. No era el Ayuntamiento a quién correspondía hacer el pago sino al Consorcio de Transportes como órgano de contratación, pago que por supuesto se llevó a cabo. Si los querellados hubieran tomado una cierta molestia, habrían preguntado al Consorcio de Transportes quién les habría indicado que su Gerente se dirigió en su día al Consorcio Urbanístico Parla Este (órgano compuesto también mayoritariamente por la Comunidad de Madrid) para indicarle que efectuara el pago indicado (como así se hizo) y que estaba comprometido por acuerdos anteriores de aquél organismo.

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

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

II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

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

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

II.1.1. Planificación del Tranvía

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

II.1.2. Concesión de la obra pública

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

> "Artículo 7. Régimen jurídico de los contratos administrativos.
>
> 1. Los contratos administrativos, **con la salvedad establecida en el apartado siguiente,** se regirán en cuanto a su preparación, adjudicación, efectos y extinción por esta ley y sus disposiciones de desarrollo; supletoriamente se aplicarán las restantes normas de derecho administrativo y, en su defecto, las normas de derecho privado. No obstante, los contratos administrativos especiales, que se definen en el artículo 5.2, párrafo b), se regirán por sus propias normas con carácter preferente.
>
> **2. El contrato de concesión de obras públicas se regirá, con carácter preferente a lo dispuesto en el apartado anterior, por las disposiciones contenidas en el título V del libro II de esta ley, sus disposiciones de desarrollo y por la legislación sectorial específica en cuanto no se oponga a dicho título, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 125 y 133 a 135 del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.**
>
> **3.** El orden jurisdiccional contencioso-administrativo será el competente para resolver las controversias que surjan entre las partes en los contratos administrativos."

(...)

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

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

A continuación, el AI indica las principales características del contrato de concesión de obra pública, comentario con el que lógicamente estamos de acuerdo, pero creemos conveniente ampliar con un análisis del contrato de concesión de obra publica.

Por lo que se refiere a la contratación de la CONCESIÓN PARA LA CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y EXPLOTACIÓN DE LA LÍNEA 1 DEL TRANVÍA DE PARLA EN EL QUE SE INCLUYE COMO PRESTACIONES ANEJAS LA REDACCIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN Y LA ADQUISICIÓN DEL MATERIAL MÓVIL, no sólo es fundamental que su análisis se haga teniendo en cuenta el contexto de dicha contratación sino la normativa vigente en su momento y que constituye legalmente su régimen jurídico que es el contenido en el **Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio** (en adelante TRLCAP), con las modificaciones introducidas por la **Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas**, así como el Reglamento general de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto 1098/2001, de 12 de octubre, y ello en razón de que, al haberse adjudicado el contrato en el año 2006, no le es de aplicación el vigente texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (en adelante TRLCSP), aprobado por el Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, de acuerdo con el párrafo segundo de su disposición transitoria primera, que establece que *"Los contratos administrativos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se regirán, en cuanto a sus efectos, cumplimiento y extinción, incluida su duración y régimen de prórrogas, por la normativa anterior."*, ni por tanto, la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, que, establecía que:

> ***"Disposición Transitoria Primera. Expedientes iniciados y contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de esta Ley** de la **Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público***
>
> *1. Los expedientes de contratación iniciados antes de la entrada en vigor de esta Ley se regirán por la normativa anterior. A estos efectos se entenderá que los expedientes de contratación han sido iniciados si se hubiera publicado la correspondiente convocatoria del procedimiento de adjudicación del contrato. En el caso de procedimientos negociados, para determinar el momento de iniciación se tomará en cuenta la fecha de aprobación de los pliegos.*
>
> *2. Los contratos administrativos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la presente Ley se regirán, en cuanto a sus efectos, cumplimiento y extinción, incluida su duración y régimen de prórrogas, por la normativa anterior."*

Por tanto, no existían ni fueron de aplicación, normas que el TCu señala en el apartado 1.2. de marco normativo, como:

- Texto Refundido de la Ley General de Estabilidad Presupuestaria, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2007, de 28 de diciembre.

- Ley Orgánica 2/2012, de 27 de abril, de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera.

- Reglamento de desarrollo de la Ley 18/2001, de 12 de diciembre, de Estabilidad Presupuestaria, en su aplicación a las Entidades Locales, aprobado por Real Decreto 1463/2007, de 2 de noviembre.

- Real Decreto-ley 5/2009, de 24 de abril, de Medidas extraordinarias y urgentes para facilitar a las Entidades Locales el saneamiento de deudas pendientes de pago con empresas y autónomos,

- Real Decreto-ley 8/2011, de 1 de julio, de Medidas de apoyo a los deudores hipotecarios, de control del gasto público y cancelación de deudas con empresas y autónomos contraídas por las entidades locales, de fomento de la actividad empresarial e impulso de la rehabilitación y de simplificación administrativa.

- Real Decreto-ley 4/2012, de 24 de febrero, por el que se determinan obligaciones de información y procedimientos necesarios para establecer un mecanismo de financiación para el pago a los proveedores de las entidades locales.

- Real Decreto-ley 8/2013, de 28 de junio, de Medidas urgentes contra la morosidad de las administraciones públicas y de apoyo a entidades locales con problemas financieros.

Normas todas ellas aprobadas posteriormente a las contrataciones fiscalizadas y que se han dictado, en su gran mayoría, tras y como consecuencia de la grave crisis económica padecida, así como de la normativa europea. Pero, lo que es más importante, debe tenerse en cuenta, porque así lo establece la propia Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, el texto que se debe aplicar y tener en cuenta por el TCu es el citado TRLCAP con la modificación citada de la Ley 13/2003, olvidando en dicho análisis por tanto, las normas sobre contratación administrativa que se han ido aprobando con posterioridad, todas ellas más restrictivas en aspectos como las modificaciones contractuales.

Dicho TRLCAP sufrió una importante modificación precisamente por la **Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas.**

Debe destacarse que la regulación de este tipo de contrato administrativo (de concesión de obras públicas) mereció una Ley que introdujo, en el año 2003, una regulación en bloque del mismo en la Ley de Contratos lo que indica ya la especificidad y singularidad de esta figura jurídica contractual.

La Exposición de Motivos de esta Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas dice que (la negrita y el subrayado es nuestro):

"Desde el punto de vista de la técnica normativa se ha optado por insertar la regulación específica de este contrato en la Ley de contratos de las Administraciones Públicas, texto refundido aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, siguiendo el criterio sostenido por el Consejo de Estado. En su virtud, se introduce, en la regulación de los distintos tipos de contratos administrativos del libro II, un nuevo título V "Del contrato de concesión de obras públicas" que recoge el régimen jurídico de este contrato, ahora ya típico, atendiendo a las singularidades que presenta y en la línea de la tradición del derecho español. El resultado es un título armónico y sistemático en la medida que contiene una regulación de la concesión que, partiendo de la definición de la figura contractual, disciplina ***toda la vida del contrato*** *en aquellos puntos en que realmente ha sido* ***necesario su tratamiento singular*** *respecto a la parte general del libro I de esta ley. De esta manera, la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas se ve enriquecida con la* ***regulación completa de este contrato****, cuya utilización generalizada por las Administraciones públicas demandaba un* ***régimen jurídico singularizado****, atendiendo a sus características especiales, dentro del código de normas de contratación que constituye esta ley."*

Esta Ley 13/2003, modifica el artículo 5.2.a) del TRLCAP para introducir el contrato de concesión de obras públicas en la enumeración de los contratos típicos (la negrita es nuestra):

> *"2. Son contratos administrativos:*
>
> *a) Aquéllos cuyo objeto directo, conjunta o separadamente, sea la ejecución de obras, la gestión de servicios públicos y la realización de suministros,* **los de concesión de obras públicas**, *los de consultoría y asistencia o de servicios, excepto los contratos comprendidos en la categoría 6 del art. 206 referente a contratos de seguros y bancarios y de inversiones, de los comprendidos en la categoría 26 del mismo artículo, los contratos que tengan por objeto la creación e interpretación artística y literaria y los de espectáculos."*

Además, la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas modifica el art. 7 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, para especificar el distinto régimen jurídico del contrato de concesión de obras públicas respecto del resto de los contratos administrativos, concretándose en el art. 7.2, determinando el *"orden de prelación de fuentes acorde con las especialidades de este contrato"*.

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

> "Artículo 7. Régimen jurídico de los contratos administrativos.
>
> 1. Los contratos administrativos, **con la salvedad establecida en el apartado siguiente,** se regirán en cuanto a su preparación, adjudicación, efectos y extinción por esta ley y sus disposiciones de desarrollo; supletoriamente se aplicarán las restantes normas de derecho administrativo y, en su defecto, las normas de derecho privado. No obstante, los contratos administrativos especiales, que se definen en el artículo 5.2, párrafo b), se regirán por sus propias normas con carácter preferente.
>
> **2. El contrato de concesión de obras públicas se regirá, con carácter preferente a lo dispuesto en el apartado anterior, por las disposiciones contenidas en el título V del libro II de esta ley, sus disposiciones de desarrollo y por la legislación sectorial específica en cuanto no se oponga a dicho título, sin perjuicio de lo establecido en los artículos 125 y 133 a 135 del texto refundido de la Ley de Aguas, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/2001, de 20 de julio.**
>
> 3. El orden jurisdiccional contencioso-administrativo será el competente para resolver las controversias que surjan entre las partes en los contratos administrativos."

Como se dice en la Exposición de Motivos de la Ley 13/2003, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, se incluye en la Ley de Contratos *"un régimen jurídico singularizado, atendiendo a sus características especiales"*, añadiendo que *"el Estado estima en principio irrenunciable, para que la institución cumpla el nuevo papel que la sociedad reclama, esto es, su contribución a la financiación y creación de infraestructuras y, consiguientemente, al más rápido crecimiento económico."*

Por lo que se refiere al riesgo del concesionario, como se indica también en la Exposición de Motivos de la Ley reguladora del Contrato de Concesión de obras públicas, siendo importante que el concesionario asuma el riesgo del contrato, se dice que: *"Evidentemente, en un contrato de larga duración por naturaleza, la asunción del riesgo, ante la imposibilidad de predecir con un margen razonable de error el futuro, no puede transformar el contrato en un negocio aleatorio por lo que en coherencia se impone moderar adecuadamente los límites del riesgo, si se quieren atraer la participación del capital y la iniciativa privadas en inversiones cuyo volumen exige el esfuerzo compartido de los sectores público y privado."*

El artículo 220 del TRLCAP (introducido por la Ley 13/2003) define el contrato de concesión de obras públicas:

> ***"ARTÍCULO 220. CONTRATO DE CONCESIÓN DE OBRAS PÚBLICAS***
>
> *1. Se entiende por contrato de concesión de obras públicas aquél en cuya virtud la Administración pública o entidad de derecho público concedente otorga a un concesionario, durante un plazo, la construcción y explotación, o solamente la explotación, de obras relacionadas en el art. 120 o, en general, de aquellas que siendo susceptibles de explotación, sean necesarias para la prestación de servicios públicos de naturaleza económica o para el desarrollo de actividades o servicios económicos de interés general, reconociendo al concesionario el derecho a percibir una retribución consistente en la explotación de la propia obra, en dicho derecho acompañado del de percibir un precio o en cualquier otra modalidad establecida en este título.*
>
> *2. La construcción y la explotación de las obras públicas objeto de concesión se efectuarán a riesgo y ventura del concesionario, quien asumirá los riesgos económicos derivados de su ejecución y explotación en los términos y con el alcance establecidos por esta ley, lo que será en todo caso compatible con los distintos sistemas de financiación de las obras que en ella se regulan y con las aportaciones a que pudiera obligarse la Administración concedente.*
>
> *3. La Administración concedente podrá establecer que el concesionario redacte el proyecto de construcción de las obras conforme a las exigencias determinadas en el correspondiente estudio o anteproyecto, en los términos señalados en el capítulo II. En este supuesto la aprobación del proyecto corresponderá a la Administración concedente y formará parte del contrato de concesión.*
>
> *4. El sistema de financiación de la obra y retribución del concesionario se determinarán por la Administración concedente con respeto a los objetivos de estabilidad presupuestaria y atendiendo a criterios de racionalización en la inversión de los recursos económicos, a la naturaleza de las obras y a la significación de éstas para el interés público.*
>
> *5. El régimen del contrato de concesión de obras públicas previsto en este título será aplicable a todas las entidades de derecho público cualquiera que sea su régimen jurídico de contratación y denominación."*

La Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, en su Exposición de Motivos señala las cuatro notas fundamentales de dicho contrato: "obra pública", "riesgo concesional", "equilibrio económico de la concesión" y "diversificación de la financiación".

Por lo que se refiere a la distinción de otros contratos, en concreto, se diferencia del contrato de obras y teniendo en cuenta el Derecho Comunitario, en primer lugar, por la retribución: en el el contrato de concesión de obras la retribución consiste en el derecho a explotar la obra, y en su caso a percibir un precio u otra aportación (art. 220 TRLCAP.)

Y en segundo lugar, el riesgo de la explotación, que en el contrato de concesión de obra pública recae en el concesionario. El derecho de explotación implica también la transferencia de la responsabilidad de la explotación, que engloba los aspectos técnicos, financieros y de gestión de la obra. Como dice la JCCA de Castilla y León, en su dictamen de 25 de noviembre de 2010, no se trata de una modalidad del contrato de obras, sino una forma de financiación de las obras públicas.

De la singularidad del contrato de concesión de obras públicas, que da lugar a una regulación diferenciada, surgen importantes diferencias con el resto de contratos y específicamente con el contrato de obras. Así como veremos a continuación, la Ley 13/2003, introduce un régimen específico para las modificaciones contractuales de este tipo de contrato, distinto del régimen general y en concreto del régimen del contrato de obras. Como ej. sirva en este momento, la solvencia exigida para licitar, y por tanto para ser adjudicatario del contrato, que, para el contrato de concesión de obra pública, se regula(ba) en art. 232 TRLCAP, debiendo destacarse que NO SE EXIGE LA CLASIFICACIÓN que sí se exigía para el Contrato de obras (y así por ej. JCCA, informe 02/08, de 28 de julio, entre otros.)

Hay que destacar además, para entender el régimen jurídico específico y singular de este nuevo contrato administrativo típico que introdujo la Ley 13/2003, como consecuencia de las nuevas estructuras y necesidades económicas de la sociedad, la importancia de la CAUSA del contrato de concesión de obra pública: la doctrina destaca la "funcionalidad de la obra pública como causa del contrato", esto es, el objeto del contrato (la prestación a realizar) se conforma mediante un proceso de concreción que no se agota en el sistema tradicional de redacción de proyecto, aprobación de dicho proyecto por la Administración y ejecución de obra, teniendo especial importancia el Plan económico-financiero (previsiones de amortización, de demanda de utilización de la obra...).

Se destaca así la obra pública como elemento objetivo del contrato y su proceso de concreción o definición del objeto del contrato (el conocido como "tracto sucesivo" en la contratación), resaltando especialmente en la regulación del contrato de concesión de obra pública (y no en otros) una intervención del licitador en la concreción del objeto del contrato, que se manifiesta en la regulación de las modificaciones de los proyectos ya aprobados (art. 240 TRLCAP) y las modificaciones de la Obra Pública (art. 250 TRLCAP). Ello en relación con las múltiples referencias que se realizan a lo largo del A.I. a la falta de concreción del proyecto.

A continuación se trascriben los arts. 240 que regula la "Modificación del Proyecto", el art. 249.1.b) que establece como prerrogativa de la Administración la posibilidad de modificar los contratos de concesión de obras públicas y el art. 250 que regula la modificación de la obra pública soporte de la concesión, todos ellos del TRLCAP e introducidos por la referida Ley 13/2003:

"ARTÍCULO 240. MODIFICACIÓN DEL PROYECTO

1. Una vez perfeccionado el contrato, el órgano de contratación sólo podrá introducir modificaciones en el proyecto por razón de interés público, siempre que sean debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas, justificándolo debidamente en el expediente. El plan económico-financiero de la concesión deberá recoger en todo caso, mediante los oportunos ajustes, los efectos derivados del incremento o disminución de los costes.

2. El concesionario podrá solicitar la resolución del contrato cuando el órgano de contratación imponga modificaciones en la fase de ejecución que incrementen o disminuyan la obra en un porcentaje superior al 20 por ciento del importe total de las obras inicialmente previsto o representen una alteración sustancial del proyecto inicial."

"ARTÍCULO 249. PRERROGATIVAS Y DERECHOS DE LA ADMINISTRACIÓN

1. Dentro de los límites y con sujeción a los requisitos y con los efectos señalados en esta ley, el órgano de contratación o, en su caso, el órgano que se determine en la legislación específica, ostentará las siguientes prerrogativas y derechos:

b) Modificar los contratos por razones de interés público debidamente justificadas."

"ARTÍCULO 250. MODIFICACIÓN DE LA OBRA PÚBLICA

1. El órgano de contratación podrá acordar, cuando el interés público lo exija, la modificación o la ampliación de la obra pública, así como la realización de obras complementarias directamente relacionadas con el objeto de la concesión durante la vigencia de ésta, procediéndose, en su caso, a la revisión del plan económico-financiero al objeto de acomodarlo a las nuevas circunstancias.

2. Toda modificación que afecte el equilibrio económico de la concesión se regirá por lo dispuesto en el art. 248 de esta ley.

3. Las modificaciones que, por sus características físicas y económicas, permitan su explotación independiente serán objeto de nueva licitación para su construcción y explotación."

Y éste y no otro es precisamente el régimen específico de la modificación del contrato de concesión de obra pública y no, por tanto, el previsto en la Ley como régimen general o el previsto para el contrato de obras. Y ello, teniendo en cuenta lo ya dicho sobre las singularidades de este tipo de contrato y especialmente el **"equilibrio económico de la concesión",** así como la importancia de la causa en este tipo de contrato y el proceso de concreción de su objeto del contrato que se manifiesta en el específico régimen de modificaciones establecido en la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas.

Todo ello, sin perjuicio de entender además que también se ha cumplido, aunque no sea aplicación, el régimen de modificación de los contratos y del contrato de obras, habiendo quedado acreditado y justificado en el expediente las razones de interés público debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas según el artículo 101.1 TRLCAP. Ello se pone de manifiesto en los informes técnicos que acompañaron a las Resoluciones de las JGL de 22.12.2006 y 29.06.2009

POR LO QUE SE REFIERE AL INTERÉS PÚBLICO, NECESIDADES NUEVAS Y CAUSAS IMPREVISTAS: VER INFORMES TÉCNICOS DE LOS DOS ACUERDOS DE LAS JUNTAS DE GOBIERNO LOCAL, ASÍ COMO TODAS LAS ACTAS DE LAS REUNIONES ENTRE CONTRATISTA, DIRECCIÓN FACULTATIVA, CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES Y SU ASISTENCIA TÉCNICA Y AYUNTAMIENTO DE PARLA, DONDE SE ACREDITAN DE FORMA EXHAUSTIVA DICHOS EXTREMOS.

Además, y refiriéndonos también al concreto expediente de la licitación del tranvía de Parla, precisamente, dadas las peculiaridades del contrato de concesión de obra pública, debe además distinguirse la modificación contractual en un sentido estricto y la concreción de su objeto.

Debe destacarse y así ha venido entendiéndose reiteradamente por la doctrina (JCCA, informe 21/67), por lo que se refiere al límite porcentual del "ius variandi", en este caso, el límite cuantitativo de la posibilidad de modificación del contrato que establece el art. 240.2 del 20%, se refiere a la posibilidad que tiene el adjudicatario, de superarse ese límite, de pedir la resolución del contrato. Ello implica que la cuantía de las modificaciones contractuales puede superar ese límite, sin hacer grandes esfuerzos mentales.

Muy importante para entender el régimen específico y singular del contrato de concesión de obra pública, no porque lo reiteremos es este escrito, sino porque así se establece en la Exposición de Motivos y en la regulación que hace la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, es el apartado 3 del art. 250 que expresamente indica que sólo serán objeto de nueva licitación las *"modificaciones que, por sus características físicas y económicas, permitan su explotación independiente"*, lo que debe unirse a la importancia del "equilibrio económico de la concesión" y a que toda modificación debe verificar dicho equilibrio y

revisar, en su caso, el plan económico-financiero. Todo ello responde al propio concepto del contrato de concesión de obra pública, que lo entiende como un todo: obra y explotación de la misma.

Además en cuanto a las obras accesorias se introduce por la Ley 13/2003 el régimen específico que indica el art. 221.2 TRLCAP:: *"Cuando el contrato tenga por objeto conjuntamente la construcción y la explotación de obras públicas, los pliegos generales o particulares que rijan la concesión podrán exigir que el concesionario esté igualmente obligado a proyectar, ejecutar, conservar, reponer y reparar aquellas obras que sean accesorias o estén vinculadas con la principal y sean necesarias para que ésta cumpla la finalidad determinante de su construcción y que permitan su mejor funcionamiento y explotación, así como a efectuar las actuaciones ambientales relacionadas con las mismas que en ellos se prevean."*

Por lo que se refiere a las obras complementarias, tenemos también un art. específico, el 223 TRLCAP, que regula el régimen para el contrato de concesión de obras públicas: *"Atendiendo a su finalidad, las obras públicas podrán incluir, además de las superficies que sean precisas según su naturaleza, otras zonas o terrenos para la ejecución de actividades complementarias, comerciales o industriales que sean necesarias o convenientes para la utilidad que prestan a los usuarios de las obras y que sean susceptibles de un aprovechamiento económico diferenciado, tales como establecimientos de hostelería, estaciones de servicio, zonas de ocio, estacionamientos, locales comerciales y otros susceptibles de explotación. (...)*

Las correspondientes zonas o espacios quedarán sujetos al principio de unidad de gestión y control de la Administración pública concedente y serán explotados conjuntamente con la obra por el concesionario directamente o a través de terceros en los términos establecidos en el oportuno pliego de la concesión.

Por tanto, además de tener en cuenta que el contrato de concesión de obra públicas **NO** es un contrato de obras, al que **NO** se le aplica por tanto el régimen de éste y mucho menos el de las modificaciones (reiteramos que siempre nos referimos al régimen previsto en el TRLCAP introducido por la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, que es el que de aplicarse), debemos tener en cuenta también, además del contexto histórico y normativo, qué entendía la doctrina más acreditada en esos años sobre la posibilidad de modificar los contratos que celebraban las Administraciones Públicas.

Así, la Junta Consultiva de Contratación Administrativa estatal, informaba favorablemente la facultad de modificación bilateral o por mutuo acuerdo, de conformidad con el principio de libertad de pactos, para los contratos administrativos y privados (debiendo ajustarse dicha alteración a los límites resultantes de los criterios y bases que motivaron la adjudicación.) **(Informe 48/95, de 21 de diciembre, de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa estatal, sobre "Posibilidad de modificar un contrato vigente por mutuo acuerdo entre las partes".)**

Como también recogía la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, en un informe de 2006: resulta ilustrativo reproducir lo manifestado por los profesores García de Enterría y Tomás Ramón Fernández ("Curso de Derecho Administrativo". Tomo I. Editorial Civitas S.A. Madrid 2002, Página 705) que establecen que *"en el orden material la alusión a los límites del ius variandi es, en parte, equívoca. No se trata en efecto de límites en el sentido de barreras u obstáculos que impidan a la Administración Pública modificar en ciertos casos los contratos administrativos por ella suscritos (...). Límites en este sentido no existen, ni pueden existir, porque las exigencias del interés público, al servicio de la comunidad, no pueden quedar comprometidas por el error inicial de la Administración contratante o por un cambio en las circunstancias originariamente tenidas en cuenta en el momento de contratar. El interés general debe prevalecer en todo caso y en cualesquiera circunstancias, porque, de otro modo, sería la propia comunidad la que habría de padecer las consecuencias (...). Cuando se habla de límites al ejercicio del ius variandi se quiere decir, por lo tanto, algo muy distinto; se está estableciendo concretamente una garantía para el contratista privado, sobre el que no puede hacerse recaer de forma indiscriminada e ilimitada el peso del interés común y de las cambiantes necesidades generales. Cuando se habla de límites del ius variandi se está aludiendo pues, única y exclusivamente, a los límites dentro de los cuales las modificaciones impuestas por la Administración son obligatorias para el contratista, lo cual es esencialmente distinto. El ius variandi, el poder de modificar unilateralmente el objeto y contenido del contrato, es ilimitado en su extensión e intensidad, dentro de las exigencias que el interés público imponga, pero sólo resulta de aceptación obligatoria para el contratista dentro de ciertos márgenes que la propia Ley también prevé."*

Se insiste que se deben fiscalizar los contratos analizados teniendo en cuenta el régimen jurídico y la doctrina y jurisprudencia de la época en que se licitó y se ejecutaron las obras. En este caso, teniendo en cuenta también la reiterada Jurisprudencia del Tribunal Supremo sobre la aplicación del principio de enriquecimiento injusto, que da la razón a los adjudicatarios de contratos administrativos que, cumpliendo las órdenes de la Administración, ejecutan las mismas, sin perjuicio de que no se cumpla con el requisito formal de aprobar dichas modificaciones, pues existe, al menos una aprobación tácita. En este caso no podemos hablar sólo de aprobación tácita porque el órgano de contratación, es decir el CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID ha estado presente, directamente o a través de su Asistencia Técnica, que en todo caso le reportaba exhaustivos informes, en todas las reuniones relativas a la ejecución de las obras y a las modificaciones e incidencias de las mismas. (Entre otras, la Sentencia del Tribunal Supremo, Sala 3ª, de 7-4-1994, rec. 1120/1991).

El régimen o la posibilidad de las modificaciones contractuales, en general, ha variado mucho del previsto en el año 2000 por el Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. El actual Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público es mucho más restrictivo, motivo por el cual, se ha eliminado incluso la posibilidad de instar la resolución por el adjudicatario si la modificación contractual supera el 20%, pues ya se entiende que no es necesaria. (Dicha posibilidad fue eliminada por la modificación que de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, hizo la Ley 2/2011, de 4 de marzo de Economía Sostenible.)

II.1.2.1 Pliego de cláusulas administrativas particulares

Efectivamente en la línea de colaboración existente entre el Ayuntamiento y el CRTM, el Pleno del Ayuntamiento aprobó una propuesta de Pliego Administrativo pero no de Pliego Técnico, para su posterior remisión al órgano de contratación, el CRTM. Así las cosas, por acuerdo de 03.02.2005 el CRTM aprobó el PCAP y el de prescripciones técnicas (PPT) para la licitación. Consta a esta parte que esa resolución y los pliegos fueron informados favorablemente por la Asesoría Jurídica de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid, que puso de manifiesto la adecuación a la legalidad de los mismos sin problema alguno. Todas las manifestaciones, opiniones subjetivas y comentarios que se realizan a los mismos por el AI, además de no compartirlos este alegante por su manifiesta inconsistencia, habrían de estar dirigidos pues a quien efectivamente realizó, informó favorablemente y por fin, aprobó los Pliegos. No queremos dejar de añadir, pues a ello nos referiremos con posterioridad, a que el Pliego Técnico es copia literal del Pliego Técnico que MINTRA había utilizado para la licitación de los Metros Ligeros que como hemos dicho, coinciden en el tiempo, desde luego no en la avidez por fiscalizarlos ni en la forma de financiación, con el del Tranvía de Parla.

Distribución de competencias.

Discrepamos absolutamente de la conclusión a la que llega el AI cuando indica que el término "Administración" usado a partir de ese momento tanto en el PCAP como el PPT dio lugar a diferencias de criterio.

Creemos muy al contrario, que esas diferencias a que se refiere el AI no existen o en todo caso, sólo parecen ponerse de manifiesto a fin de tratar de exonerar al CRTM de sus obligaciones contractuales.

La distribución de competencias de acuerdo con la cláusula 1ª del PCAP deja bien claro quién es la Administración en cada uno de los casos. Así:

- El Ayuntamiento de Parla, en todo lo que se refiera a la titularidad de las infraestructuras, de las obras e instalaciones asociadas., del material móvil y de los resto de los elementos necesarios para la puesta en servicio del sistema de transporte. Parecía lógico que la Administración propietaria de los elementos

construidos y del material móvil se reservase al Ayuntamiento de Parla, si se tiene en cuenta (ya lo hemos dicho) que cuando a otros municipios la Comunidad de Madrid les había regalado literalmente proyectos como éstos, el Ayuntamiento de Parla por un criterio estrictamente político había de afrontar el pago.

- El CRTM, en todas las materias atribuidas por la normativa vigente al Órgano de Contratación, sin perjuicio de la utilización de formas de colaboración o cooperación con el Ayuntamiento de Parla, que se concretarán de conformidad con la normativa vigente sobre el régimen jurídico de las Administraciones Públicas. No debería ser necesario indicar cuáles eran, y son, las atribuciones del órgano de contratación en la normativa vigente en el momento de aprobación del PCAP, pero de las numerosas afirmaciones contenidas en el AI, creemos importante resaltarlas: el órgano de contratación es el encargado de los actos preparatorios del contrato (artículos 49.2, 67, 69 y específicamente para el contrato de concesión de obra pública, el art. 231 TRLCAP, cuyo apartado 1 es bastante ilustrativo al establecer que: *"El órgano de contratación, con carácter previo a la convocatoria de licitación, comprobará que se han cumplido todos los trámites preparatorios y aprobará el correspondiente expediente de contratación (...)*), órgano encargado de la licitación, selección del contratista y adjudicación (artículos 53, 75, 81, 83, 87, 89, 133, 235, entre otros); órgano encargado de la supervisión de la correcta ejecución del contrato (artículos 112 y 249.1.f); órgano encargado de imponer penalidades en caso de incumplimiento (artículos 249.1.h) y 252) órgano encargado de adoptar las modificaciones del contrato (artículos 240, 249.1.b), 250); órgano encargado de la recepción del contrato (artículo 241). En definitiva y como es sobradamente conocido la Ley de contratación pública (LCAP o LCSP) otorga al órgano de contratación una posición preeminente frente al contratista, en orden al interés público que persigue, y se erige como el máximo responsable del correcto cumplimiento del contrato. Todo lo anterior, conviene tenerlo presente, y el AI parece que lo pretende soslayar en su contenido

- El Consorcio de Transportes de acuerdo con el Ayuntamiento de Parla, en todo lo que se refiera a la ordenación, regulación y programación de la explotación del servicio del sistema de transporte, y de sus características.

Los dos casos que a continuación glosa el AI, para esa supuesta confusión, son cuando menos sorprendentes por su inconsistencia. Se indica que había confusión porque ambas Administraciones entendieron que estaban facultadas para efectuar el nombramiento de un representante en el Consejo de Administración resolviéndose finalmente mediante la designación de un representante por cada entidad. No parece que sea una discrepancia aquélla que acaba con un acuerdo entre ambas Administraciones satisfactorio para ambas en el marco de la actuación conjunta que significó el Tranvía (luego nos referiremos a una actuación en el Consejo de Administración del representante legal del CRTM).

Tampoco parece que porque el concesionario interpusiera un procedimiento judicial contra ambas Administraciones, éstas no supieran quién era en cada caso la Administración (en los términos de la clausula 1ª del PCAP).

No es el ni el Tribunal de Cuentas, ni el concesionario ni la Intervención Municipal quienes deben interpretar quién es en cada caso la Administración competente.

De una simple lectura de la cláusula 1ª del PCAP se entiende quién es la Administración en cada caso y, en su caso, las responsabilidades en que cada una hubiera hipotéticamente podido incurrir cada una de ellas. De manera que en una interpretación imparcial y no sesgada el AI debiera haber recabado a partir de este punto de la Administración titular del órgano de contratación (CRTM) toda la documentación sobre sus funciones (preparación, licitación, adjudicación, seguimiento, modificaciones y sus justificaciones, recepciones parciales y total, puesta en marcha del servicio, ejecución presupuestaria y justificación de las desviaciones que se hubieran producido), y en su caso, al Ayuntamiento de Parla como titular de las infraestructuras y pagador todos los expedientes de gasto. Pero no lo hace así el AI, definitivamente inclinado a exonerar las supuestas responsabilidades al CRTM (entendemos que por alguna directriz ajena) y a cargar contra el Ayuntamiento de Parla por más que no fuera el órgano de contratación. Sugerimos que las conclusiones ya estaban hechas al inicio de la fiscalización y ésta no es más que la justificación posterior -y forzada como veremos- a las mismas.

Objeto de la contratación

De acuerdo con el AI. Aunque como siempre mantenemos conviene no olvidar quién redactó, informó favorablemente, aprobó y publicó el PCAP.

Transferencia de riesgos a la sociedad.

También parcialmente de acuerdo con el AI. Aunque como siempre mantenemos conviene no olvidar quién redactó, informó favorablemente, aprobó y publicó el PCAP.

Indica el AI que el PCAP regulador del Tranvía disponía que la empresa concesionaria asumiría los riesgos derivados de la construcción y financiación de las infraestructuras e instalaciones necesarias para la prestación del servicio, gestión del servicio público y conservación del tranvía .... pero recogía, continúa diciendo, expresamente limitaciones al riesgo del concesionario, principalmente en los siguientes supuestos:

Cuando la Administración modificase las condiciones del Pliego para la construcción de la obra o para su posterior explotación, en cuyo caso se reequilibraría la concesión, ajustándose al incremento o disminución de los costes, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 240.1 y 248 del TRLCAP. No apreciamos ninguna limitación al riesgo en este supuesto, que por lo demás, está plenamente contemplado en la Ley

A este respecto, la Ley y la doctrina diferencian entre la limitación del riesgo y el mantenimiento del equilibrio económico del contrato

En el artículo 220 del TRLCAP, después de la definición legal del contrato de concesión de obras públicas, en el punto 2 se indica que *"La construcción y la explotación de las obras públicas objeto de concesión se efectuarán a riesgo y ventura del concesionario (...)".*

Por otro lado, la importancia que tiene este contrato de concesión de obras públicas en nuestra sociedad, sobre todo en la creación de infraestructuras, unida a la necesidad de garantizar su viabilidad económica, ha llevado al legislador, a consagrar legalmente la doctrina del *factum principis,* de construcción jurisprudencial, en virtud de la cual, la Administración queda obligada a restablecer el equilibrio económico del contrato cuando sus decisiones afectan a la economía del contratista o el cumplimiento de las obligaciones contractuales resulta excesivamente oneroso para el mismo

Distinto por tanto, aunque pueda estar relacionado con el riesgo, es el "equilibrio económico del contrato", al que la Ley dedica el artículo 248 ("Mantenimiento del equilibrio económico del contrato") y hace referencia, entre otros, en los artículos 240 ("Modificación del proyecto") y 250 ("Modificación de la obra pública").

- Mediante el establecimiento de un sistema de retribución planteado para los primeros cinco años, fijado en función del número de kilómetros recorridos/tren, previsto en la programación del servicio con independencia del número de usuarios, en lugar de determinarse en función del número de viajeros. Esta medida pareció lógica habida cuenta que el barrio de Parla Este (que antes hemos explicado) debía llenarse de nuevos vecinos progresivamente por lo que el sistema elegido permitiría adaptar mejor la demanda a la oferta de transporte de forma progresiva además de configurarse como una medida de fomento de utilización de un medio de transporte nuevo y desconocido por tanto para todos los usuarios. En todo caso, esta condición se incluyó expresamente en el Pliego por lo que todos los licitadores pudieron conocerla de antemano y ofertar un precio determinado por tren/km. Además, siendo la autoridad del transporte el CRTM (cláusula 1ª del PCAP – explotación del servicio-) fue ese Organismo quién decidió el número de kms efectivamente a realizar en ese período.

El AI considera, sin llegar a ninguna conclusión posterior, que ese sistema (5 sobre 40 años de concesión) implicaba que no existiera asunción efectiva de riesgos por parte del adjudicatario durante esos primeros cinco años. En nada desvirtúa el carácter de concesión de servicio público este sistema mixto elegido por el Pliego (repetimos como siempre redactado, licitado y aprobado por el CRTM). En la Exposición de Motivos de la Ley 13/2003, reguladora del Contrato de Concesión de Obras Públicas, sin perjuicio de indicar la importancia de que el concesionario asuma el riesgo del contrato, se dice que: *"Evidentemente, en un contrato de larga duración por naturaleza, la asunción del riesgo, ante la imposibilidad de predecir con un margen razonable de error el futuro, no puede transformar el contrato en un negocio aleatorio por lo que en coherencia se impone moderar adecuadamente los límites del riesgo, si se quieren atraer la participación del capital y la iniciativa privadas en inversiones cuyo volumen exige el esfuerzo compartido de los sectores público y privado."*

En todo caso, la existencia del riesgo se tiene que analizar teniendo en cuenta la duración del contrato que, precisamente por la naturaleza de este tipo de contratos, la Ley prevé un plazo mucho más amplio que para el resto de los contratos administrativos.

Continúa diciendo el AI que existen aportaciones de la Administración a la explotación y la compensación del posible déficit de explotación. No se comprende bien el sentido de esta frase, pero en todo caso, como debe conocer ese TCu es el modo en que se financian todas las explotaciones de transporte público del mundo y está previsto en la Ley (artículos 236, 245, 246 y 247 TRLCAP). En su momento, nos detendremos a analizar tal como hace el AI los impactos de coste para la Administración pública del Tranvía de Parla en relación con otros medios de transporte público en el mismo y distintos ámbitos territoriales.

El resto de consideraciones variadas en cuanto al contenido de los Pliegos (garantía de equilibrio, imposición de penalidades por demora, infracciones en la ejecución del proyecto, de las obras o del suministro del material móvil, en la explotación del servicio y en la constitución de la sociedad concesionaria, régimen de funcionamiento y en el régimen de transmisión de las acciones de la sociedad concesionaria) están recogidas en el PCAP volviendo a poner de manifiesto quién redactó, aprobó y publicó el referido Pliego.

Plazo de la concesión

Nada que objetar a los comentarios del AI.

Contraprestación al concesionario

Después de reproducir el AI el artículo 225 del TRLCAP así como la cláusula 5ª del PCAP, critica que en el Pliego no quedó fijado de un modo cierto el precio o contraprestación que debía abonar la Administración por la ejecución de las obras del tranvía y su explotación. Volviendo a recordar lo que siempre parece olvidar –interesadamente- el TCu (qué Organismo redactó, aprobó y publicó el Pliego), en modo alguno podemos compartimos esa tesis. En el PCAP existen elementos suficientes que permiten establecer el precio por más que en un proyecto complejo como éste, se permitiera que los licitadores pudieran aportar su experiencia y criterio para mejorar el proyecto.

Como en el resto de los contratos, el precio debe quedar determinado en el momento de perfección de los mismos, esto es, de conformidad con el art. 53 del TRLCAP en el momento de la adjudicación por el órgano de contratación. Es y era perfectamente posible la determinación del precio de la conjunción de los Pliegos y la oferta del adjudicatario. Así el artículo 11 TRLCAP establece, como uno de los requisitos del contrato (no de los Pliegos) "La fijación del precio". Por otro lado, si el precio tuviese que quedar determinado en los Pliegos, no cabrían por ejemplo bajas al tipo de licitación.

Igualmente se indica que el PCAP no hacia referencia expresa a que el sistema de financiación elegido respetase los objetivos de estabilidad presupuestaria y racionalización de la inversión de los recursos económicos" a que hace referencia el artículo 220.4 del TRLCAP. En ningún sitio se establece que los Pliegos deban recoger literalmente lo previsto en dicho artículo. En todo caso, si lo dice la Ley, no es necesario que lo digan los Pliegos. Por otro lado, volvemos a recordar qué Organismo redactó, aprobó y publicó el Pliego.

No es cierto tampoco que ni el PEI ni el informe de viabilidad no contuviera previsión alguna sobre cómo repercutirían estas actuaciones en la hacienda municipal ni su posible financiación. Hay que tener en cuenta a este respecto que ya el Consorcio Parla Este en su sesión de 15.12.2004 –nótese de forma paralela a la aprobación del proyecto por el Pleno-, había acordado la disposición de la cantidad de 42.070.000 € para financiar el sistema de transporte del nuevo barrio como aportación directa del mismo, que la Comunidad de Madrid había comprometido la cesión de 9 unidades móviles que representó la cantidad de 21.000.000 € y que el Anteproyecto del nuevo PGOU de Parla contemplaba cargas urbanísticas para los sectores por los que discurría y daría futuro servicio el Tranvía que representaban un importe muy superior al precio establecido en el PEI. Tan es así este planteamiento que en 2007, una ponencia del entonces Director Técnico del Consorcio de Transportes –no olvidemos órgano de contratación- decía textualmente lo siguiente:

"La utilización de las plusvalías inmobiliarias es un tema todavía marginal en la financiación de proyectos de transporte público. Con la excepción del tranvía de Parla, ninguno de los proyectos estudiados ha utilizado este método para su financiación parcial en España (y en el mundo hay muy pocos ejemplos aparte del metro automático de Copenhague y la red de transporte publico de Hong-Kong).

Este es un tema que debe desarrollarse en el futuro, ya que está ampliamente aceptada la importancia de estas plusvalías, en el metro de Londres se ha calculado que en un radio de 500 metros alrededor de cada una de las nuevas paradas de la línea Jubilee ha supuesto un incremento del valor del suelo de unos 13.000 millones de libras, mientras que la construcción de la línea costó 3.500 millones)".

Es decir, que el propio Director Técnico del CRTM en marzo de 2007confirma –y alaga- la forma de financiación del proyecto, de dónde se deduce que era más que conocida y más que avalada por el órgano de contratación.

Y es que el propio acuerdo del Pleno de fecha 14.12.2005 pone de manifiesto la forma de financiación ratificada y revisada por acuerdo posterior de la JGL de 22.12.2006.

Procedimiento y forma de adjudicación

Tanto el procedimiento como la forma de adjudicación están previstos en el TRLCAP, habiendo sido informado el expediente, entre otros, por la Asesoría Jurídica de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid quién no apreció ningún impedimento legal.

Criterios de adjudicación

Los criterios de adjudicación incluidos en los Pliegos aprobados por el CRTM contaron con el visto bueno de la Asesoría Jurídica de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid quién no apreció ningún impedimento legal. ...

II.1.2.2. Licitación y recepción de ofertas

II.1.2.3 Valoración de las ofertas, selección del adjudicatario y características del proyecto adjudicado

A continuación el AI refiere el proceso de valoración de ofertas. Para ello, comenta el informe técnico municipal y el informe del órgano de contratación. Solamente el espacio que dedica a uno y a otro, teniendo en cuenta que el primero no es más que una propuesta sin validez jurídica alguna -, frente al informe de adjudicación que sirvió –este sí- de base a a la Mesa de contratación para adjudicar, vuelve a poner de manifiesto el sesgo con el que ha sido redactado el AI.

Para la redacción de los informes de adjudicación el Ayuntamiento contó con unos comentarios del Ingeniero municipal, obviamente cuya especialidad no era el sistema de transporte, mientras que el CRTM contrató para tal labor a un especialista externo de reconocida fama mundial en la materia (se aporta curriculum del citado especialista como Anexo).

Al respecto de la adjudicación de la oferta variante hecha por el órgano de contratación se ponen de manifiesto algunas consideraciones importantes para el desarrollo posterior del proyecto. Así indica el Al que "La mesa de contratación acordó elevar al órgano de contratación la propuesta de adjudicación a favor de la oferta sugerida por el informe técnico de valoración, en su opción variante, presentada por un grupo de sociedades (...) Las características técnicas adicionales presentadas por el adjudicatario en la solución variante fueron los siguientes: a) respecto de la solución prevista en el anteproyecto, se reducía la longitud de la línea a 8,467,7m., y se mejoraba el trazado eliminando una parada, reduciendo el número de curvas y ampliando el radio de las existentes, incrementándose la velocidad media y el confort de pasajeros y residentes; b) Se ofertaron 8 unidades móviles y otra de reserva del modelo Citadis 302 de Alstom -2 más que las consideradas inicialmente-; c) Se presentaron nuevas soluciones urbanísticas y medioambientales en la traza no previstas en el anteproyecto tales como: adecuación urbanística de la totalidad de las calles por las que discurrirá el tranvía, con renovación total de las aceras, ajardinamientos y pavimentos; la creación de un pasillo continuo bajo cubierta de interconexión del edificio de la estación de Renfe y el intercambiador; la creación de una zona peatonal con nuevo arbolado y mobiliario urbano entre los bulevares Norte y Sur, con traslado de la fuente de la plaza de San Juan con adecuación de la zona de la Plaza de la Iglesia y del resto de la calle Real; creación de 10.000m2 de nuevos aparcamientos en superficie; los pasos inferiores bajo la carretera M408 se presupuestaron de dimensiones capaces de admitir el posible futuro desdoblamiento de la carretera; protección del arbolado en bulevar sur con trazado por calle Real y como medidas antivibración y antirruido, sistema de carril embutido sobre losa "in situ" en toda la traza, prolongación de la manta elastomérica a la totalidad de la calle Real y construcción de un terraplén en proximidad al trazado del tren de cercanías en el PAU7.

Otras cuestiones importantes para el futuro devenir del proyecto se incluían en la oferta variante, que resultó ser la adjudicataria por parte del CRTM. En concreto,

" (...) 1.- Página 33 Documento Memoria (solución variante). Adecuación del entorno del edificio de la estación de cercanías

Como ya se ha comentado al hablar de la parada tipo nº 3, la interconexión entre los viajeros que utilicen el tranvía y necesiten transbordos y enlaces con RENFE-Cercanías tiene un punto de encuentro precisamente en las zonas de ambos laterales de la estación.

Según se describe en planos, la intención es realizar un **pasillo continuo bajo cubierto que enlace las posibles circulaciones peatonales.**

En el diseño de este espacio se ha tenido en cuenta el maclado de esta solución con la estación existente, evitando totalmente las posibles barreras arquitectónicas y complementando la actuación con amplios parterres arbustivos y arbolado de crecimiento vertical que se integren en el resto de las zonas verdes de la calle.

Esta propuesta se deberá realizar de acuerdo con RENFE y partiendo de la solución de reforma interior y exterior de esta terminal. Las propuestas de reforma tratadas en principio para poder realizar este intercomunicador consistirán principalmente en:

- Demolición de los dos torreones de planta cuadrada existentes en ambos lados del actual acceso sur
- Apertura de un nuevo acceso por su fachada norte, con el fin de comunicarse directamente desde la correspondiente parada del tranvía
- Modificación de la actual cafetería, cambiando desde la posición norte con que cuenta en la actualidad a una nueva posición sur, compatibilizándola con los accesos de viajeros hacia los controles de acceso y escaleras mecánicas.

(...)"

Es decir, que ya desde este momento se conocía la necesidad de remodelación de la estación de cercanías (interior y exterior) y la necesaria interactuación con RENFE para tal cometido. Volveremos a ello en el momento de comentar las cuestiones que se suscitan en el AI al respecto de esta actuación.

" (...) 2.- Página 56. Documento Memoria (solución variante). Cruce M-408 y Tranvía entorno de plaza de toros

Se define una solución del cruce de la carretera M-408 y el tranvía, alternativa a la planteada en el presente Proyecto.

La solución consiste en elevar la rasante del tranvía y deprimir la de la carretera para obtener un gálibo mínimo de 5,5 metros con la realización de un paso superior sobre la carretera.

El drenaje se resuelve por gravedad, mediante unos colectores de diámetro 400 mm y un 2% de pendiente, conectados con el Colector de la Cuenca Norte existente en las inmediaciones.

Aunque la solución parecía técnicamente mejor al mantener la rasante del tranvía en cota de terreno, por lo que no sería necesario el traslado de la parada P-14 a la calle Julio Romero de Torres, existen una serie de inconvenientes que desaconsejan su inclusión como parte de la oferta presentada:

- La carretera pertenece a otra Dirección General de la CAM y en cualquier caso sería preciso contar con su aprobación
- La solución incorpora condicionantes técnicos ineludibles que la **encarecen** frente a la finalmente ofertada. Así, la proximidad de los **accesos al Centro Comercial** obligan a elevar la plataforma del tranvía con objeto de no deprimir en exceso la carretera ya que en caso contrario se eliminarían dichos accesos.

  La posibilidad, no descartable, de que la propiedad de la carretera estuviese considerando su futura ampliación, complicaría aún más la configuración del enlace con el Centro Comercial.

Por todo ello, se contempla esta solución únicamente como propuesta sin formar parte de la oferta económica de la presente Solución Variante, y a título meramente informativo.

Se deduce del propio texto de la Memoria que sirvió para la adjudicación, llevada a cabo por el CRTM, que ya se planteaba la posible modificación consistente en deprimir la carretera M408. Volveremos a ello en el momento de comentar las cuestiones que se suscitan en el AI al respecto de esta actuación.

Finalmente el presupuesto desglosado aprobado quedó como sigue:

presupuesto

CAPÍTULO 1.-	**FASE I**	**PRESUPUESTO DE EJECUCIÓN MATERIAL**	**PRESUPUESTO BASE DE LICITACIÓN (P.E.M.+13% G.G.+ 6% B.I.) (EXCLUIDO IVA)**
Capítulo 1.1.	INFRAESTRUCTURA	6.941.466,07 €	8.260.344,62 €
Capítulo 1.2.	SUPERESTRUCTURA DE VÍA	7.106.709,97 €	8.456.984,86 €
Capítulo 1.3.	ARQUITECTURA Y EDIFICACIÓN	9.599.959,98 €	11.423.952,38 €
Capítulo 1.4.	INSTALACIONES Y EQUIPOS	15.920.948,74 €	18.945.929,00 €
Capítulo 1.5.	MEDIDAS CORRECTORAS DE IMPACTO	146.773,11 €	174.660,00 €
	TOTAL CAPÍTULO 1. FASE I	**39.715.857,87 €**	**47.261.870,87 €**
CAPÍTULO	FASE II		

2.-			
Capítulo 2.1.	INFRAESTRUCTURA	4.659.835,28 €	5.545.203,98 €
Capítulo 2.2.	SUPERESTRUCTURA DE VÍA	4.639.349,70 €	5.520.826,14 €
Capítulo 2.3.	ARQUITECTURA Y EDIFICACIÓN	393.160,50 €	467.861,00 €
Capítulo 2.4.	INSTALACIONES Y EQUIPOS	8.241.444,54 €	9.807.319,00 €
Capítulo 2.5.	MEDIDAS CORRECTORAS DE IMPACTO	103.325,21	122.957,00
	TOTAL CAPÍTULO 2. FASE II	**18.037.115,23 €**	**21.464.167,12 €**
CAPÍTULO 3.-	**MEJORAS URBANÍSTICAS**		
Capítulo 3.1.	ADECUACIÓN URBANÍSTICA DEL EDIFICIO DE CERCANÍAS DEL BULEVAR NORTE DE LA C/ REAL	841.206,72 €	1.001.036,00 €
Capítulo 3.2.	ADECUACIÓN URBANÍSTICA DE LA PLAZA DE LA IGLESIA (C/ REAL)	631.685,72 €	751.706,01 €
Capítulo 3.3.	ADECUACIÓN URBANÍSTICA DEL RESTO DE LA C/ REAL ENTRE BULEVARES NORTE Y SUR	777.237,82 €	924.913,01 €
Capítulo 3.4.	ADECUACIÓN URBANÍSTICA ENTRADA NORTE HASTA BULEVAR NORTE	312.466,39 €	371.835,00 €
Capítulo 3.5.	ADECUACIÓN URBANÍSTICA DEL TRAMO 2 HASTA APARCAMIENTO JUAN CARLOS I	471.570,59 €	561.169,00 €
Capítulo 3.6.	ADECUACIÓN URBANÍSTICA DEL ENTORNO EN EL RESTO DE LA TRAZA	1.578.174,79 €	1.878.028,00 €
Capítulo 3.7.	APARCAMIENTOS DISUASORIOS	434.516,81	517.075,00
	TOTAL CAPÍTULO 3. MEJORAS URBANÍSTICAS	**5.046.858,84 €**	**6.005.762,02 €**
	TOTAL PRESUPUESTO	**62.799.831,94 €**	**74.731.800,01 €**

La diferencia con la adjudicación definitiva para este concepto (74.951,800€) se corresponde con algún error de transcripción del Consorcio..

Las cuantías previstas del Capítulo 3 fueron tomadas en cuenta para deducirlas de los correspondientes proyectos modificados que se fueron incorporando a lo largo de la ejecución. Luego volveremos sobre ello.

II.1.2.4. Formalización del contrato de concesión de obra pública

Nos referiremos a ello posteriormente con más profundidad, pero es preciso poner de manifiesto que el control de la iniciativa del Proyecto era tan intenso por parte del CRTM que éste impuso al concesionario del Tranvía que comprara las unidades móviles a la entidad MINTRA (empresa pública de la Comunidad de Madrid).

Sucedía en aquél tiempo que para abastecer las unidades móviles de los Metros Ligeros regalados a Madrid (ML1) y a Boadilla/Pozuelo (ML 2 y 3), MINTRA había encargado a la fabricación de un número muy superior de trenes al que necesitaría posteriormente. Pues bien, lejos de que al Ayuntamiento de Parla esto le permitiera ahorrar una parte de la financiación (a pesar de las promesas de cesión gratuita que fueron hechas por responsables políticos de la Comunidad de Madrid) sucedió que se obligó a la compra de los mismos, incluso debiendo correr con las ampliaciones (sobrecostes) generados durante la construcción. Nos referiremos a ello en el apartado concreto. Por cierto, era la única forma ésta posible para que las unidades móviles del Tranvía de Parla pudieran circular en el plazo previsto pues la cadena de montaje de impedía trabajar en otros que no fueran los adjudicados por MINTRA.

II.1.3. Ejecución de las obras

Señala el AI que "examinada la documentación presentada en la oferta no consta que en la misma se fijara un plazo de presentación del proyecto, haciendo alusión únicamente a los plazos de ejecución de obra". La Memoria de la Oferta Variante (página 55) indica que a los plazos de ejecución (16 meses para la finalización de la fase 1) habría que añadir dos meses iniciales para la elaboración del proyecto, plazo sobradamente cumplido si se deduce que el 02.09.2005 la sociedad concesionaria presentó el proyecto constructivo de la Fase I para su supervisión por el órgano de contratación, 10 días después de la firma del contrato de concesión (22.08.2005).

II.1.3.1. Desarrollo de la ejecución

II.1.3.1.a) Fase I.

- Proyecto constructivo de la fase I.

Efectivamente la cláusula 22 del PCAP indicaba que las Administraciones intervinientes debían aprobar el proyecto constructivo. Se ignora por qué el CRTM no aprobó, como era su obligación contractual, el referido proyecto limitándose a realizar un informe de 20.09.2005, (del que no hemos dispuesto de copia) en el que se indicaban varios puntos del proyecto que no se correspondían con la oferta. Además el AI hace énfasis nuevamente en el informe municipal de adjudicación como si éste tuviera alguna validez jurídica señalando al respecto que las mejoras urbanísticas fueron especialmente consideradas para la selección de este concesionario. Confunde dramáticamente el AI, en su intento reiterado de cargar responsabilidades al Ayuntamiento de Parla, el hecho de la selección de la oferta con la no inclusión de alguna partida –por lo demás plenamente justificada- en un documento de proyecto. En todo caso, como siempre decimos, bien pudo el CRTM, pues estaba entre sus competencias, haber determinado cualquier otra solución a estas supuestas deficiencias.

En todo caso, y esto es fundamental, el CRTM proponía que se realizara un estudio detallado, para lo que se mantendrían reuniones de coordinación periódicas entre la concesionaria, el Ayuntamiento de Parla, el CRTM y la dirección facultativa. A partir de la fecha de firma del replanteo se mantuvieron innumerables reuniones decisorias con la participación del CRTM y de su asistencia técnica. **Sorprende sobremanera que el CRTM no haya aportado ni las expresadas actas de reuniones ni los informes que mensualmente su asistencia técnica le hacía sobre el seguimiento de todos los aspectos de la obra, modificaciones, seguimientos presupuestarios....etc., ni siquiera el Proyecto "refundido" de las Fases I y II modificado que fue discutido y estudiado por la asistencia técnica. Vamos a aportar con este documento, el citado proyecto constructivo de las Fases I y II de Junio de 2006, los informes mensuales que nos constan y de los que esta parte ha tenido ocasión de conservar si bien sería deseable que el TCu requiriera al CRTM para que se aporten todos y cada uno de ellos, como nos consta fehacientemente que poseen.**

Se ignora por qué el CRTM no adoptó acuerdo de aprobación del proyecto aunque realizó un informe como hemos indicado. En todo caso, sería responsabilidad del órgano de contratación y no del Ayuntamiento de Parla, aunque como hemos explicado la razón es que se acordó la presentación de un proyecto en Junio de 2006 comprensivo de las modificaciones que se habían acordado desde el inicio de las reuniones de coordinación a que se antes se hacía referencia.

_- **Construcción de la Fase I.**

Efectivamente, tal como indica el AI el 28.09.2005 se firmó el acta de comprobación de replanteo de la Fase I de la Línea 1 del Tranvía, en el que se autorizó el inicio de las obras con las precisiones que se señalan (mayor ocupación de zona de cocheras; la necesidad de derribar una nave industrial ubicada en terrenos permutados con anterioridad; derribo del bloque de viviendas y definición del proyecto en la zona de la estación de cercanías que quedaba condicionada a los acuerdos que se suscribieran con RENFE y ADIF).

El referido acta de comprobación de replanteo suscrita por el Consorcio de Transportes de Madrid (además de por representantes del Ayuntamiento, indica otra circunstancia que no recoge el AI (y que consideramos fundamental para dar explicación a uno de los puntos de modificaciones). En efecto, se dice en el acta al respecto de la depresión de la carretera M-408:

"(...)

El proyecto contempla el paso inferior del tranvía bajo la carretera M-408 en el entorno de la plaza de toros. Sin embargo, la oferta variante recogía aunque no ofertaba, también la posibilidad de deprimir la M-408, solución que las Administraciones estiman favorable, habiendo solicitado viabilidad técnica por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid, y habiendo recibido la misma favorable con fecha 16 de septiembre de 2005. En ningún caso, esta solución supondrá una variación sobre el plazo ofertado por el concesionario para la ejecución de la Fase I, contando que la aceptación de esta solución por el Ayuntamiento de Parla, se producirá en el plazo máximo de 15 días desde que TRANVÍA DE PARLA S.A. presente la oferta de estas obras.

(...)"

Es decir, por tercera vez antes incluso del inicio de las obras, se planteaba la posible depresión de la M-408 (Memoria variante adjudicada, informe del Consorcio Regional de Transportes de Madrid al documento de Proyecto de Fase I –diciendo además el CRTM que no sólo recomendaba ésta sino otra nueva depresión que finalmente no se hizo- y el acta de replanteo). La aprobación por parte del órgano de contratación de la Memoria variante, y en fin, la suscripción del acta de replanteo con este condicionante no deja lugar a dudas del conocimiento de este proyecto por parte del CRTM desde el momento inicial. Nos referiremos nuevamente a este extremo particular en el momento de comentar las modificaciones (Epígrafe II.1.4 b).

Las obras de la Fase I debieron finalizarse el 28.01.2007 pero indica el AI que el certificado final de obra se emitió con fecha 4.05.2007 y el acta de comprobación de la ejecución de las obras (por cierto, suscrito de conformidad también por el órgano de contratación –I) fue suscrito con fecha 1.06.2007.

Se entiende que ese plazo hubiera sido en todo caso, de no producirse las modificaciones que se fueron introduciendo como la depresión de la carretera M-408, antes citada. En todo caso, consta a esta parte y aportamos un escrito presentado por al CRTM (órgano de contratación) de fecha 30.03.2007, por el que se pone de manifiesto la finalización de las obras de la Fase I, una vez adquiridos y recibidos las unidades móviles que Tranvía de Parla SA hubo de adquirir a MINTRA por indicación del órgano de contratación, tal como hemos puesto de relieve con anterioridad. En todo caso, si hubo retraso o no en la obra, debería haber sido puesto de manifiesto por el órgano de contratación y no por el Ayuntamiento de Parla. Sostenemos no obstante que no hubo retraso en la obras.

La autorización por parte del CRTM y del Ayuntamiento de Parla para la puesta en servicio se efectuó el día 5.06.2007, con la autorización preceptiva del Director General de Transportes de la Comunidad de Madrid, de fecha 23.05.2007 enviada al Tranvía de Parla directamente por ese Organismo.

Por cierto, la frecuencia y horarios de circulación del Tranvía desde la fecha de su puesta en marcha, por si existieran dudas de quién es la autoridad del transporte en el Pliego, fueron fijados por el CRTM tal como se acredita con certificación emitida por persona que como hemos visto conocía sobradamente el proyecto.

II.1.3.1.b) Fase II

Las mismas consideraciones hechas anteriormente son de aplicación a este punto

II.1.3.2. Inspección y vigilancia de las obras

Este es un aspecto esencial del desarrollo de las obras. Hemos dicho anteriormente que vamos a aportar los informes mensuales exhaustivos que llevó a cabo la asistencia técnica contratada por el CRTM para la vigilancia e inspección de las obras.

El Consorcio Regional de Transportes de Madrid participó desde el primer momento, en su calidad de órgano de contratación, en las obras y tuvo perfecto conocimiento de todas las vicisitudes de la misma y de todas las decisiones de la misma incluso de aquéllas que implicaban modificaciones del contrato. Dicha supervisión y control la realizó a veces con la presencia física en las reuniones de obra de (Técnico adscrito a la Gerencia del Consorcio) y mediante la contratación a tal efecto de un contrato de asistencia técnica.

Es decir, las obras de concesión de obra pública para la construcción, conservación y explotación de la Línea 1 del Tranvía de Parla, todas ellas, incluso sus ampliaciones, fueron supervisadas, controladas y vigiladas en todo momento por una asistencia técnica contratada a tal efecto por el Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid, llevada a cabo por la entidad que prestó su consentimiento y por ello el del propio Consorcio para todas, absolutamente todas las obras llevadas a cabo dentro del contrato de concesión, incluso sus ampliaciones.

De manera que el Consorcio siempre tuvo conocimiento, constancia y dirección de las obras. Se aporta como documento número uno anuncio de adjudicación (BOE Nº311 de 25.12.2005) del concurso mencionado "Inspección, vigilancia y coordinación de seguridad y salud" por un importe de 1.392.116,00€ y nuevamente firmado por el Director Gerente del Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid,

Incluso se tiene conocimiento por las comunicaciones habidas entre el CRTM y su Asistencia Técnica que ésta aumentó su contrato para atender las obras de remodelación de la Estación Centro y para todos los proyectos añadidos.

De los informes técnicos mensuales esta parte puede aportar aquéllos a los que ha podido tener acceso diez años después, existen muchos más de los meses posteriores a Mayo de 2007 que deben obrar en el CRTM. En ellos se da cuenta de forma exhaustiva de todos los acontecimientos, decisiones, reuniones, comunicaciones, etc que se fueron produciendo.

El Ayuntamiento ni sus responsables en ningún momento pusieron impedimento alguno para que los técnicos de la referida Asistencia Técnica hicieran su trabajo, es más, como se puede comprobar de los acuerdos de la JGL de 22.12.2006 todos ellos habían sido informados, valorados y supervisados por esta Asistencia Técnica que representaba al órgano de contratación.

A modo de ejemplo, y teniendo en cuenta que se aportan todos los informes mensuales, indicamos para analizar la exhaustividad de los mismos el índice de cualquier de ellos, que transcribimos literalmente. Por ejemplo, índice del informe del mes de Marzo de 2007.

1.- INTRODUCCIÓN Y OBJETO 4
2.- ALCANCE 4
3.- DOCUMENTOS DE REFERENCIA 4
4.- NORMATIVA APLICADA 5
5.-DESCRIPCIÓN DE LAS OBRAS EJECUTADAS 6
5.1.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS REALIZADOS DE OBRA CIVIL EN EL TRAZADO TRANVÍA FASE I. 6
5.2.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS REALIZADOS DE OBRA CIVIL EN EL TRAZADO TRANVÍA FASE II. 8
5.3.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS REALIZADOS EN INSTALACIONES EN FASES I Y II. 9
5.4.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN COCHERAS. 11
5.5.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN LA REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE CERCANIAS. 16
5.6.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN LA RED DE AGUA RECICLADA 16
5.7.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN LA DEPRESIÓN DE LA M-408. 16
6.- ACTIVIDADES DE VIGILANCIA 17
6.1.-INSPECCIONES EFECTUADAS 17
6.2.- PARTES DE VIGILANCIA 17
6.3.- INCIDENCIAS. 18
6.4.- PETICIÓN DE DOCUMENTACIÓN. 18
7.- CONTROL GEOMÉTRICO 20
7.1.- TRABAJOS REALIZADOS 20
7.2.- RELACIÓN DE EQUIPOS 20
7.3.- SEGUIMIENTO DE LOS CONTROLES GEÓMETRICOS NO CONFORMES. 20
7.4.- PARTES DE TOPOGRAFÍA 20
8.- CONTROL CUALITATIVO 21
8.1.- ENSAYOS REALIZADOS POR DF. 21
9.- CONTROL CUANTITATIVO 23
10.- SEGUIMIENTO DEL PLAN DE SEGURIDAD Y SALUD 24
11.- INFORMES EMITIDOS POR LA UNIDAD. 26
12.- NOTAS TÉCNICAS 27
13.- RELACIÓN DE MAQUINARIA E INSTALACIONES 28
14.- RELACIÓN DE PERSONAL 29

15.- SUBCONTRATAS 30
16.- SEGUIMIENTO DEL PROGRAMA DE TRABAJOS 31
16.1.- PROGRAMA GENERAL FASE TRANVIA FASE I. 31
16.2. DEPRESIÓN M-408. 31
16.3.- COCHERAS. 31
16.4.- PROGRAMA GENERAL FASE TRANVIA FASE II. 32
16.5.- PROGRAMA GENERAL REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE CERCANIAS. 32
16.6.- PLANIFICACIONES SEMANALES 33
17.- SEGUIMIENTO PRESUPUESTARIO Y DE PLANIFICACIÓN 34
18.- ACTAS DE REUNIÓN 35
19.- NO CONFORMIDADES LEVANTADAS POR LA DIRECCIÓN FACULTATIVA 36
20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR 37
21.- SEGUIMIENTO DE INSTALACIONES, REALIZADO POR 38
22.-ALUMBRADO 39
23.- REPORTAJE FOTOGRÁFICO 40

ANEXO 0.- Seguimiento Control Cuantitativo del Proyecto. 42
ANEXO 1.- Planos resumen de avance de obras en Plataforma Tranviaria y Estación de Cercanías de Parla. 43
ANEXO 2.- Solicitudes de Documentación, Incidencias, Listado de Puntos de Parada, No Conformidades de la DF y INC levantadas por la Dirección Facultativa. 44
ANEXO 3.- Comprobaciones Geométricas. 50
ANEXO 4.- Listados de los Controles de Materiales realizados por Dirección Facultativa. 51
ANEXO 5.- Placas de carga realizadas por la Dirección Facultativa. 52
ANEXO 6.- Ensayos de Comprobación de Compactación realizados por la Dirección Facultativa. 53
ANEXO 7.- Ensayos de Comprobación de Resistencia del Hormigón realizados por la Dirección Facultativa 54
ANEXO 8.- Ensayos de Comprobación de Soldaduras en vía, realizados por Dirección Facultativa 55
ANEXO 9.- Ensayos de las soldaduras en estructuras metálicas de cocheras mediante Líquidos Penetrantes y Ultrasonidos 56
ANEXO 10.- Registros de Incidencias Observadas realizados por el Coordinador de Seguridad y Salud. 57
ANEXO 11.- Notificaciones de Seguridad y Salud 58
ANEXO 12.- Actas de Reuniones de Seguridad y Salud. 59
ANEXO 13.- Control Mensual de Maquinaria y Instalaciones. 60
ANEXO 14.- Informe de Seguridad y Salud. 61
ANEXO 15.- Actas de planificación semanal de pruebas. 65

Con esta exhaustividad, mes por mes desde Marzo de 2006, ¿resulta creíble que el CRTM no se enterase de nada como parece deducirse del A.I. en este punto? ¿pudo el CRTM haber si así lo hubiera considerado detener aquéllas obras o proyectos que entendiera no cumplían con la tramitación administrativa precisa? ¿por qué no lo hizo? ¿es posible atribuir responsabilidad al Organismo (Ayuntamiento de Parla) que sí tramitó debidamente su función cuál era la aprobación de los precios? Además a cada informe se acompañaba un detallado reportaje fotográfico. Así mes tras mes.

Por si eso fuera poco, como se puede advertir en todos los informes existe correspondencia ente el CRTM y su adjudicatario, la entidad en la que ésta le ponía al tanto de toda la información, complementando la recibida por el propio CRTM en las reuniones de coordinación y las recibidas de forma verbal por su Asistencia Técnica.

Que le consten a esta parte, aunque seguramente existen muchas más, al menos las comunicaciones directas entre el CRTM y su Asistencia Técnica, que figuran en los informes, fueron las siguientes:

MARZO 2006

20.- CORRESPONDENCIA CON LA DIRECCIÓN FACULTATIVA

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre , la Dirección Facultativa, Constructora, Ayuntamiento de Parla, Tranvía de Parla y Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas sin incluir los planos del Proyecto especifico de Cocheras. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Co

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
05/008	D-01-02	X		28/12/2005	Pliego de prescripciones técnicas particulares a regir en el concurso de consultoría y asistencia técnica para la inspección, vigilancia y trabajos de coordinación en materia de seguridad y ssalud. Línea 1 Tranvía de	Consorcio Regional Transportes

MAYO 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1. con y Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla.
5.- con UTE-Constructora.
6.- con CYII.
7.- con

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fe		Remitente/Destinatario
06/594	C-02-03			12/05/2006	Informe nº 7. Informe de revisión de la documentación de instalaciones entregada hasta el día 31 de Marzo de 2006	Consorcio Regional Transportes
06/666	C-02-03		X	23/05/2006	Informe nº 8. Informe de cálculos luminotécnicos para las calles recorridas por el tranvía de Parla.	Consorcio Regional Transportes

JUNIO 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con y Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla.
5.- con CYII.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del document	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/763	C-02-03		X	05/06/2006	Informe de revisión del proyecto modificado de cocheras y talleres de la línea 1 del tranvía de Parla (Madrid). 06-001-000021/043-E05/06-010. Mayo 2006	Consorcio Regional Transportes
06/772	C-02-03		X	06/06/2006	informe nº 11. Informe de revisión de la parte de instalaciones en "Proyectos modificado de cocheras y talleres"	Consorcio Regional Transportes
06/788	C-02-03		X	13/06/2006	Informe nº 12. Informe de revisión proyecto constructivo depresión carretera M-408	Consorcio Regional Transportes

JULIO 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con y Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del document	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/975	C-02-02		X	28/07/2006	Informe mensual mes de Junio de 2006	Ayuntamiento de Parla y Consorcio de Transportes

AGOSTO 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- Euroconsult-Iycsa con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla y UTE Constructora.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/1243	C-02-02		X	29/08/2006	Informe mensual mes de julio de 2006. Tomo 1 y 2	Ayuntamiento y Consorcio

SEPTIEMBRE 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- Euroconsult-Iycsa con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- Ayuntamiento de Parla.
3.- la Dirección Facultativa
4.- Tranvía de Parla y UTE Constructora.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente Destinatario
06/1345	C-09-01		X	19/09/2006	Carta al Consorcio: Revisión instalaciones Tranvía	Consorcio
06/1349	C-06-01		X	22/09/2006	Acta de reunión Nº 43	Consorcio

OCTUBRE 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla y UTE Constructora.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/1465	C-02-02		X	16/10/2006	Informe mensual mes de Agosto	Consorcio y Ayuntamiento
06/1559	C-02-03		X	26/10/2006	Adenda informe Nº 12, de revisión proyecto constructivo depresión M-408 fase I	Copia al ayuntamiento y al consorcio

06/1575	C-02-03		X	31/10/2006	Informe 22: informe final de calidad colector 1500 en c/Juan Carlos I.Fase I Tranvía Parla.Inf-06/004-000021-22	Copia al ayuntamiento y al consorcio

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/1459	C-06-01		X	11/10/2006	Acta de reunión Nº 45	Consorcio
06/1465	C-02-02		X	16/10/2006	Informe mensual mes de Agosto	Consorcio
06/1559	C-02-03		X	26/10/2006	Adenda informe Nº 12, de revisión proyecto constructivo depresión M-408 fase I	Consorcio

NOVIEMBRE 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla y UTE Constructora.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/1606	C-02-02		X	07/11/2006	Informe mensual mes de Septiembre	Consorcio
06/1618	D-08-09	X		14/11/2006	Factura Consorcio Regional Transportes Madrid	Consorcio
06/1633	D-01-03	X		15/11/2006	Requisitos mínimos para el registro y transmisión de los datos de explotación	Consorcio
06/1634	D-01-03	X		15/11/2006	Documentación billetaje	Consorcio
06/1662	C-06-01		X	22/11/2006	Acta nº 48.	Consorcio
06/1663	C-06-01		X	22/11/2006	Acta nº 49	Consorcio
06/1690	B-02-02	X		27/11/2006	Acta comprobación de replanteo	Consorcio
06/1691	B-01-01	X		27/11/2006	Contrato de A.T.	Consorcio
06/1692	B-01-03	X		27/11/2006	Pliego prescripciones téc. Particulares a regir en concurso consultoría y asistencia téc. Para la inspección, vigilancia y trbajos de coordinación en mat. De seg. Y salud.de las obras de la línea 1 de tranvía de parla	Consorcio
06/1707	C-06-01		X	29/11/2006	Acta de reunión nº 50	Consorcio

DICIEMBRE 2006

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa (
4.- con Tranvía de Parla y UTE Constructora.

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
06/1798	C-09-01		X	12/12/2006	Carta al Consorcio para la remodelación de la Estación de Cercanías centro de Parla	Consorcio
06/1799	C-09-01		X	12/12/2006	Memoria técnica y presupuesto para la asistencia técnica, inspección y vigilancia de las obras de remodelación de la estación central de cercanías de Parla	Consorcio
06/1824	C-06-01		X	18/12/2006	Acta de reunión nº 51	Consorcio
06/1849	C-06-01		X	26/12/2006	Acta de reunión nº 52	Consorcio
06/1862	C-02-03		X	27/12/2006	Informe 25: informe de revisión documentación de instalaciones por parte de la consultoría especializada en ferrocarriles.	Consorcio

ENERO 2007

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla y

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
07/1883	C-02-03		X	08/01/2007	Informe nº24: Informe de revisión del proyecto básico y de ejecución para el derribo de la casa de la juventud de Parla (Madrid)	Consorcio
07/1887	C-06-01		X	08/01/2007	Acta de reunión nº 53	Consorcio
07/1890	C-02-01		X	09/01/2007	Informe 26: Informe de revisión del proyecto de construcción y explotación de la línea 1 del Tranvía de parla, Fase I y II de abril 06	Consorcio
07/1916	C-02-03		X	15/01/2007	**Segunda Adenda Informe nº12:** Adenda informe de revisión proyecto constructivo depresión carrretera M-408. Fase I del Tranvía de Parla	Consorcio
07/1917	C-05-02		X	16/01/2007	Cuadro comparativo liquidación aparcamientos 2,6,9 y 12 de Parla	Consorcio
07/1921	C-06-01		X	17/01/2007	Acta de reunión nº 54.	Consorcio
07/1948	C-02-01		X	24/01/2007	**Informe 27:** de revisión del proyecto de remodelación de la estación de cercanías de Ciudad de Parla (Madrid) INF-07/004-000021-27	CONSORCIO
07/1977	C-09-02		X	30/01/2007	**INT/032.** Aumento Valoración Barandilla	Consorcio

MARZO 2007

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla y

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
07/2195	C-02-03	02/03/2007	Informe 28: Informe de revisión documentación de protocolos de pruebas de instalaciones entregados hasta 23 de febrero de 2007	Consorcio
07/2197	C-09-01	02/03/2007	Planta general con paradas Tranvía de Parla 02/03/07	Consorcio
07/2210	C-02-03	06/03/2007	Informe 31: Informe de revisión de estudio de alumbrado de meras para UTE Tranvía de parla	Consorcio
07/2212	C-02-03	07/03/2007	**Informe 30**: informe de revisión del documento: informe final de calidad aparcamientos disuasorios 2,6,9 y 12 "fase I del tranvía de parla"	Consorcio
07/2240	C-06-01	14/03/2007	Acta de reunión nº 60	Consorcio
07/2241	C-02-02	14/03/2007	Informe mensual mes de Diciembre 2006	Consorcio
07/2249	D-08-09	14/03/2007	Proceso de permisos, certificados y actas hasta la puesta en servicio de los metros ligeros (Tranvía de Parla)	Consorcio
07/2250	C-09-02	14/03/2007	**NT/ 035.** Documentación de proyecto pendiente de entrega. Estación de cercanías	Consorcio
07/2267	C-06-01	15/03/2007	Acta de reunión nº 61	Consorcio
07/2305	C-09-01	19/03/2007	CR-103 (27 hojas). Situación barandilla planta general.	Consorcio
07/2310	C-09-01	19/03/2007	CR-084. Marquesinas paradas (7hojas)	Consorcio
07/2311	C-09-01	19/03/2007	CR-33. Situación paradas planta general (5hojas)	Consorcio
07/2316	D-08-09	20/03/2007	Aprobación de protocolos de pruebas de instalaciones entregados por tranvía de Parla S.A. hasta 23 de Febrero de 2007	Consorcio
07/2323	C-06-01	21/03/2007	Acta de reunión nº 62	Consorcio

ABRIL 2007

20.- CORRESPONDENCIA MANTENIDA POR

Todos los documentos relativos a este punto, quedan registrados y archivados en su apartado correspondiente del archivo, siguiendo los procedimientos específicos.

Se adjunta listado de correspondencia mantenida entre:

1.- con Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid.
2.- con Ayuntamiento de Parla.
3.- con la Dirección Facultativa
4.- con Tranvía de Parla y

Igualmente se incluye el control de planos de proyecto y todas las modificaciones y variaciones añadidas. De todas estas modificaciones se ha ido informando puntualmente tanto al Ayuntamiento de Parla como al Consorcio de Transportes de la Comunidad de Madrid.

Nº Referencia	Código del documento	Entrada	Salida	Fecha	Asunto	Remitente/Destinatario
07/2398	C-09-01		X	02/04/2007	Valoración ensayos de caracterización geotécnica par Fuentebella	Consorcio
07/2399	C-06-01		X	02/04/2007	Acta de reunión nº 63	Consorcio
07/2408	C-02-02		X	04/04/2007	Informe mensual mes de Enero 2007	Ayuntamiento y consorcio
07/2417	C-09-02		X	10/04/2007	NT/036. Semáforos con lámparas de incandescencia	Ayuntamiento y consorcio
07/2513	C-02-02		X	24/04/2007	Informe mensual mes de Febrero 2007	Ayuntamiento y consorcio
07/2408	C-02-02		X	04/04/2007	Informe mensual mes de Enero 2007	Ayuntamiento y consorcio
07/2417	C-09-02		X	10/04/2007	NT/036. Semáforos con lámparas de incandescencia	Ayuntamiento y consorcio
07/2513	C-02-02		X	24/04/2007	Informe mensual mes de Febrero 2007	Ayuntamiento y consorcio

De manera que el A.I. en este punto adolece de información que ha sido ocultada por el CRTM, pues el contratista (Asistencia Técnica) y éste hizo un seguimiento de la obra ejecutada, revisión y control de la documentación que se fuese generando, incluidas las modificaciones que se produjesen durante el desarrollo de la obra y la emisión de informes de control. Todo eso se hizo, por supuesto y no alcanzamos a entender como el Tribunal de Cuentas no ha sido más diligente en la petición de documentación y ha de esperar a que sea aportada por quién fue titular del Ayuntamiento de Parla ahora hace más de 8 años.

A la luz de estos informes y de las comunicaciones habidas entre el CRTM y su Asistencia Técnica, afirmaciones contenidas en el A.I. como la de: "No consta que, mientras se estaban proyectando o ejecutando las modificaciones, el adjudicatario del contrato de concesión de obra pública del tranvía informara puntualmente sobre las mismas". Rotundamente falso, no es que no informara sino que con carácter previo a cualquier actuación la Asistencia Técnica del CRTM realizaba un seguimiento previo, control presupuestario y análisis de obra ejecutada, mes por mes.

En todo caso, cabe preguntarse de manera inmediata teniendo a la vista el PCT de la asistencia técnica contratada por el Consorcio:

¿cabe la posibilidad de que el Consorcio no supiera todo, absolutamente todo lo que se decidía en la obra? ¿es posible que el Consorcio aprobara obras no realizadas o que no se hicieran a precios de mercado? ¿es posible que las modificaciones al proyecto –casi todas decididas además por la asistencia técnica del Consorcio- fueran decididas por alguien ocultándolas?

Cabe preguntarse, si todo estaba tan mal ¿el Consorcio no dijo absolutamente nada? ¿hizo dejación de funciones el Consorcio de sus obligaciones como órgano de contratación? ¿Incumplió sus obligaciones la asistencia técnica del Consorcio y no informó debidamente de todos los pormenores, modificaciones y ampliaciones incluidas al Consorcio?

Las respuestas a todas estas preguntas son mucho más fáciles. **El Consorcio de Transportes a través de su asistencia técnica tuvo información y control diario de todas, de todas, absolutamente todas las unidades de obra tanto en sus aspectos materiales como cuantitativos (en relación con la inversión) y sencillamente no hizo nada porque todo se hizo correctamente. Con este nivel de control tampoco es de extrañar que el Ayuntamiento no tuviera inconveniente en aprobar el gasto (que es lo único que hizo) en ambas Juntas de Gobierno de 22.12.2006 y 29.06.2009. Todo estuvo bien hecho.**

II.1.4. Modificaciones del proyecto constructivo

II.1.4.1 Consideraciones generales

No es cierto como dice el AI que la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla en sesiones de 22.12.2006 y 29.06.2009 aprobara una serie de modificaciones al proyecto inicial, así como proyectos nuevos que, incluyendo la revisión de precios, generaron un incremento del coste de las obras de 36.097.294 € IVA no incluido, lo que representó el 38,6% sobre el coste inicial

Como a continuación veremos, esas aprobaciones y las cuantías que se indican son el resultado de un proceso que comenzó justo con el inicio de la obra (octubre 2005) y cuyas decisiones fueron tomadas junto con el órgano de contratación (el CRTM). Además en los informes de la Asistencia Técnica, que ahora sí deben constar para el TCu., se analiza pormenorizadamente cada incidencia producida en el Proyecto y también se lleva a cabo un exhaustivo seguimiento presupuestario de las obras y de sus modificaciones.

Se indica que algunas de las modificaciones relativas al tranvía de Parla, como las referidas al proyecto de agua reciclada en la traza del tranvía o determinadas actuaciones del proyecto sobre mobiliario urbano y elementos ornamentales, no se encontraban previstas en el proyecto inicial y su relación funcional con el objeto principal del contrato de concesión era cuestionable.

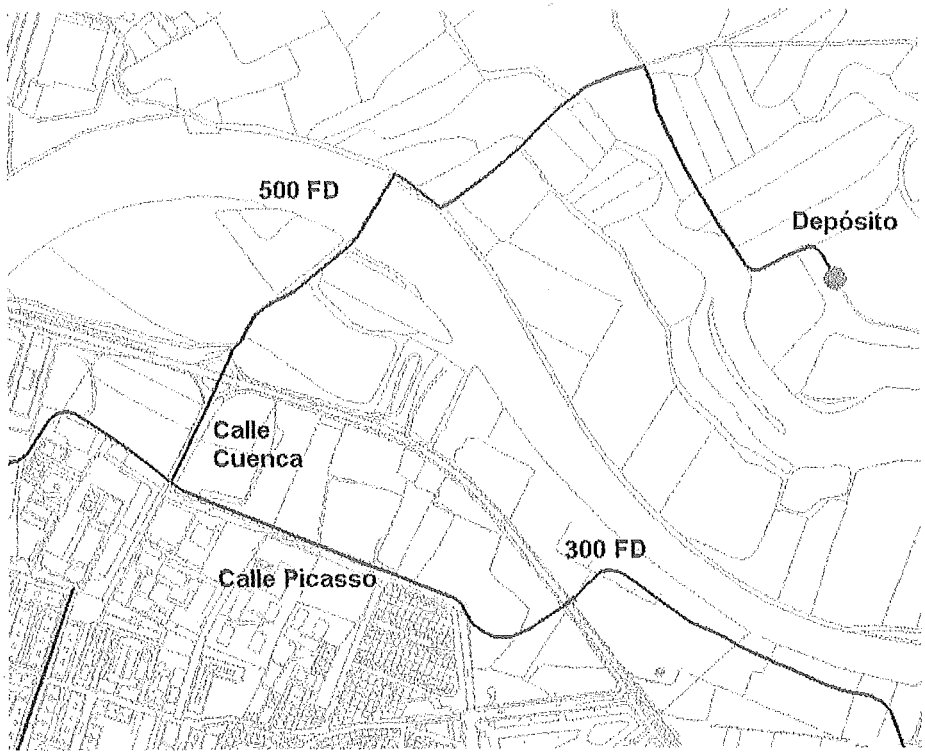
Ambos ejemplos son muy discutibles. Para el caso del mobiliario y elementos ornamentales, el proyecto contenía partidas específicas para tal cometido, por lo que la ampliación del mismo estaría obviamente amparada por el contrato de concesión En el caso del agua reciclada, es cierto -como luego explicaremos- que el proyecto de agua reciclada surgió con posterioridad a la licitación, como consecuencia del Plan Dpura que en aquel tiempo promovió la Comunidad de Madrid. Se consideró idóneo utilizar la propia traza del Tranvía, entonces en proyecto y construcción. Así se define en el proyecto redactado por el Canal de Isabel II cuando dice textualmente:

"(...)

Tuberías de transporte

La tubería principal de transporte conectará el depósito con la red de distribución. El suministro se realizará por medio de un anillo que recorrerá todo el municipio utilizando el trazado del tranvía. Desde éste partirán las tuberías que repartirán a cada uno de los cinco sectores en que se divide la red de riego de Parla. Este reparto se podrá realizar por sectores, con turnos de riego, o de forma simultánea teniendo en cuenta un coeficiente de simultaneidad, tal y como se describe a continuación.

El trazado del anillo que hará de tubería principal de transporte recorrerá el trazado del tranvía, mientras que la conexión de éste al depósito se hará en el cruce de la Calle Cuenca con la Calle Picasso:



De manera que el encargo a otra entidad que no hubiera sido el
que en aquel momento llevaba a cabo las obras en la traza hubiera supuesto un elemento añadido de distorsión.

En efecto, las modificaciones y ampliaciones, cuando se trata del contrato de concesión de obra pública tienen el tratamiento previsto en el artículo 245 del mismo Texto Refundido de la Ley de Contratos de la Administraciones Públicas (vigente al tiempo de los hechos) y también en el Pliego de condiciones de la concesión. Sucede que la naturaleza jurídica del contrato de concesión de obra pública es totalmente distinta al del contrato de obra, sus efectos también y la ejecución del mismo (incluidas las modificaciones) funcionan de forma distinta, haciendo innecesaria nuevas licitaciones.

Del mismo modo, el requisito previsto en el artículo 101 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (vigente al tiempo de los hechos), referido a la necesidad de autorización del Ministerio de Hacienda cuando el importe de la modificación supera el 10%, en el ámbito de la Administración Local son referidos a la Comisión Especial de Cuentas de la Corporación, requisito que por supuesto se cumplió en los acuerdos, como se advierte tan sólo de la lectura de las actas de las JGL, por lo que tampoco tiene sentido lo que se indica respecto al incumplimiento de los trámites previstos en el artículo 101.

La legislación de contratos del Estado vigente en el momento de publicación del PCAP al que nos referimos (Texto Refundido de la Ley de Contratos de la Administraciones Públicas), establecía –artículo 250- para las modificaciones del contrato de obra pública que:

"(...) 1. El órgano de contratación podrá acordar, cuando el interés público lo exija, la modificación o la ampliación de la obra pública, así como la realización de obras complementarias directamente relacionadas con el objeto de la concesión durante la vigencia de ésta, procediéndose, en su caso, a la revisión del plan económico-financiero al objeto de acomodarlo a las nuevas circunstancias.(...)"

Y el Pliego de Condiciones que rigió el contrato de concesión indica:

Cláusula 22ª: *"La Administración podrá introducir modificaciones en el Proyecto por razón de interés público, siempre que sean debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas, justificándolo debidamente en el expediente. El Plan económico-financiero de la concesión deberá recoger mediante los oportunos ajustes los efectos derivados del incremento o disminución de los costes por esta razón, conforme a lo establecido en la cláusula 37 PCAP. El concesionario podrá solicitar la resolución del contrato cuando la Administración imponga modificaciones en la fase de ejecución que incrementen o disminuyan la obra en un porcentaje superior al 20 por ciento del importe total de las obras inicialmente previsto o representen una alteración sustancial del proyecto inicial."*

O el artículo 27.11 del PCAP en lo referente a las "Relaciones valoradas de la ejecución de las obras", cuando indica:

"(...) Desde el punto de vista de seguimiento técnico y económico de la evolución de la construcción de las obras, el concesionario, a través de la Dirección Facultativa de la obra, realizará mensualmente relaciones valoradas a origen de las unidades de obra ejecutadas durante dicho periodo, conforme a lo establecido en el correspondiente articulado del PPTP, y al objeto de que la Administración conozca el ritmo de ejecución de las obras y su sujeción a los Proyectos y a los programas de obra establecidos.

Dichas relaciones valoradas se efectuarán para cada uno de los proyectos desglosados parciales de construcción en ejecución.

Las relaciones valoradas tendrán carácter final a la conclusión de las obras de cada uno de los proyectos desglosados parciales de construcción.

Estas relaciones valoradas constituyen un instrumento para el mero control de la ejecución de la obra por parte de la Administración y no tienen el carácter -ni conllevan su emisión- de certificaciones de obra ni implican aceptación o entrega alguna de la misma.

Las mediciones reflejadas en dichas relaciones valoradas no supondrán en ningún caso mayor derecho a favor del concesionario, respecto del importe de las obras ofertado y aprobado por la Administración para los Proyectos de construcción, de forma que el precio final reconocido de las obras no podrá ser distinto de aquel, salvo modificaciones o demás supuestos previstos en la cláusula 27.14. PCAP.

La obra ejecutada se valorará a estos meros efectos a los precios de ejecución material que figuren en el cuadro de precios unitarios para cada unidad de obra y a los precios de las nuevas unidades de obra no previstas en el contrato que hayan sido debidamente aprobados, teniendo en cuenta que los precios unitarios para cada unidad de obra cubrirán todos los gastos, incluidos los trabajos auxiliares, aunque no figuren especificados en la descomposición de precios, e incluirán los gastos correspondientes a instalaciones y equipos de maquinaria, habiéndose aplicado los porcentajes correspondientes de gastos y beneficio.

La relación valorada mensual, junto con su correspondiente informe de evolución de la obra, será elevada a la Administración a efectos exclusivamente de su seguimiento. La Administración, conforme a dichas relaciones valoradas, tomará conocimiento y acreditará –conforme a lo establecido en el PPTP-, con dicha misma cadencia temporal, el valor de obra ejecutada a los efectos previstos en esta misma cláusula y en la 46.2 PCAP.

En el supuesto de resolución del contrato en fase de construcción de las obras, se tendrá en cuenta la relación valorada respecto de las obras ejecutadas hasta ese momento sobre el proyecto de construcción aprobado, conforme a los criterios establecidos en esta cláusula y en la 27.14 PCAP."

Y también el artículo 27.14 del PCAP que se refiere al Precio final reconocido de las obras, cuando señala: *"(...) La Administración, a la finalización y comprobación de cada una de las obras construidas en desarrollo e los proyectos de construcción aprobados, establecerá el Precio Final Reconocido de las Obras.*

Para cada uno de los proyectos desglosados parciales de construcción ejecutados, este Precio Final Reconocido de la Obra se compondrá de:

a) Presupuesto de ejecución ofertado y aprobado para el Proyecto de construcción.
b) Más / menos importe de ejecución de las modificaciones de proyecto o por las posibles modificaciones posteriores solicitadas y aprobadas, en su caso, por la Administración.

El Precio Final Reconocido de cada uno de los proyectos desglosados parciales de las Obras será notificado al concesionario a los efectos de manifestar su conformidad o reparos al mismo en un plazo de 15 días naturales. En el caso de que el concesionario formulase reparos, la Administración resolverá motivadamente. Si no formula ningún reparo a lo notificado en el plazo indicado se considerará aceptada en todos sus términos por el concesionario.

El Precio Final Reconocido de las Obras, para cada uno de los Proyectos de construcción ejecutados, será aprobado por la Administración.

Una vez concluidas en su totalidad las obras objeto del contrato de concesión la Administración aprobará el Precio Final Reconocido del Conjunto de las Obras, que, incorporado al plan económico-financiero del concesionario para su oportuna actualización, tendrá reflejo en la determinación de la financiación ajena y de las aportaciones a abonar por la Administración, según lo recogido en el presente PCAP."

Y por fin, el artículo 27.15 del PCAP que se refiere a la finalización de las obras e instalaciones de infraestructura:

"(...) La comprobación de las obras, así como de las demás instalaciones complementarias necesarias para la prestación del servicio y contenidas en el Proyecto de construcción, tendrá lugar en el plazo de un mes desde la fecha de terminación de las obras, siempre que se hayan ejecutado a satisfacción de la Administración.

A esta comprobación formal concurrirán los Representante de la Administración, el Director facultativo y el concesionario.

Con el acta de acreditación de la terminación de las obras se acompañará un "Estado de dimensiones y características de la obra ejecutada" que defina con detalle las obras realizadas tal como se encuentran en el momento de la comprobación.

El concesionario deberá facilitar al Director facultativo de la obra los datos y documentos necesarios para la elaboración de la documentación de la obra ejecutada.

Si la obras no se encontrasen en buen estado y conforme a lo previsto en el Proyecto de construcción y en los pliegos, el Representante de la Administración señalará los defectos observados y detallará las instrucciones precisas, fijando un plazo para subsanar los mismos.

Transcurrido dicho plazo, si el concesionario no hubiese hecho frente a las observaciones realizadas y hubiese remediado los defectos, el Representante de la Administración levantará nueva acta de ello, pudiendo la Administración resolver el contrato por causas imputables al concesionario sin derecho a devolución de garantías y sin perjuicio de las indemnizaciones por daños y perjuicios que legalmente correspondan.

La aprobación del acta de comprobación de las obras por la Administración llevará implícita la autorización para la apertura de las mismas al uso cumpliéndose los requisitos formales establecidos en la cláusula 29.1 PCAP."

II.1.4.2 Proyectos modificados

Por todo lo que se viene indicando, y lo que explicaremos a continuación junto con la documentación que aportamos, el A.I. debiera añadir que las actuaciones incluidas a continuación fueron aprobadas por la Junta de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla por lo que se refiere a su coste.

II.1.4.2.a) Remodelación y mejora de la Estación de cercanías.

- Remodelación de la Estación de cercanías.

Es cierto que el 19 de abril de 2006, el Ayuntamiento de Parla, y las entidades públicas empresariales ADIF y RENFE suscribieron un convenio de colaboración en materia de transporte de cercanías ferroviarias al objeto de sentar las bases relacionadas con la construcción de una nueva estación de cercanías RENFE en la zona Norte de Parla, la futura ampliación de la línea C4 hasta el sur de la ciudad para ubicar en aquella una nueva estación Sur y la remodelación de la estación Centro. El convenio se refería a esta actuación de la siguiente forma:

[illegible] para la intercomunicación con sistema tranviario. Así mismo se acometerán las obras de transformación o reforma necesarias para garantizar un intercambio eficaz en la actual estación terminal de Parla, situada en el casco urbano, consistentes en la concreción del intercambio sobre el acceso existente en la cabecera Sur de dicha estación, para optimizar la accesibilidad y capacidad del conjunto y con ello lograr una correcta intermodalidad con la línea 1 del tranvía de Parla.

Nada nuevo por otra parte, puesto que la Memoria Variante adjudicada en su día por el CRTM (a la que ya nos hemos referido con anterioridad) ya trataba este aspecto en los siguientes términos:

"Como ya se ha comentado al hablar de la parada tipo nº 3, la interconexión entre los viajeros que utilicen el tranvía y necesiten transbordos y enlaces con RENFE-Cercanías tiene un punto de encuentro precisamente en las zonas de ambos laterales de la estación.

Según se describe en planos, la intención es realizar un ***pasillo continuo bajo cubierto que enlace las posibles circulaciones peatonales.***

En el diseño de este espacio se ha tenido en cuenta el maclado de esta solución con la estación existente, evitando totalmente las posibles barreras arquitectónicas y complementando la actuación con amplios parterres arbustivos y arbolado de crecimiento vertical que se integren en el resto de las zonas verdes de la calle.

Esta propuesta ***se deberá realizar de acuerdo con RENFE*** *y partiendo de la solución de reforma interior y exterior de esta terminal. Las propuestas de reforma tratadas en principio para poder realizar este intercomunicador consistirán principalmente en:*

- *Demolición de los dos torreones de planta cuadrada existentes en ambos lados del actual acceso sur*
- *Apertura de un nuevo acceso por su fachada norte, con el fin de comunicarse directamente desde la correspondiente parada del tranvía*
- *Modificación de la actual cafetería, cambiando desde la posición norte con que cuenta en la actualidad a una nueva posición sur, compatibilizándola con los accesos de viajeros hacia los controles de acceso y escaleras mecánicas."*

Ya se ha comentado que incluso en el acta de comprobación del replanteo de fecha 29.09.2005 suscrita entre otros por se había indicado la necesidad de tratamiento de la zona de interconexión con la Estación de cercanías, en los siguientes términos:

- La definición detallada del Proyecto en la zona de la estación de Cercanías RENFE, se regirá por los acuerdos incluidos en el convenio entre RENFE, ADIF y AYUNTAMIENTO DE PARLA.

Igualmente en las reuniones de coordinación técnica (CRTM, Ayuntamiento de Parla, Concesionario) de fechas 03.11.2005, 08.11.2005 y 20.12.2005 –que consten a esta parte y podamos probar con documentos- se había puesto de manifiesto la necesidad de encontrar una solución correcta al intercambio modal siempre en el contexto del convenio entre RENFE, ADIF y Ayuntamiento de Parla.

Reunión 3.11.2005 (con la presencia de :

- El Ayuntamiento informa que en relación con la afección a zona de dominio del ADIF, (ADIF) autorizará los trabajos en la calle Real hasta el cruce con la calle Valladolid. También se podrá trabajar en la zona de cocheras. La zona de la estación queda a la espera de definición. El Consorcio de Transportes recuerda la necesidad de trabajar conjuntamente sobre este tema y solicita, de nuevo, el Convenio a firmar con ADIF.

Reunión 8.11.2005 (con la presencia de :

- El Consorcio pregunta sobre el alcance del proyecto de ampliación de la línea de Cercanías y reitera la necesidad de conocer el estado en que se encuentra el proyecto de la estación actual y el Convenio a firmar con ADIF.

Reunión . 20.12.2005 (con la presencia de :

- Se informa de la reunión mantenida por el Consorcio de Transportes, Ayuntamiento, Concesionaria y Cercanías de Renfe. Es esta reunión se presentó un borrador para la zona entorno a la estación de Cercanías que consiste en peatonalizar la calle Real desde la calle Leganés hacia el Sur. Se habilitará un nuevo cruce desde la calle Leganés por encima de la losa de la estación que incluye una zona para dársenas de autobuses está estudiando un ajuste de trazado para que la parada del tranvía se realice en una alineación cercana a una recta al sur de la actual estación ferroviaria. Se permitirá la entrada de coches a esa área peatonal para recoger y dejar a viajeros, impidiendo los cruces sobre la plataforma del tranvía.

Con todos los antecedentes anteriores, no es de extrañar que con fecha 18.01.2006 el Concejal Delegado de Planificación Urbanística dirigiese al concesionario una comunicación, cuyo objeto era ¿formalizar y dotar de un¿ indicar el plazo concreto a la actuación en los términos que se indican en el mismo, que nada tienen que ver con lo que parece dar a entender el AI *"El Ayuntamiento de Parla, encargó con anterioridad a que se formalizara el Convenio con ADIF y RENFE, la redacción del proyecto directamente a la empresa concesionaria"*

Parece que no había dudas de la necesidad de un diseño o definición detallada de la interconexión modal entre el Tranvía y la Estación de cercanías,

De manera que no es cierto que se encargara el proyecto de remodelación que nació posteriormente del Convenio, sino que se trataba del proyecto para encargar aquéllos objetivos *"mejorar la interconexión modal con la Estación de cercanías"* previsto y conocido por todas las Administraciones intervinientes y singular y especialmente por el Consorcio de Transportes.

Con posterioridad al Convenio RENFE/ADIF/AYUNTAMIENTO DE PARLA, en Agosto de 2006, se presentó por el concesionario el proyecto de remodelación de la Estación Centro. En la Memoria del mismo (obsérvese que aparece el logo del CRTM) se indica textualmente:

"(...)

urbanización exterior

La estación de Cercanías de Parla se encuentra en el interior del Bulevar Sur de la calle Real de Parla, centrada en el mismo con respecto a las fachadas de los edificios.

El Bulevar presenta una longitud de 250 m encontrándose la estación en los 50 m situados al sur.

- ***Viarios***

Existen sendos viarios a ambos lados del bulevar que junto con las glorietas situadas en los extremos del mismo forman un carrusel.

Estos viarios presentan un carril por sentido y bandas de aparcamiento de vehículos en línea a ambos lados.

- ***Transporte público***

En la parte sur del bulevar y coincidiendo con la estación de Cercanías existen paradas de autobuses tanto de transporte interurbano como urbano.

En este punto existe un gran intercambio de viajeros entre los diferentes modos de transporte.

Aprovechando el gran tránsito de viajeros, existe en las inmediaciones de la estación una parada de taxis con cabida para 10 taxis.

- ***Bulevar Norte***

El bulevar norte se creo tras la llegada del ferrocarril al centro urbano de Parla, en el año 1995, puesto que con anterioridad la estación de Parla se encontraba a las afueras de la población.

Bajo el bulevar se encuentra la losa de la estación por lo que el ajardinamiento y arbolado de este gran espacio peatonal se encuentra fuera de los límites de la losa de cubrición de las vías de la estación y marcando la separación con las calles adyacentes.

Los acabados del bulevar son bastante básicos caracterizándose principalmente por losetas cuadradas de 40x40 en colores rojo y blanco realizando dibujos grecados.

Existen dos espacios destinados a los juegos infantiles en los extremos norte y sur del bulevar.

- ***Situación futura***

El nuevo diseño de la urbanización del entorno modifica sustancialmente la configuración y acabados existentes, por un lado la introducción del tranvía provoca la reducción de los espacios destinados a los vehículos y por otro lado se crea un nuevo flujo de viajeros provenientes de la parada del tranvía.

- ***Viarios***

Se mantiene el sentido de los viarios pero se elimina la posibilidad de rodear el bulevar al sustituir la glorieta situada al sur de la estación por una gran plaza flanqueada por los andenes de la parada del tranvía.

Aunque se planteó la opción de permitir un cruce sobre la losa de cubrición de las vías, finalmente se desecho al crear una interrupción en el tránsito peatonal del mismo.

- ***Transporte público***

El transporte público se ve claramente modificado puesto que se incluye un nuevo modo de transporte urbano como es el tranvía lo que conlleva la reducción del número de autobuses urbanos que realizan parada en las inmediaciones de la estación.

Además de lo anterior y como añadido a la imposibilidad de rodear el bulevar se hace necesario el traslado de las paradas de autobuses desde la calle Real al cruce de las calles Leganés y Real.

Respecto a la parada de taxis existente, el Ayuntamiento aún no ha decidido donde reubicarla, puesto que este espacio será ocupado por la traza del tranvía.

- ***Urbanización***

El municipio de Parla va a acometer una profunda remodelación urbanísticas de las calles por donde discurre el tranvía. No puede ser de otra manera que el centro neurálgico del transporte público de Parla como es la zona de la estación de Cercanías se vea afectado por esta remodelación.

En concreto el solado de todo el bulevar norte se levantará para sustituirlo por losas de hormigón de alta resistencia de colores ceniza y negro en consonancia con el resto de la calle.

El espacio que se crea entre la entrada sur de la estación y la parada del tranvía se pavimenta mediante las losas de hormigón antes mencionadas dando un aspecto de integración en el entorno.
(...)"

Cumpliéndose de este modo el objeto principal tanto de la Oferta Variante como de las diversas decisiones de las reuniones de coordinación antes citada, como incluso de la comunicación de Septiembre de 2006 del CDPI, esto es, lograr una zona de intercambio modal que respondiera a la necesidad que provocaba el funcionamiento del Tranvía que se constituía y sigue siendo el alimentador mayoritario de la Estación de Cercanías.

El acta de replanteo e inicio de las obras de remodelación se expidió el 5.11.2006.

Además de las actas de reuniones de la Comisión *ad hoc* para el seguimiento que prueban el conocimiento total y absoluto que el CRTM tenía de esta modificación (desde antes incluso de su inicio), y que se aportan a continuación:

* Acta de Reunión nº42 05.09.2006 (asistencia de ,) como asistencia técnica del CRTM

Remodelación Estación de Cercanías Centro.

- La Asistencia Técnica solicita la documentación actualizada que defina las actuaciones a realizar para la remodelación de la estación.

* Acta de Reunión nº26 11.10.2006 (asistencia de ,) como asistencia técnica del CRTM

Remodelación Estación de Cercanías Centro.

- La concesionaria indica que está convocada una reunión para el viernes 7 de abril con Cercanías Adif para definir los acabados de la estación central.

* Acta de Reunión nº46 11.10.2006 (asistencia de ,) como asistencia técnica del CRTM:

Remodelación Estación de Cercanías Centro.

- La Asistencia Técnica solicita la documentación actualizada que defina las actuaciones a realizar para la remodelación de la estación. Pendiente de entregar.

También es de indicar que en el informe mensual de Diciembre de 2006 de la asistencia técnica por primera vez se toma como elemento de referencia el proyecto de remodelación de la Estación de Cercanías,

3.- DOCUMENTOS DE REFERENCIA

- Proyecto de Construcción y Explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla (Madrid).Fase I de Septiembre 2005.
- Proyecto Modificado de Cocheras y Talleres de fecha Febrero 2006.
- Proyecto Constructivo para la depresión de la Carretera M-406 de fechas Enero y Marzo 2006.
- Documentos recibidos en la Unidad de Asistencia Técnica durante el periodo del informe.
- Proyecto de Construcción y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de la Ciudad de Parla (Madrid) Fase I y II con fecha de proyecto Abril 2006.
- Proyecto de Remodelación de la Estación de Cercanías de la Ciudad de Parla (Madrid).

Página 4 Informe mensual mes de Diciembre de 2006. Tomo I.

Continúa el informe del mes de Diciembre, describiendo pormenorizadamente las obras llevadas a cabo hasta la emisión del mismo:

5.5.- DESCRIPCIÓN DE LOS TRABAJOS EFECTUADOS EN LA REMODELACIÓN DE LA ESTACIÓN CENTRAL DE CERCANIAS.

01 Demolición:

- Sin actividad en el mes.

12

Asunto: Informe Mensual Diciembre. Fecha: Enero 2.007
Obra: Tranvía de Parla Fase I. Pág. 13 de 38

02 Estructura.

- En la primera fase se ha realizado las siguientes actividades:
- Se han realizado los taladros en la losa de hormigón.
- Se han colocado las placas de anclaje con el mortero de nivelación.
- Se han pinchado los pilares de la primera fase
- Se han realizado acopios de cerchas en la obra.

Y finaliza, en este aspecto, poniendo de manifiesto incluso el seguimiento presupuestario del proyecto a esa fecha (diciembre 2006), aún lógicamente muy incipiente:

9.- CONTROL CUANTITATIVO

Se adjunta copia de resumen de situación económica de los contratos de Tranvía, Cocheras, Depresión M408. y Remodelación Estación de Cercanías de Parla.

Resumen	Importe Proyecto	Importe Obra Ejecutada a Origen	Remanente de Obra	Importe Previsto No Realizado	Importe Obra Fuera de Proyecto
Tranvía y Cocheras	74.515.676,84	32.949.248,10	41.551.932,63	0,00	14.496,11
M-408	1.047.514,27	1.047.514,27	0,00	0,00	24.813,14
Remodelación estación de Cercanías Parla	3.151.270,06	54.656,46	2.853.853,25	242.760,35	0,00
P.E.M	78.714.461,17	34.051.418,83	44.405.785,88	242.760,35	39.309,25
13% GG	10.232.879,95	4.426.684,45	5.772.752,16	31.558,85	5.110,20
6% BI	4.722.867,67	2.043.085,13	2.664.347,15	14.565,62	2.358,56
Suma	93.670.208,79	40.521.188,41	52.842.885,19	288.884,82	46.778,01
16% IVA	14.987.233,41	6.483.390,15	8.454.861,63	46.221,57	7.484,48
Presupuesto ejecución por contrata	108.657.442,20	47.004.578,56	61.297.746,82	335.106,39	54.262,49

Y así se repite de forma sucesiva –trabajos realizados durante el mes y seguimiento presupuestario-, en los siguientes informes (enero 07) y hasta el final de la obra.

Además de todo lo anterior, en Diciembre de 2006 (informe mensual de la A. Técnica al CRTM, existen comunicaciones entre ambas relativas a la Estación (comunicación 12.12.06) y no sólo esto, sino que con esa misma fecha, figura una comunicación en la que la Asistencia Técnica presenta al CRTM una Memoria Técnica y presupuesto para la Asistencia Técnica, inspección, vigilancia de las obras de remodelación de la estación central de cercanías de Parla.

De manera que si el CRTM, órgano de contratación, hubiera considerado que ni el Proyecto ni la ejecución misma de la remodelación de la Estación podían realizarse desde el punto de vista licitatorio de esta forma, bien podría, puesto que lo conocía, controlaba y dirigía, haber detenido en este punto la obra y advertir cualquier otra posibilidad. Pero no lo hizo, entre otras cosas, porque pensamos que sin lugar a dudas tenía encaje jurídico. No es función de este alegante salvar las posiciones jurídicas del órgano de contratación, que en todo caso, le corresponderían a éste, pero teniendo en cuenta que el AI sólo responsabiliza de los modificados al Ayuntamiento, procede abordemos la explicación de la adecuación jurídica bajo nuestro punto de vista:

La remodelación de la Estación de Cercanías de Parla, no sólo estaba amparada en los Pliegos que rigieron la licitación (aprobados por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid como órgano de contratación, e informados por la Asesoría Jurídica de la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid que no puso de manifiesto ningún impedimento legal para su aprobación) sino que también se contemplaba en la oferta variante adjudicada, se hacía referencia en el acta de replanteo y su ejecución viene amparada por la legislación sobre contratación administrativa de aplicación.

Recordamos lo dicho en el apartado II.1.2 sobre la aplicación del régimen específico del contrato de concesión de obras públicas introducido por una Ley específica, la Ley 13/2003, de 23 de mayo, reguladora del contrato de concesión de obras públicas, no siendo de aplicación el régimen del contrato de obras sino el específico de este contrato, y que básicamente establece en el art. 249 del TRLCAP, como prerrogativa de la Administración, la posibilidad de modificar los contratos por razones de interés público exigiendo únicamente que se justifique debidamente, lo que es evidente que se hace y se plasma en toda la documentación que consta y que se aporta (reuniones, actas, informes, convenio... y en las actas de las Juntas de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla que, aunque sólo le correspondía aprobar el gasto y no justificarlas pues esto correspondía al CRTM, se recogen informes de diferentes técnicos municipales, justificando debidamente las modificaciones producidas).

El art. 240 del TRLCAP que regula las modificaciones del proyecto por razones de interés público, debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas que deben justificarse, únicamente impone como límite cuantitativa el 20% del importe inicial de las obras, pero sólo para otorgar el derecho al concesionario de resolver el contrato si la Administración le impne una modificación por encima de ese importe (derecho que por cierto a desaparecido en el Texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público, vigente en la actualidad, como consecuencia de que la actual normativa es bastante más restrictiva en las posibilidades de modificación de los contratos)-

El otro art. aplicable al contrato de concesión de obras públicas es el 250 TRLCAP que se refiere a la modificación de la obra pública, permitiendo modificaciones y ampliaciones y obras complementarias. Por otro lado, el art. 221.2 del TRLCAP permite la realización de obras accesorias

Y todo ello puesto en relación con la doctrina del "ius variandi" y la posibilidad de modificar los contratos por acuerdo de las partes, como informaba la Junta Consultiva de Contratación Administrativa, así como las opiniones de destacados administrativas sobre la inexistencia de límites a dicha posibilidad de modificar los contratos cuando lo exija el interés público.

En todo caso, debe recordarse lo indicado sobre las distinción entre las modificaciones contractuales y la concreción del objeto del contrato pues teniendo en cuenta todas las previsiones sobre la necesidad de incorporar dichas obras lo único que se hizo fue concretar las mismas. En este supuesto por tanto, teniendo en cuenta el Convenio firmado por ADIF/RENFE y Ayuntamiento de Parla así como los Pliegos y la oferta variante adjudicada, debe entenderse que más que una modificación contractual, estamos en presencia de una concreción del objeto contratado.

- Montaje ascensor panorámico

El AI indica que el montaje del ascensor panorámico se llevó a cabo al margen del convenio formalizado con ADIF. El mismo representó la cifra de 60.000€ que hubieron de ser asumidos por el Ayuntamiento de Parla. Totalmente erróneo una vez más. El acuerdo de 22.12.2006 de la JGL prevé una previsión presupuestaria por importe de 60.000€ para un ascensor panorámico que comunica, actualmente, el vestíbulo de la Estación con los andenes situados en cota -2. A fecha 20.12.2006 en reuniones de obra del Proyecto de remodelación aún no se había definido el modelo de ascensor, por lo que la JGL de 22.12 sólo asumió en tal sentido la cuantía presupuestaria.

El proyecto inicial por supuesto que sí contemplaba la modificación interna de la Estación de Cercanías, básicamente por la introducción de una entrada en la cabecera Norte de la misma, lo que obligó a remodelar completamente la Estación, tal como se ha puesto de manifiesto con anterioridad en el punto de modificación de la Estación de Cercanías.

Igualmente se preveía tanto en la Memoria Variante adjudicada por el Consorcio la remodelación interior de la Estación.

En todo caso, a las reuniones con la propiedad (RENFE Cercanías/ADIF) asistió siempre la asistencia técnica del CRTM quién transmitía la información a éste, tal como hemos puesto de manifiesto.

- Impermeabilización de la Estación de Cercanías

No era el titular el alegante en fecha 29.06.2009 de la Alcaldía del Ayuntamiento de Parla pero le consta que los problemas de impermeabilización existían y eran manifiestos. En algún informe de la Asistencia Técnica del CRTM al que como hemos indicado , le fue ampliado su contrato para hacerse cargo de la Direccion de las obras de remodelación de la Estación de Cercanias se da cuenta de tal circunstancia.

II.1.4.2 b) Infraestructuras de paso por carretera M408.

- Proyecto Depresión M408.

Ya nos hemos referido a este extremo del proyecto de depresión en la M408.

La misma ya se contemplaba en la Memoria variante adjudicada, informe del Consorcio Regional de Transportes al documento de Proyecto de Fase I –diciendo además el CRTM que no sólo recomendaba éste sino otra nueva depresión que finalmente no se hizo- y el acta de replanteo). La aprobación por parte del órgano de contratación de la Memoria variante, y en fin, la suscripción del acta de replanteo con este condicionante no deja lugar a dudas del conocimiento de este proyecto por parte del CRTM desde el momento inicial.

Tan es así que en los informes mensuales remitidos por la asistencia técnica al CRTM singularmente el de Junio de 2006 se da cuenta de un informe completo (nº12) de revisión proyecto constructivo depresión carretera M408, remitido al CRTM con fecha 13.06.2006. No parece pues que la información que el CRTM tenia a este respecto fuera mínima como se intenta indicar o que el Ayuntamiento adjudicara directamente al concesionario el referido proyecto.

De hecho, fue el CRTM quién solicitó el referido proyecto en las reuniones de coordinación (reunión 20.12.2005) con la presencia de :.

- El Consorcio de Transportes solicita el proyecto de depresión de la carretera M-408 junto a la plaza de toros. El concesionario lo está finalizando y se lo hará llegar a ambas Administraciones a final de año. El Consorcio de Transportes indica que se estudie la posibilidad de construir una estructura para deprimir en un futuro la calle Picasso en su cruce con la traza del tranvía, puesto que en este punto se producirá un cruce de la línea con el anillo distribuidor de 2+2 de Parla.

También en la reunión de 03.01.2006 con la presencia de . (Asistencia Técnica del CRTM) y de (que no figura por error en la lista de asistentes pero sí firma el acto se indica:

- Está pendiente la entrega del proyecto de la Depresión de la Carretera M-408.

De manera que a la vista de lo anterior, es evidente que no fue el Ayuntamiento quién decidió la depresión de la M408 ni menos aún como indica el AI quién lo hizo *"sin tramitación de expediente previo y sin que se formalizara documento alguno a la empresa concesionaria ".*

Lo anterior no quiere decir que el Ayuntamiento de Parla no asumiera esa solución como idónea, pues efectivamente se demostró que lo era y que por ello asumiera el gasto añadido que conllevaba la misma. De hecho, consideramos que la expresada modificación se hizo conforme a Derecho, pues se trata de una modificación amparada por los Pliegos, contemplada en la oferta variante y justificada debidamente (como así consta en actas de reuniones, informes de la Asistencia Técnica del Consorcio, memoria, e incluso por informes de los técnicos municipales que se recogen el acuerdo de la Junta de Gobierno Local de 29.06.2009 que, reiteramos, únicamente lo que hace es aprobar el gasto) Se trata por tanto de una modificación contractual posible según la legislación de contratos aplicable, doctrina y jurisprudencia que interpretaba y aplicaba un Ley de Contratos menos restrictiva que la actual.

En relación con el seguimiento concreto de las obras y desvíos provisionales a que dio lugar esta actuación, la asistencia técnica del CRTM reflejó en sus informes mensuales (comunicados debidamente) toda el seguimiento –incluido el presupuestario- de la obra.

Sin ir más lejos en el informe de Marzo de 2006 (primero que en tal sentido emite la Asistencia Técnica), se da cuenta de los trabajos efectuados hasta la fecha en el desvío y se incorpora un Anexo denominado "Paso inferior"

11.- Desvío M-408

Unidad ejecutada	Unidades	Medición ejecutada
Desbroce desvío	4.800 m2	
Excavación para desvío		5.760 m3
Relleno para desvío		5.760 m3

En Mayo de 2006 se realizar por la Asistencia Técnica del CRTM un denominado informe nº11

INFORME Nº 11:
INFORME DE REVISION DE LA PARTE DE
INSTALACIONES EN "PROYECTO MODIFICADO DE
COCHERAS Y TALLERES"

Autor:

Fecha: mayo de 2006

En reunión de coordinación de fecha 11 de mayo de 2006 (con la presencia de la Asistencia Técnica del CRTM) se indica que aún se está a la espera de la aprobación del proyecto de depresión de la M408 por la DG Carreteras:

- Está pendiente de aprobación por la DG Carreteras de la CAM el proyecto de depresión M-408, incorporando las indicaciones del Ayuntamiento y de la Asistencia Técnica al respecto.

O más incluso, en el informe mensual de mayo de 2006 de (asistencia técnica del CRTM se indica:

17.- SEGUIMIENTO PRESUPUESTARIO Y DE PLANIFICACIÓN

Referente a los trabajos efectuados para la Construcción y Explotación de Línea 1 del Tranvía de Parla Fase I y trabajos efectuados en la depresión de la carretera M-608 se han pedido las modificaciones a los proyectos presentados, pero hasta la fecha no se han presentado.

También existen comunicaciones directas entre la A.Técnica y el CRTM relativos a esta cuestión. Muy significativo por su carácter global es la comunicación de 13.06.2006 por el que se da cuenta del Informe nº12 "Informe revisión proyecto constructivo Depresión M-408".

- Nuevo paso inferior bajo carretera M408.

En relación con este paso previsto en el punto kilométrico 23+235 (vía derecha) por el trazado de la línea del tranvía. Efectivamente, para resolver el cruce entre las dos infraestructuras, el proyecto constructivo preveía un paso inferior del tranvía bajo esa carretera, por un importe de 1.228.903€ más IVA, según la oferta adjudicada.

Señala el AI que se decidió modificar lo inicialmente previsto en el proyecto adjudicado, entre otros extremos aumentando la longitud de la estructura de cruce contra la misma.

Sin perjuicio que respecto de esta actuación concreta su precio final reconocido fue aprobado por sesión de la JGL de 29.06.2009 momento en que el alegante ya no ostentaba la titularidad del Ayuntamiento de Parla (pues cesó en fecha Noviembre de 2008), las circunstancias a tener en cuenta son las siguientes:

- Se incluyó una salida vial directa en doble sentido que conectaba el barrio de Parla Este con la M408, habida cuenta que el proyecto urbanístico tampoco lo había previsto. Se trataba de aprovechar el corredor perpendicular a la M408.

- Los requerimientos de la DG Carreteras de la Comunidad de Madrid, para la conexión de los accesos viales (paralelos al recorrido del Tranvía), motivó la modificación.

- Nos consta algunas referencias en los informes de la AT sobre esta cuestión.:

Noviembre 2006

- Está pendiente la obtención del suelo para la construcción del paso inferior bajo la M-408 y el desvío de la carretera.

Diciembre 2006

- Pendiente la entrega de la documentación necesaria para la definición de las unidades de construcción de la vía y urbanización del tramo de la fase II comprendido entre inicio Fase 2 y cruce con carretera M-408.

Este alegante no puede aportar informes de la AT más allá del último de Abril de 2007 que incorporamos, pero no hay ni la menor duda de que los mismos se siguieron haciendo y que existió de igual forma un proyecto constructivo de los aspectos que estamos indicando.

Nuevamente el AI deberá revisar las afirmaciones de que *"al igual que en los anteriores proyectos, esta modificación se llevó a cabo sin que se tramitara previamente expediente alguno ni se formalizara en documento administrativo"*, cuestiones éstas que serían de responsabilidad, en su caso, del órgano de contratación.

II.1.4.2.c) Integración del Tranvía en la traza urbana.

Adecuación urbana.

Quizás es en este punto dónde, el AI adolece de mayor información (ocultada como vamos a probar a continuación por el CRTM) y que le lleva a tomar conclusiones equivocadas, aunque como siempre ante la duda las mismas la responsabilidad se hace recaer en el Ayuntamiento de Parla y sus responsables.

Efectivamente, ya lo hemos dicho antes, la oferta variante adjudicada preveía aportaciones para la traza del tranvía por importe de 3.932.406€. Coincidimos con el AI que el Pleno del Ayuntamiento de Parla de 11.10.2005 indicaba que estas aportaciones no se contemplaron en el proyecto constructivo aprobado en esa sesión, aplazando su definición más detallada a un momento posterior. Pero, es significativo que el AI olvide en este momento el informe del proyecto llevado a cabo por el órgano de contratación (CRTM) de fecha 20.09.2005 (es decir, anterior al acuerdo del Pleno y por ello en quién se inspiró éste) que indicaba que había aspectos que no se encontraban definidos en el proyecto presentado y entre ellos: *"(...) Integración urbanística de la traza del tranvía en una de las calles del municipio (...)"* y *"(...) integración urbanística del resto de la traza, con el objetivo de remodelar y adoptar el entorno al nuevo modo de transporte (...)"* y, además recomendaba ese mismo informe: *"proponía que se realizara un estudio detallado, para lo que se mantendrían reuniones de coordinación periódicas entre la concesionaria, el Ayuntamiento de Parla, el CRTM y la dirección facultativa"*. Es llamativo este olvido y el nuevo intento de atribuir responsabilidad al Ayuntamiento, mas si cabe porque el propio AI (epígrafe II.1.3.1.a) ya indicaba lo anterior.

Como consecuencia de esa forma de proceder, indicada por el órgano de contratación y aceptada por el Ayuntamiento se mantuvieron desde el inicio de las obras (incluso antes) hasta el final de las mismas, cientos de reuniones de coordinación, cuyo resultado fue satisfactorio. A partir de Diciembre de 2005 se incorporaron a las mismas la Asistencia Técnica contratada por el CRTM así como un Arquitecto para las labores de coordinación del diseño urbano.

En particular y a lo que el presente aspecto del AI se dedica es de particular interés que en la reunión de coordinación de 3.11.2005 (es decir, un mes tan sólo después de la firma del ata de replanteo), con la presencia de en representación del CRTM –órgano de contratación- lo siguiente:

- Se acuerda por las partes como procedimiento de definición urbana la división del trazado en zonas por importancia de acabados, establecer en cada zona los límites de actuación, marcar los puntos críticos que puedan condicionar los trabajos, enviar los planos generales de implantación al concesionario para su estudio y consideración en cuanto a condicionantes de ejecución del tranvía y por ultimo, una vez resueltos los posibles inconvenientes, definir detalles y terminaciones.

- En cuanto a los trabajos de la definición urbana, el Ayuntamiento establece una clasificación en tres tipos de actuaciones en función de la calidad de los acabados:
    1. Calidad media. Se aplicará a Julio romero de Torres y Juan Carlos I. La acera es de baldosa de cemento durogranito, la calzada de asfalto y la zona de tranvía de adoquín prefabricado de hormigón o césped.
    2. Calidad alta. Afectará a los Bulevares norte y sur a la calle Reyes Católicos. Tiene aceras con losa de hormigón color ceniza, calzada de adoquín de hormigón color ceniza y/o asfalto y zona de tranvía de adoquín de piedra o césped.
    3. Calidad muy alta. En calle Real (zona peatonal) con aceras de piedra calatorao alternando los acabados apomazado y corte con sierra y zona de tranvía con adoquín de piedra calatorao o césped.

  El Consorcio de Transportes destaca los sobrecostes que la elección de determinados materiales puede conllevar.

Como se desprende del contenido del acta, el CRTM supo desde el primer momento las modificaciones que se pretendían introducir, (tan es así que advierte del incremento económico a producir), sin que ello diera lugar a resolución o tramitación de expediente alguno de modificación del contrato. En todo caso, esa labor habría correspondido al órgano de contratación.

Con posterioridad, en Abril de 2006 el concesionario presenta un proyecto completo denominado "Proyecto Constructivo Fases I y II del Tranvia de Parla" comprensivo de todas las adaptaciones llevadas a cabo. En el mismo se incluyeron nuevas zonas verdes, incorporando en algunos tramos pavimentos de alta calidad , incorporando servicios de drenaje y alcantarillado así como diferentes elementos ornamentales como esculturas urbanas, juegos infantiles y fuentes.

No estamos en absoluto de acuerdo con la conclusión que obtiene el AI al referir que la definición se efectuara después conllevó una deficiente tramitación de las obras. Al respecto hay que señalar que la labor de la Asistencia Técnica del CRTM depuró absolutamente todas las partidas, ajustó los precios de las nuevas modificaciones introducidas y sometió a este proyecto (denominado Fase I y II) a una revisión exhaustiva y completa, que por otra parte fue siempre conocido por el órgano de contratación.

A este respecto señalamos, las comunicaciones que se realizaron entre la Asistencia Técnica y el CRTM sobre este concreto aspecto del proyecto, en concreto se dio cuenta al mismo de un informe (nº26) de revisión completo del proyecto constructivo de Enero de 2007 Fases I y II de Abril de 2007.

Además descendiendo al detalle concreto de este proyecto que hizo las veces de Proyecto refundido de construcción de las Líneas I y II, se observa que en los informes mensuales de la A.T. al CRTM se indica en el correspondiente al mes de septiembre de 2006

En lo referente al seguimiento presupuestario durante el mes de septiembre se ha realizado un estudio comparativo entre los presupuestos de los proyectos de licitación y construcción. Para la comparación de los presupuestos se ha realizado una labor de homogenización de los mismos, de tal manera que se incluyera en cada capitulo del proyecto la valoración de los mismos conceptos o unidades de obra. A continuación se incluye un cuadro resumen del estudio realizado.

En cuanto a la planificación, en principio no se tiene conocimiento de un cambio en la planificación de obra, motivada por el aumento presupuestario incluido en el Proyecto de construcción de Abril-06.

Código	Ud	Resumen	Importe Proyecto licitación	Importe Proyecto Completo	Diferencia entre Proyecto Completo y licitación
1		FASE 1			
1.1		INFRAESTRUCTURA			
1.1.1		MOVIMIENTO DE TIERRAS FASE 1			
		TOTAL MOVIMIENTO DE TIERRAS FASE 1	284.301,58	89.498,26	-194.803,32
1.1.2		DEMOLICIONES, EXCAVACIONES Y RELLENOS FASE 1			
		TOTAL DEMOLICIONES, EXCAVACIONES Y RELLENOS FASE 1	184.006,95	431.183,11	247.176,16
1.1.3		REPOSICION Y DESVIO DE SERVICIOS FASE 1			
		TOTAL REPOSICION Y DESVIO DE SERVICIOS FASE 1	873.059,72	845.968,76	-27.090,96
1.1.4		PLATAFORMA DEL TRANVIA			
		TOTAL PLATAFORMA DEL TRANVIA	2.433.923,55	2.872.126,96	438.203,41

Código	Ud	Resumen	Importe Proyecto licitación	Importe Proyecto Completo	Diferencia entre Proyecto Completo y licitación
1.1.5.2		Tramo 9 - PASO INFERIOR			
		TOTAL PASO INFERIOR Estructura de paso de la M-408 junto a Plaza de Toros.	254.545,73	272.921,93	18.376,20
1.1.6		DRENAJE FASE 1			
		TOTAL DRENAJE FASE 1	359.494,06	284.554,87	-74.939,19
1.1.7		URBANIZACIÓN FASE 1			
		TOTAL URBANIZACIÓN FASE 1	2.192.960,52	9.463.885,98	7.270.925,46
1.1.8		PARADAS FASE 1			
		TOTAL PARADAS FASE 1	1.742.032,24	1.486.757,57	-255.274,67
1.2		SUPERESTRUCTURA DE VÍA FASE 1			
		TOTAL SUPERESTRUCTURA DE VÍA FASE 1	7.106.709,97	10.389.520,47	3.282.810,50
1.3		ARQUITECTURA Y EDIFICACIÓN FASE 1			
1.3.1		COCHERAS			
		TOTAL COCHERAS	8.620.763,20	9.897.730,60	1.276.967,40
1.3.2		SUBESTACIONES FASE 1			
		TOTAL SUBESTACIONES FASE 1	5.628.643,55	4.098.798,13	-1.529.845,42
1.4		INSTALACIONES Y EQUIPOS			
1.4.1		ELECTRIFICACIÓN			

Código	Ud	Resumen	Importe Proyecto licitación	Importe Proyecto Completo	Diferencia entre Proyecto Completo y licitación
		TOTAL ELECTRIFICACIÓN	9.730.075,82	5.179.108,02	-4.550.967,80
1.4.2		INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y SEÑALIZACIÓN FASE 1			
		TOTAL INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y SEÑALIZACIÓN FASE 1	4.777.818,92	6.994.140,75	2.216.321,83
1.5		MEDIDAS CORRECTORAS DE IMPACTO FASE 1			
		TOTAL MEDIDAS CORRETORAS DE IMPACTO FASE 1	146.773,11	465.386,56	318.613,45
2		FASE 2			
2.1.1		MOVIMIENTO DE TIERRAS FASE 2			
		TOTAL MOVIMIENTO DE TIERRAS FASE 2	79.297,64	195.242,05	115.944,41
2.1.2		DEMOLICIONES, EXCAVACIONES Y RELLENOS FASE 2			
		TOTAL DEMOLICIONES, EXCAVACIONES Y RELLENOS FASE 2	100.981,39	282.659,67	181.678,28
2.1.3		REPOSICION Y DESVIO DE SERVICIOS FASE 2			
		TOTAL REPOSICION Y DESVIO DE SERVICIOS FASE 2	1.111.328,52	1.138.419,48	27.090,96
2.1.4		PLATAFORMA DEL TRANVÍA FASE 2			
		TOTAL PLATAFORMA DEL TRANVÍA FASE 2	1.774.372,98	3.255.432,24	1.481.059,26
2.1.5		DRENAJE FASE 2			
		TOTAL DRENAJE FASE 2	327.519,45	494.648,79	167.129,34

Código	Ud	Resumen	Importe Proyecto licitación	Importe Proyecto Completo	Diferencia entre Proyecto Completo y licitación
1.1.5.1		TRAMO 7 - PASO INFERIOR			
		TOTAL TRAMO 7 - PASO INFERIOR	568.750,98	429.384,47	-139.366,51
2.1.6		URBANIZACIÓN FASE 2			
		TOTAL URBANIZACIÓN FASE 2	2.092.546,74	782.713,02	-1.309.833,72
2.1.7		PARADAS FASE 2			
		TOTAL PARADAS FASE 2	805.033,73	1.098.976,63	293.942,90
2.2		SUPERESTRUCTURA DE VÍA FASE 2			
		TOTAL SUPERESTRUCTURA DE VÍA FASE 2	4.639.349,70	6.361.316,94	1.721.967,24
2.3		ARQUITECTURA Y EDIFICACION FASE 2			
2.3.1		SUBESTACIONES FASE 2			
		TOTAL SUBESTACIONES FASE 2	2.834.986,64	1.611.225,57	-1.223.761,07
2.4		INSTALACIONES Y EQUIPOS			
2.4.2		INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y SEÑALIZACIÓN FASE 2			
		TOTAL INSTALACIONES DE COMUNICACIONES Y SEÑALIZACIÓN FASE 2	1.932.524,45	3.047.578,26	1.115.053,81
2.5		MEDIDAS CORRECTORAS DE IMPACTO FASE 2			
		TOTAL MEDIDAS CORRECTORAS DE IMPACTO FASE 2	103.325,21	211.998,12	108.672,91

Código	Ud	Resumen	Importe Proyecto licitación	Importe Proyecto Completo	Diferencia entre Proyecto Completo y licitación
3		MEJORAS URBANISTICAS			
		TOTAL MEJORAS URBANISTICAS	841.206,72	841.206,72	0,00
3.7		APARCAMIENTOS DISUASORIOS			
		TOTAL APARCAMIENTOS DISUASORIOS	434.516,81	434.516,81	0,00
3.4.		VARIOS MOBILIARIO URBANO			
		TOTAL VARIOS		546.231,26	546.231,26
5		SEGURIDAD Y SALUD			
		TOTAL SEGURIDAD Y SALUD	818.982,06	1.012.544,84	193.562,78
		TOTAL EJECUCION MATERIAL	62.799.831,94	74.515.676,84	11.715.844,90
		13 % Gastos Generales	8.163.978,15	9.687.037,99	1.523.059,84
		6 % Beneficio Industrial	3.767.989,92	4.470.940,61	702.950,69
		TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACION SIN IVA	74.731.800,01	88.673.655,44	13.941.855,43
		I.V.A.	11.957.088,00	14.187.784,87	2.230.696,87
		TOTAL PRESUPUESTO BASE DE LICITACION CON IVA	86.688.888,01	102.861.440,31	16.172.552,30

De manera que desde Abril de 2006 pero especialmente desde Septiembre de 2006, fecha en la que se valora por la Asistencia Técnica el proyecto refundido de las Fases I y II, el órgano de contratación no sólo tiene el control sino el conocimiento absoluto de todos los extremos de las modificaciones incorporadas como Adecuación urbanística. Deducimos que el referido proyecto Fases I y II obtuvo por supuesto la aprobación del órgano de contratación, si es que dicha aprobación era necesaria desde el punto de vista jurídico, cuestión por otra parte que incumbiría en su caso al CRTM. Por que lo cierto, es que el Ayuntamiento sí cumplió estrictamente con sus obligaciones. En Septiembre de 2006, una vez revisado, modificado y adecuado el Proyecto por la Asistencia Técnica del CRTM, procedió a poner en marcha la actuación administrativa que le correspondía, esto es, la aprobación del gasto. Para ello, el Concejal Delegado de Planificación urbanística tomó cuenta del importe de adecuación urbanística, extraído del Proyecto verificado y lo tramitó ante la JGL que finalmente lo aprobó en 22.12.2006 y lo elevó al CRTM para su tramitación correspondiente.

A toda esa tramitación siguieron las cartas ridículas que el CRTM emitió en Marzo y Abril de 2006 que en realidad iban contra sus propios actos a lo largo de todo el proceso que había comenzado con el acta de replanteo. Como hemos puesto de manifiesto y así fue comunicado en su día al CRTM, éste había participado total y absolutamente en la génesis de la obra y de sus modificaciones por las que las comunicaciones emitidas, que fueron entendidas en un contexto preelectoral, resultaban de todo punto improcedentes. Consta a este alegante que las mismas fueron contestadas ampliamente, poniendo de manifiesto la sorpresa que producía que el CRTM fuera contra sus propios actos. Se entendió definitivamente que las citadas comunicaciones en realidad eran la excusa perfecta por la incapacidad del CRTM de haber llevado a cabo sus obligaciones como órgano de contratación.

En todo caso, se procedió con posterioridad al acta de recepción de las obras suscrito por todos los intervinientes en el mismo pero llamamos la atención de la importancia (a efectos contractuales) de la comparecencia a dicha firma del representante del Consorcio .

De manera que el AI llega a una conclusión malintencionada o en el mejor de los casos equivocada. No existió un proyecto específico de adecuación urbana suplementario (que a su vez necesitase un acto de recepción propio) sino que en realidad, se determinó la inclusión en el Proyecto principal de las Fases I y II del resultado de las reuniones de coordinación producidas desde el arranque de las obras. Como se puede observar la cifra de ampliación de 13.931.965€ que el AI atribuye al proyecto de adecuación urbanística es exactamente la diferencia entre el importe del PEC de la licitación y la diferencia con el proyecto completo (así lo denomina la Asistencia Técnica del CRTM) y corresponde al resultado de la comparación entre el proyecto de licitación (el de Septiembre de 2005) y el completo (el de Abril de 2006).

Sorprende sobremanera, especialmente por la ocultación que manifiesta por el CRTM y sobre la que el TCu no ha tenido a bien profundizar (sobre todo, por que le venía bien a las instrucciones recibidas de pasar el tanto de culpa al Ayuntamiento) que se diga en el AI que *"no se dispone de documentación acerca de la ejecución de estas obras"*. Incorporamos junto con las presentes alegaciones la Memoria del proyecto completo a que nos venimos refiriendo de Abril de 2006.

Al contrario, los informes mensuales de la Asistencia Técnica del CRTM desde el mes de septiembre dan cuenta de la presentación del proyecto y a partir de ese momento toman este nuevo proyecto como documento de referencia. Así,

Informe de septiembre de 2006 (pág. 3):

Proyecto de Construcción y Explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla (Madrid).Fase I de Septiembre 2005.

- Proyecto Modificado de Cocheras y Talleres de fecha Febrero 2006.
- Proyecto Constructivo para la depresión de la Carretera M-408 de fechas Enero y Marzo 2006.
- Documentos recibidos en la Unidad de Asistencia Técnica durante el periodo del informe.

A finales de mes de Julio ha entrado en la Unidad el "Proyecto de Construcción y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de la Ciudad de Parla (Madrid) Fase I y II" con fecha de proyecto Abril 2006.

Informe de octubre de 2006 (página 4):

Proyecto de Construcción y Explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla (Madrid).Fase I de Septiembre 2005.

- Proyecto Modificado de Cocheras y Talleres de fecha Febrero 2006.
- Proyecto Constructivo para la depresión de la Carretera M-408 de fechas Enero y Marzo 2006.
- Documentos recibidos en la Unidad de Asistencia Técnica durante el periodo del informe.

A finales de mes de Julio ha entrado en la Unidad el "Proyecto de Construcción y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de la Ciudad de Parla (Madrid) Fase I y II" con fecha de proyecto Abril 2006.

Sin embargo en el informe de Noviembre de 2006 (página 4):

- Proyecto de Construcción y Explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla (Madrid).Fase I de Septiembre 2005.
- Proyecto Modificado de Cocheras y Talleres de fecha Febrero 2006.
- Proyecto Constructivo para la depresión de la Carretera M-408 de fechas Febrero y Marzo 2006.
- Documentos recibidos en la Unidad de Asistencia Técnica durante el periodo del informe.
- Proyecto de Construcción y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de la Ciudad de Parla (Madrid) Fase I y II con fecha de proyecto Abril 2006.
- Proyecto de Remodelación de la Estación de Cercanías de la Ciudad de Parla (Madrid).

No sólo esto, el control presupuestario exhaustivo del Proyecto de Construcción y Explotación fases I y II, quedó convenientemente reflejado en todos los informes de la Asistencia Técnica a partir del mes de Septiembre de 2006.

Por ejemplo el de Abril de 2007:

En cuanto a la planificación, en principio no se tiene conocimiento de un cambio en la planificación de obra, motivada por el aumento presupuestario incluido en el Proyecto de construcción de Abril-06. Con el avance actual de las obra no se cumplen los plazos previstos.

En lo referente al seguimiento presupuestario a continuación se incluye un cuadro resumen de los incrementos presupuestarios que se han producido hasta la fecha, respecto del proyecto de licitación.

Descripción	Incremento sobre el Presupuesto de Licitación en Ejecución Material	Incremento sobre el Presupuesto de Licitación en Ejecución por Contrata	Porcentaje sobre Licitación
Proyecto Constructivo Depresión M-408	692.436,97	824.000,00	1,10%
Proyecto de Remodelación de la Estación de Cercanías de la Ciudad de Parla	2.310.053,79	2.748.964,01	3,68%
Construcción de Anillo de Transporte de la Red de Agua Reciclada	227.299,05	270.485,87	0,36%
Nueva Adecuación Urbana	11.715.844,90	13.941.855,43	18,66%
Aparcamientos Disuasorios	241.426,02	287.296,96	0,38%
Ejecución de Colector 1500 en la Calle Juan Carlos I	759.834,30	904.202,81	1,21%
Proyecto Básico de Ejecución para el Derribo de la Casa de la Juventud de Parla	70.982,23	84.468,85	0,11%
	16.017.877,26	**19.061.273,93**	**25,51%**

A la vista de todo lo anterior, es decir la existencia en realidad de un proyecto refundido de Abril de 2006, deja sin sentido la afirmación contenida en el AI que no se dispone de la correspondiente acta de recepción como establece el artículo 110.2 TRLCAP. El acta de recepción de fecha 30.05.2007 que corresponde a la Fase I así como las de 05.09.2007 y 13.05.2008 correspondientes a la Fase II a) y II b) que continuación reproducimos textualmente, ponen de manifiesto que las obras se han recepcionado de acuerdo con los proyectos aprobados. ¿A qué considera de otro modo el AI que se refieren las actas –suscritas por el órgano de contratación

con el texto: *"dichas obras se han ejecutado de acuerdo a los proyectos aprobados"*

ACTA DE COMPROBACIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRA

Denominación de la obra: LÍNEA 1 DEL TRANVÍA DE PARLA
Administración concedente: CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
Titular de la infraestructura: AYUNTAMIENTO DE PARLA
Sociedad Concesionaria:
Fecha de Adjudicación: 24 MAYO 2005
Fecha de Replanteo: 28 SEPTIEMBRE 2005
Obra: INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES DE LA FASE I DEL TRANVÍA DE PARLA
Director de obra:

LUGAR Y FECHA: Parla, a 1 de junio de 2007

Facultativos designados el Ayuntamiento de Parla,

Fdo:
Jefe Servicio Técnico

Fdo:
Ing. Municipal

Representantes de la Sociedad Concesionaria TRANVÍA DE PARLA, S.A.,

Fdo:
Director General

Fdo:
Director Técnico

Dirección de obra

Fdo:
Director Facultativo

Representante del Consorcio Regional de Transportes de Madrid,

Fdo:
Responsable de Metros Ligeros y Tranvías

Los Asistentes que al margen se relacionan se reúnen en el día de la fecha con el objeto de llevar a cabo la **comprobación de las obras relativas a la Infraestructura e Instalaciones de la Fase I** necesarias para la prestación del servicio de explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla.

Dichas obras se han ejecutado conforme a los proyectos aprobados y su importe formará parte del Precio Final Reconocido de las obras, a los efectos previstos en la Cláusula 27.14 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del Contrato de Concesión para la Construcción, Mantenimiento y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de Parla.

Analizada la documentación presentada por Tranvía de Parla S.A. relativa al Acta de Acreditación de Terminación de la Obras y el Certificado sobre obra civil e instalaciones, y tras proceder al reconocimiento de las obras en cumplimiento de la Cláusula 27.15 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, los representantes de la Administración señalan los defectos observados mediante el informe realizado por la Asistencia Técnica "Informe final sobre la puesta en marcha de la línea 1 del Tranvía de Parla - Fase I" y fijan un plazo para la subsanación de los mismos de dos (2) meses contados a partir de la fecha de firma de la presente Acta

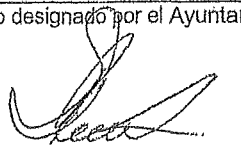
Y para que así conste, se firma este ACTA por cuatriplicado, en el lugar y fecha arriba indicados.

ACTA DE COMPROBACIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRA

Denominación de la obra: LINEA 1 DEL TRANVÍA DE PARLA
Administración concedente: CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
Titular de la infraestructura e instalaciones: AYUNTAMIENTO DE PARLA
Sociedad concesionaria:
Fecha de Adjudicación: 24 MAYO 2005
Fecha de Replanteo: 28 SEPTIEMBRE 2005
Obra: INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES DE LA FASE IIA DEL TRANVÍA DE PARLA
Director de Obra:

LUGAR Y FECHA: Parla, 5 de septiembre de 2007

Facultativo designado por el Ayuntamiento de Parla,

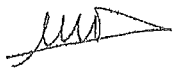


Fdo.:
Jefe de los Servicios Técnicos

Representantes de la Sociedad Concesionaria TRANVÍA DE PARLA, S.A.

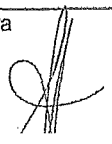


Fdo.:
Director General



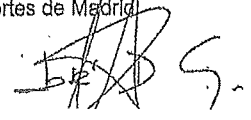
Fdo.:
Director Técnico

Dirección de Obra



Fdo.:
Director Facultativo

Vº Bº Representante del Consorcio Regional de Transportes de Madrid



Fdo.
Responsable de Metros Ligeros y Tranvías

Los Asistentes que al margen se relacionan se reúnen en la fecha indicada con el objeto de llevar a cabo la **comprobación de las obras relativas a la Infraestructura e Instalaciones de la Fase IIA** necesarias para la prestación del servicio de explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla.

Dichas obras se han ejecutado conforme a los proyectos aprobados y su importe formará parte del Precio Final Reconocido de las obras, a los efectos previstos en la Cláusula 27.14 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del Contrato de Concesión para la Construcción, Mantenimiento y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de Parla.

Analizada la documentación presentada por Tranvía de Parla, S.A. relativa al Acta de [illegible]e Terminación de las Obras y el Certificado sobre obra civil e instalaciones, y tras proceder al reconocimiento de las obras en cumplimiento de la Cláusula 27.15 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Facultativo designado por el Ayuntamiento de Parla, Titular de infraestructura e instalaciones, señala los defectos observados mediante el informe realizado por la Asistencia Técnica "Informe final sobre la puesta en marcha de la línea 1 del Tranvía de Parla – Fase IIA" y fija un plazo para la subsanación de los mismos de dos (2) meses contados a partir de la fecha de firma del presente Acta.

Para que conste a los efectos oportunos, se firma este Acta por cuadriplicado, en el lugar y fecha arriba indicados.

ACTA DE COMPROBACIÓN DE EJECUCIÓN DE OBRA

Denominación de la obra: LINEA 1 DEL TRANVÍA DE PARLA
Administración concedente: CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID
Titular de la infraestructura e instalaciones: AYUNTAMIENTO DE PARLA
Sociedad concesionaria:
Fecha de Adjudicación: 24 MAYO 2005
Fecha de Replanteo: 28 SEPTIEMBRE 2005
Obra: INFRAESTRUCTURA E INSTALACIONES DE LA FASE IIB DEL TRANVÍA DE PARLA
Director de Obra: I

LUGAR Y FECHA: Parla, 13 de mayo de 2008

Facultativo designado por el Ayuntamiento de Parla,

Fdo
Jefe de los Servicios Técnicos

Representantes de la Sociedad Concesionaria

Fdo.
Director General

Fdo.
Director Técnico

Dirección de Obra

Fdo.:
Director Facultativo

Vº Bº Representante del Consorcio Regional de Transportes de Madrid

Fdo..
Director - Responsable de Metros Ligeros

Los Asistentes que al margen se relacionan se reúnen en la fecha indicada con el objeto de llevar a cabo la **comprobación de las obras relativas a la infraestructura e instalaciones de la Fase IIB** necesarias para la prestación del servicio de explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla.

Dichas obras se han ejecutado conforme a los proyectos aprobados y su importe formará parte del Precio Final Reconocido de las obras, a los efectos previstos en la Cláusula 27.14 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del Contrato de Concesión para la Construcción, Mantenimiento y Explotación de la Línea 1 del Tranvía de Parla.

Analizada la documentación presentada por Tranvía de Parla, S.A. relativa al Acta de Acreditación de Terminación de las Obras y el Certificado sobre obra civil e instalaciones, y tras proceder al reconocimiento de las obras en cumplimiento de la Cláusula 27.15 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, el Facultativo designado por el Ayuntamiento de Parla, Titular de infraestructura e instalaciones, señala los defectos observados mediante el informe realizado por la Asistencia Técnica "Informe final sobre la puesta en marcha de la línea 1 del Tranvía de Parla – Fase IIB" y fija un plazo para la subsanación de los mismos de un (1) mes contados a partir de la fecha de firma del presente Acta.

Para que conste a los efectos oportunos, se firma este Acta por cuadriplicado, en el lugar y fecha arriba indicados.

La firma del acta de comprobación de las obras suscritas por el órgano de contratación refiere sin lugar a dudas la conformidad de éste con las obras ejecutadas y su adecuación a las instrucciones de la Administración.

Según el art. 241 del TRLCAP ("Terminación de obras"), en su apartado 1: *"A la terminación de las obras se procederá al levantamiento de un acta de comprobación por parte de la Administración concedente.(...),* señalando en el punto 4 que: *"La aprobación del acta de comprobación de las obras por el órgano de la Administración concedente llevará implícita la autorización para la apertura de las mismas al uso público (...)."*

La mención de las actas de comprobaciones de obra de fechas 01.06.2007, 05.09.2007 y 13.05.2008 a "que las obras se han ejecutado conforme a los proyectos aprobados", haciéndose mención a las cláusulas 27.14 y 27.15 del PCAP y la firma de todas ellas por el representante del órgano de contratación, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid, , significa por tanto que las modificaciones fueron aprobadas por el CRTM y las obras recepcionadas de conformidad.

Sin perjuicio de que los Tribunales hayan declarado no aplicable al contrato de concesión de obras públicas la jurisprudencia del contrato de obras, entendemos que sería extrapolable aquí la reiterada jurisprudencia sobre la prohibición de enriquecimiento injusto de la Administración, en supuestos de falta de aprobación formal de modificados y por supuesto de falta de acta de recepción. Pero en realidad, no haría falta hacer mención ha dicha doctrina, porque en este supuesto, es evidente que la ejecución de todas las obras fueron en todo momento conocidas, supervisadas, justificadas y conformadas por el órgano de contratación (CRTM), siendo la prueba más evidente la firma de estas actas de comprobación de obras.

Para acabar nuestros comentarios a este punto, no queremos dejar de poner de manifiesto las alusiones contenidas en el AI acerca de las clausulas del PPT del contrato de concesión de obra pública, su lectura literal y la alusión que se hace a la vulneración de lo dispuesto en el TRLCAP en cuanto a los procedimientos de contratación y selección de contratistas, así como los principios que han de presidir la contratación administrativa.

En efecto, la clausula del PPT preveía lo que se reproduce en el AI (página 46) que queremos poner de manifiesto no fue redactado por el Ayuntamiento (que sólo hizo una propuesta de PCAP) y que resulta una copia literal de los PPT que rigieron la contratación de los proyectos de Metros Ligeros de la Comunidad de Madrid. De hecho, la alusión en plural a las Administraciones –"en el caso de que alguna Administración encargue al adjudicatario...., los honorarios de redacción y/o ejecución serán costeado por aquélla...", es debido a esta circunstancia, que los Ayuntamientos por los que discurría el MLO (Boadilla, Madrid, Pozuelo de Alarcón) pudieron introducir con base en esta clausula modificaciones al proyecto.

En todo caso, además de recordar que la aprobación de los Pliegos por el CRTM se hizo previo informe favorable de la Asesoría Jurídica de la Consejería de Transportes de la Comunidad de Madrid, debe tenerse en cuenta todo lo señalado sobre las particularidades del contrato de concesión de obras públicas y, lo que es más importante en este punto, que precisamente al estar recogida esta posibilidad en los Pliegos, no iría contra los principios inspiradores de la contratación administrativa,

En todo caso, hay que recordar que el PPT no fue ni siquiera propuesto por el Ayuntamiento sino elaborado (copia literal como hemos indicado), aprobado, informado y licitado por el CRTM. Cualquier cuestión del mismo, si es que resultase irregular , habría de ser sometida al criterio del CRTM.

En definitiva, de todas las alegaciones y documentos que aportamos no se pueden extraer otras conclusiones que no sean las siguientes:

1º.- El AI atribuye erróneamente la elaboración del PPT al Ayuntamiento y no al CRTM. De existir algún aspecto dudoso desde el punto de vista legal sería responsabilidad de quién elaboró el mencionado Pliego Técnico;

2º.- No existió proyecto de adecuación urbanística complementario al proyecto licitado, sino que por decisión del órgano de contratación, con su supervisión, discusión y aprobación se sometió a consideración en Abril de 2006 un nuevo proyecto refundido que incorporaba al licitado (septiembre de 2005), todas las decisiones en materia de adecuación urbanística que se habían pospuesto en el informe del CRTM de 20.09.2005.

3º.- El incremento por importe de 13.931.965€ no es, en términos estrictos, el importe de incremento de la adecuación urbanística sino el resultado completo de implementar al proyecto de licitación las incorporaciones decididas.

4º.- Por supuesto que las obras están recibidas y a ello se refieren las actas de recepción de fechas 30.05.2007 (Fase I) y 05.09.2007 y 13.05.2008 (Fase II a) y II b); obsérvese que firmadas entre otros por el órgano de contratación;

5º.- El Ayuntamiento de Parla una vez recibido e informado por la Asistencia Técnica del CRTM el nuevo proyecto (Fase I y II) puso en marcha el procedimiento administrativo para aprobar lo que a él le correspondía (que no era otra cosa que aprobación del gasto). Las particularidades de aprobación del nuevo proyecto "refundido" así como la tramitación desde el inicio de estas modificaciones eran de exclusiva responsabilidad del CRTM, como órgano de contratación.

6º.- De manera que a la vista de todo lo anterior, las conclusiones a las que llega el AI son diametralmente opuestas a la realidad sucedida y por ello consideramos que han de modificarse en tal sentid

Mobiliario urbano y elementos ornamentales

Efectivamente el proyecto, el presentado en Abril de 2006 y que se tomó como referencia a partir de Septiembre de 2006, contenía una partida destinada a mobiliario urbano.

Ya en Enero de 2007, próximo a circular el tranvía (finalmente lo hizo en Abril –en pruebas- y Mayo) se vió la necesidad de incorporar barandillas en algunas zonas de contacto con peatones a fin de procurar el menor riesgo posible en la circulación del Tranvía y jardineras de protección con la traza. Esa es la razón por la que se produjo la comunicación del Concejal de Planificación urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local a que hace referencia el AI que, en todo caso, supone un documento necesario (proyecto) para la efectiva implantación de los elementos ornamentales.

La necesidad de las medidas adicionales de seguridad fue puesto de manifiesto también por la Asistencia Técnica del CRTM y como tal incluida en los informes mensuales que se realizaron. Así en el correspondiente a Enero de 2007

NOTA TECNICA

Asunto: Nota Técnica. Fecha: 30 de enero 2007

Obra:*"Fase I. Tranvía de Perla"* Pág. 1 de 4

Ref.: NT /032 Aumento Valoración Barandilla.

Valoración de Barandilla y Jardineras para Protección de la Plataforma del Tranvía.

Se ha realizado un estudio para definir la necesidad de colocar barandilla o jardineras en los tramos en los que la plataforma tranviaria esta situada junto a zona peatonal, o en los puntos del trazado de la 1ª Fase, que requieren una mayor seguridad tales como colegios o zonas estrechas.

En los planos adjuntos se indica los tramos en los que se ha considerado adecuado colocar barandilla de travesaños o de metacrilato y la ubicación de jardineras tanto modelo Tram como plaza.

A continuación se hace un resumen de las actuaciones nuevas que son necesarias realizar.

Bulevar Norte:
Colocación de barandilla de metacrilato en perimetralmente al bulevar incluyendo los lados del triangulo jardinera pegado a la plataforma.

Calle Real entre Bulevar Norte y Plaza San Juan:
Es necesario colocar barandilla de travesaños a ambos lados de la plataforma tal y como indican los planos. En este tramo se eliminan todas las jardineras previstas excepto las cuatro primeras de la margen derecha junto a bulevar norte y después de la calle de la Paloma, y se colocan las indicadas con la línea verde espaciadas 6 metros entre ellas. En este tramo es necesario dejar acceso un Vado de Vehículos situado en la margen izquierda, al cual se accederá desde la calle de la Paloma.

Calle Real entre Plaza de San Juan y Bulevar Sur.
Es necesario colocar barandilla de travesaños a ambos lados de la plataforma tal y como indican los planos, como se observa la barandilla será continua en los tramos con césped en plataforma, y se dejara libre el cruce de la calle Humanes.

NOTA TECNICA

Asunto: Nota Técnica. **Fecha:** 30 de enero 2007

Obra: *"Fase I. Tranvía de Parla"* Pág. 2 de 4

Ref.: NT /032 Aumento Valoración Barandilla.

Bulevar Sur:

Es necesario colocar barandilla continua de travesaños a ambos lados de la plataforma tal y como indican los planos, se coloca delante de las jardineras y para encauzar a los peatones a los pasos de peatones.

Juan Carlos I esquina Fernando III el Santo:

Es necesario colocar barandilla de travesaños en el lado derecho de la plataforma tal y como indican los planos interrumpiendo la misma en los cruces peatonales y de la calles.

En la esquina con Felipe II margen izquierda se colocaran jardineras tipo TRAM, delante del colegio, retranqueadas del bordillo lo suficiente para permitir el aparcamiento en batería.

En la calle Felipe II se colocara barandilla en la zona de salida del Centro de Mayores y dos jardineras TRAM en cada extremo entre los alcorques existentes.

Se adjunta valoración de las nuevas actuaciones incluidas y de las previstas en los tramos que se han estudiado.

En todo caso, y en relación con el incremento a que se hace referencia en el AI, con posterioridad al indicado en el mismo hubo una nueva comunicación, esta vez del Concejal de Hacienda que aportamos y al que siguió en Enero de 2008 el proyecto al que hace referencia el AI, proyecto que también fue conocido, supervisado y analizado con carácter previo por la Asistencia Técnica del CRTM, tal como se hizo con todos y cada uno de los elementos implementados.

Señala en este punto que el AI que la memoria del proyecto, al que parece que el órgano fiscalizador ha tenido acceso, indica que este proyecto respondía a deficiencias o imprecisiones del proyecto inicialmente aprobado. No es cierta tal afirmación sino que en ambos casos se debieron a situaciones nuevas y peticiones añadidas por parte de la Administración:

- las medidas de seguridad (barandillas instaladas en zonas de contacto tranvía-peatones) no son una deficiencia del proyecto sino una necesidad contemplada por la Administración para dotar de mayor seguridad vial. Es preciso tener en cuenta que, en este momento 2015, las experiencias de tranvías urbanos están más consolidados y conocidos. En aquél momento, una nueva implantación de un sistema de transporte novedoso en convivencia con los peatones generaba muchas dudas de seguridad;
- la generación de espacios peatonales nuevos no contemplados en el proyecto inicialmente determinó la necesidad de implementación de nuevos espacios ajardinados complementarios y necesitados de mobiliario urbano

En todo caso, el precio final reconocido se produjo (en 29.06.2009) bien pasado el momento en que el alegante había dejado de ostentar la titularidad de la Alcaldía de Parla.

- Contratación de arquitecto para la coordinación de la adecuación urbanística

Desde el principio hasta el final del proyecto se puso de manifiesto la necesidad de que un Arquitecto estuviera presente para el diseño y acomodo a la realidad urbana. Téngase en cuenta que por la envergadura del proyecto y la implantación en toda la ciudad, el CRTM propuso, y así fue aceptado, que se realizara un estudio detallado sobre los aspectos de: remodelación del entorno de la Estación, integración urbanística de la traza del tranvía en una de las calles del municipio, integración urbanística del resto de la traza y definición de la arquitectura de imagen de las paradas.

En todos aspectos estuvo trabajando el Arquitecto tal como se refleja en las actas de obra que se aportan como Anexos en los informes de la A.T. Su participación fue conocida desde el primer momento por el órgano de contratación, el CRTM, sin que en ningún momento se opusiese aún cuando se le estaba encargando trabajos de su especialidad. Consideramos que si el órgano de contratación hubiera advertido alguna irregularidad o consideración lo habría puesto de manifiesto y no sólo no dijo nada sino que algunas comunicaciones (las que nos constan se aportan completas en documento anexo) y reproducimos por su interés una de ellas:

De:
A:
Cc: "
Asunto: RE: zonificación tranvía Parla

Ignacio,
Muchas gracias por tu excelente trabajo en la zona entre las paradas P-3 y P-4. Entiendo que en lo que hemos quedado es que vas a meter (mejor o peor)los temas que hemos visto esta mañana antes de irte de vacaciones y se lo envías a (al e-mail si él no te indica otro) para que lo estudie también despacio y se pueda cerrar definitivamente en la reunión del martes 10 de enero a las 13:00h en el Ayto.
Por favor, avisad a de esta reunión para que reserven un hueco en la agenda.
Saludos

La anterior comunicación y las que aportamos en el Anexo documental, en esencia, entre el representante del órgano de contratación y el Arquitecto encargado de la coordinación de adecuación urbanística ponen de manifiesto la conformidad del CRTM con esta figura, el encargo que el propio Consorcio hacía y justifica sobradamente que varios meses después, con trabajos ya realizados como es de ver en los correos electrónicos cruzados que hemos aportado se tomara en consideración aprobar un gasto a tal efecto en la JGL de 22.12.2006. La documentación acreditativa de los servicios prestados por este Arquitecto obra pues en el CRTM, en el Ayuntamiento y constituye fiel reflejo del mismo la participación del mencionado profesional en todas y cada una de las reuniones de coordinación a las que asistió (ver informes de la A.T. que aportamos).

II.1.4.2 d) Actuaciones en la traza.

En la Junta de Gobierno Local celebrada el 22 de diciembre de 2006 se aprobó el gasto de obras ya ejecutadas que habían sido decididas bien por el órgano de contratación, bien por la Mesa de coordinación de la que formaba parte el CRTM como órgano de contratación, no habiendo puesto éste ni el más mínimo problema durante la decisión y/o ejecución de las mismas, máxime cuando había tenido pleno y total conocimiento de todas ellas. En dicha Junta de Gobierno Local se da cuenta del gasto de esas obras que además había sido informado previamente por la Asistencia Técnica del CRTM. Cuestión ésta que venimos a probar mediante la aportación de los sucesivos informes mensuales. Volvemos a decir que el Ayuntamiento, a diferencia del CRTM, sí que llevó a cabo la tramitación administrativa que le correspondía para la aprobación del gasto. La modificación del contrato concesional en su caso (si es que hubiera sido necesario) correspondía al CRTM. Es decir, el Ayuntamiento no aprobó obras ya ejecutadas distintas de las que había conocido desde el inicio de la obra (Octubre 2005) el CRTM como órgano de contratación. Pondremos un ejemplo ilustrativo. En la JGL de 22.12.2006 se aprobó el precio final reconocido (clausula 27.4 PCAP) entre otras cosas, la Depresión de la M408 a la que nos hemos referido anteriormente. Si tal Depresión fue aconsejada ya en el informe al proyecto por parte del CRTM, si dicha obra fue controlada hasta en sus más mínimos detalles por la Asistencia Técnica del CRTM y si, como hemos probado, el representante del CRTM pregunta en Octubre de 2005 por el proyecto de depresión de la mencionada carretera, ¿cómo se puede seguir diciendo que la Depresión de la M408 fue aprobada por la JGL del Ayuntamiento una vez estuvo ejecutada. Entendemos que, a la vista de la documentación que presentamos junto con esta alegación, habrá de reformularse el AI de forma completa.

Mientras tanto y ciñéndonos ahora a los aspectos que señala el AI en este punto debemos indicar:

- En relación con el gasto asumido de 28.953€+IVA que representó la retirada de la cubrición de placas de fibrocemento de una nave que hubo de demolerse para el paso del tranvía, es preciso indicar que el acta de replanteo de fecha 29.06.2005 ya contenía la obligación del Ayuntamiento de poner a disposición el suelo de la antigua nave dejándola totalmente limpia a fecha 30.06.2006. Por esa razón, y para no afectar al plazo y ritmo de obra acordados, lo que hubiera generado más perjuicios añadidos, se tomó la decisión de ejecutar las mismas de forma subsidiaria. No existe en el acuerdo de la JGL ningún informe técnico que considerase otra posibilidad. En reunión de obra de fecha 8.08.2006 con la presencia de (Jefe de la Unidad de Asistencia Técnica del CRTM) se indica a este respecto: "El coordinador indica que la empresa va a realizar el desmontaje de la uralita de las naves de (...)", es decir obra perfectamente conocida, controlada por la Asistencia Técnica del CRTM y por tanto debemos entender que por éste.

- Sin perjuicio de volver a reiterar que las obras de proyecto de demolición, demolición misma, dirección facultativa y proyecto constructivo de la Casa de la Juventud también fueron previamente inspeccionadas por la Asistencia Técnica del CRTM, es lo cierto que las mismas venían amparadas por el Pleno de 11.10.2005 y previstas en el PPT del al que antes nos hemos referido en el Epígrafe correspondiente.

- En relación con la habilitación de un nuevo local, sucedió que un local existente en la C/ Real dedicado al negocio de cambio de lunas de vehículos se vio afectado por que la misma en ese tramo concreto pasó a ser peatonal, de dónde se hacía imposible por motivos obvios, la continuidad del negocio. Se trata de una decisión de la Administración (no contemplada en el Anteproyecto) que genera daños y perjuicios que fueron afrontados mediante un acuerdo con los dueños del negocio en el sentido de habilitarles el nuevo local adquirido.

II.1.4.2.e) Otras actuaciones en la traza.

-Red de agua reciclada.

Efectivamente el 25 de Enero de 2006 el Ayuntamiento de Parla suscribió un convenio para el suministro de agua reutilizable para el riego de zonas verdes de uso público con el Ente Público de la Comunidad de Madrid Canal de Isabel II, por el que éste se comprometía a financiar con cargo a sus presupuestos la ejecución de las instalaciones de regeneración, impulsión, depósito de regulación y red básica de distribución.

Obvia el Al, quizás por no haber preguntado al Canal de Isabel IIL que previamente a dicho Convenio el Canal de Isabel II presentó ante el Ayuntamiento, en el marco del Plan Dpura un documento denominado Plan Director de Suministro de Agua de Riego que aportamos como Anexo (suscrito por el Canal de Isabel II y Santillana Hispanagua). En dicho documento textualmente se indica:

"(...)
5.3.2

Tuberías de transporte

La tubería principal de transporte conectará el depósito con la red de distribución. El suministro se realizará por medio de un anillo que recorrerá todo el municipio utilizando el trazado del tranvía. Desde éste partirán las tuberías que repartirán a cada uno de los cinco sectores en que se divide la red de riego de Parla. Este reparto se podrá realizar por sectores, con turnos de riego, o de forma simultánea teniendo en cuenta un coeficiente de simultaneidad, tal y como se describe a continuación.

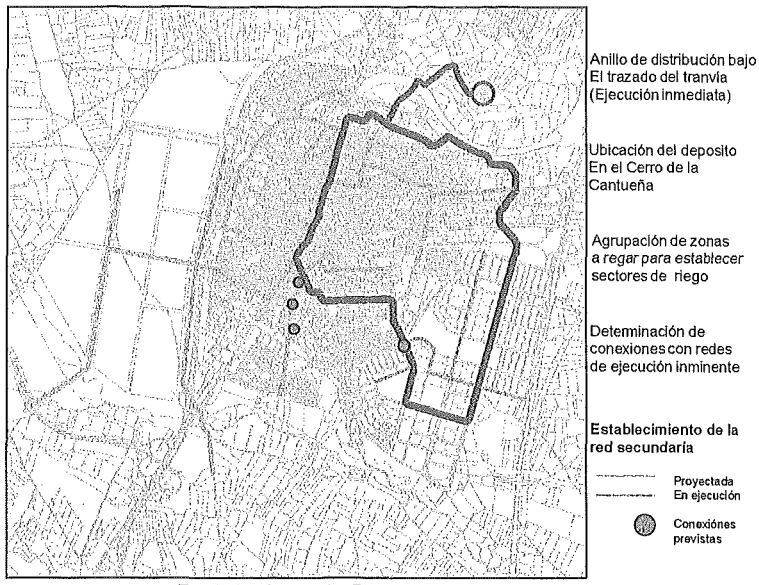
El trazado del anillo que hará de tubería principal de transporte recorrerá el trazado del tranvía, mientras que la conexión de éste al depósito se hará en el cruce de la Calle Cuenca con la Calle Picasso (...)".

El importe total del proyecto ascendió a 3.428.105,34 de acuerdo con la Memoria del Plan Director de Diciembre de 2005 y al Canal de Isabel II (y al resto de Administraciones intervinientes les pareció correcto aprovechar el trazado bajo el tranvía que aquel momento estaba realizándose para ejecutar la tubería principal de transporte –únjca por lo demás que fue ejecutada por el concesionario-. Así se indica en el documento Anexo que aportamos también del Canal de Isabel II:

Canal de Isabel II

SOLUCION ADOPTADA

Santillana Hispanagua



Red de riego de Parla

Es decir, es el Canal de Isabel II quién decide por razones que son fácilmente entendibles (aprovechar la obra bajo la traza del tranvía lo que repercutía en menor coste, imposibilidad de levantar luego la obra con paralización del servicio) llevar a cabo la obra utilizando la zona inferior de traza del tranvía, lugar éste en el que lógicamente estaba trabajando el concesionario y cualquier otra empresa podría haber generado imposible coordinación.

Ya desde las primeras reuniones de coordinación, los técnicos de Hispanagua (Por encargo del Canal de Isabel II) participaron en el proyecto, tal como se prueba con el acta de la reunión de fecha .21.11.2005 con la presencia de
(CRTM) en el que se indica:

ASUNTOS:

Varios:

- El Consorcio de Transportes presenta a los ingenieros de la Asistencia Técnica contratada para la Inspección y Vigilancia de las Obras.
- El Ayuntamiento realizará la gestión para que haga cargo del 50% de los gastos del capitulo de afecciones a esta compañía.

Red de agua reciclada:

- El Ayuntamiento presenta a los técnicos de Hispanagua encargados del diseño de la red de agua reciclada que se inscribe dentro del plan Depura.
- En Parla se plantea una solución con un depósito en zona alta y un anillo, que aprovechará el trazado del tranvía, con 5 derivaciones. La tubería es de fundición de diámetro 300 mm y quedarán definidos tipo y ubicación de elementos electromecánicos así como especificaciones y planos de detalle.
- Mañana martes 22 se reunirá el Ayuntamiento con el Canal de Isabel II para aclarar quien se hace cargo de los gastos de esta obra. También se establecerá el plazo que debe ser acorde con el de la obra del tranvía.

Obsérvese, además de la participación del CRTM en la reunión previa en la que los técnicos de HispanAgua (empresa de ingeniería del Canal de Isabel II) participaron explicando cómo se debía llevar a cabo el proyecto de agua reciclada, se presentó por el CRTM a su asistencia técnica (aunque el contrato que les unía no fue firmado sino hasta el 15.12.2005 (Apartado II.1.3.2 del AI).

Ni que decir tiene que desde ese momento la A.T. del Consorcio se refirió a este proyecto de agua reciclada en sus informes mensuales, comunicando todas las incidencias del mismo, precios, revisión de proyectos, etc al órgano de contratación quién sin embargo no llevó a cabo actuación administrativa alguna. Sin ir más lejos en el de Marzo de 2006 (primer informe que consta a esta parte) se indica:

Tubería de agua reciclada

Unidad ejecutada	Unidades	Medición ejecutada
Desde 0+400 a 0+960	560 ml	
Desde 1+850 a 1+950	100 ml	
Desde 2+150 a 2+260	110 ml	
Desde 3+700 a 3+820	120 ml	890 ml
Tubería colocada	890 ml	
Excavación zanja de tubería		801 m3
Relleno de zanja para tubería		801 m3

Por ello las alusiones contenidas en el AI, nuevamente marcadamente dirigidas, a que "El Ayuntamiento encargó sin publicidad y tramitación alguna el proyecto (. ..)" y que "su ejecución por la empresa concesionaria, sin tramitar expediente contractual y sin publicidad ni concurrencia" en clara alusión también al Ayuntamiento y a su Concejal Delegado de Planificación Urbanística, decaen absolutamente.

En todo caso, no es de aplicación a estas obras como indica el AI el artículo 141 TRLCAP

Se indica a continuación que en el caso del proyecto de aguas recicladas no se justificó la concurrencia de los requisitos enumerados para solicitar a la empresa concesionaria su ejecución, ni tampoco se formalizó documento administrativo alguno, constando únicamente la aprobación del proyecto por la JGL de 22.12.2006. Reiteramos por enésima vez que la modificación del contrato y la justificación o no de la regularidad del procedimiento era competencia del CRTM y no del Ayuntamiento quién sí hizo lo que tenía atribuido, esto es, aprobar el gasto.

Igual que decae por sí solo a la vista de los informes mensuales (uno por uno con seguimiento estricto de las obras) la alusión que contiene el AI a la falta de seguimiento de las obras de ejecución y esa especie de presunción que viene a dejar en el sentido que las obras parecieron no tener vigilancia alguna. La tuvieron y además fue exhaustiva, completa y planificada por parte de la Asistencia Técnica del CRTM.

Por último, el importe al que se refiere la JGL de 22.12.2006 como importe del proyecto de agua reciclada resulta, no de la libre apreciación del Ayuntamiento (como pretende dar a entender el AI) sino del Proyecto contemplado y analizado por la Asistencia Técnica del CRTM cuyo seguimiento presupuestario se pone de manifiesto mes por mes en sus informes.

Por ejemplo, aportamos el cuadro que se incorpora en el Informe de Enero de 2007 (página 31):

En cuanto a la planificación, en principio no se tiene conocimiento de un cambio en la planificación de obra, motivada por el aumento presupuestario incluido en el Proyecto de construcción de Abril-06. Con el avance actual de las obra no se cumplen los plazos previstos.

En lo referente al seguimiento presupuestario a continuación se incluye un cuadro resumen de los incrementos presupuestarios que se han producido hasta la fecha, respecto del proyecto de licitación.

Descripción	Incremento sobre el Presupuesto de Licitación en Ejecución Material	Incremento sobre el Presupuesto de Licitación en Ejecución por Contrata	Porcentaje sobre Licitación
Proyecto Constructivo Depresión M-408	692.436,97	824.000,00	1,10%
Proyecto de Remodelación de la Estación de Cercanías de la Ciudad de Parla	2.310.053,79	2.748.964,01	3,68%
Construcción de Anillo de Transporte de la Red de Agua Reciclada	227.299,05	270.485,87	0,36%
Nueva Adecuación Urbana	11.715.844,90	13.941.855,43	18,66%
Aparcamientos Disuasorios	241.426,02	287.296,96	0,38%
Ejecución de Colector 1500 en la Calle Juan Carlos I	759.834,30	904.202,81	1,21%
Proyecto Básico de Ejecución para el Derribo de la Casa de la Juventud de Parla	70.982,23	84.468,85	0,11%
	16.017.877,26	**19.061.273,93**	**25,51%**

Esta parte ignora, pues ya no ostentaba la titularidad del Ayuntamiento de Parla, por qué razón el precio final reconocido de la JGL de 29.06.2009 ascendió a 499.800€ más IVA según indica el AI, pero teniendo en cuenta los antecedentes y los informes que no obran en poder del alegante, es seguro que ese precio fue aprobado, estudiado y señalado por la A.T. del CRTM.

Aparcamientos disuasorios

Abunda como siempre el AI en atribuir la responsabilidad de la falta de tramitación administrativa y/o de la falta de justificación de las modificaciones en el Ayuntamiento. Aquí también es así y también el AI está equivocado o no dispone de la información suficiente al respecto.

Se indica que la JGL de 22.12.2006 aprobó el precio final reconocido de los aparcamientos disuasorios que ascendió a la cantidad total de 804.371€ más IVA lo que representó un aumento de 287.296€+IVA sobre el presupuesto de ejecución inicialmente ofertado por la concesionaria.

Al respecto indicar que, tal como se indican en la Informes Técnicos que acompañaron a la resolución de la JGL citada de 22.12.2006, el incremento respondió a una necesidad de homologar estos cuatro aparcamientos con el resto de los que se estaban o ya se habían construido, en la ciudad, dotándolos especialmente de luz y de una valla perimetral de hormigón.

Nos remitimos nuevamente a los informes técnicos de la Asistencia Técnica del CRTM que emitió una denominada Nota Técnica de fecha 24.10.2005 que incorporó en su informe al CRTM de Octubre de 2006 del siguiente tenor:

NOTA TECNICA

Asunto: Nota Técnica. **Fecha:** 24 de octubre 2006
Obra: *"Fase I. Tranvía de Parla"* **Pág.** 1 de 2
Ref.: NT /025 Aparcamientos Parla

APARCAMIENTOS EN PARLA

Debido a la construcción de la Línea 1 del Tranvía de Parla, el Ayuntamiento proyectó la realización de cuatro aparcamientos para suplir la eliminación de aparcamientos en la zona del trazado del tranvía.

Estos aparcamientos son:

Aparcamiento parcela 2, situado entre la confluencia de las calles Carlos V, Jaime I El Conquistador y Alfonso XIII.
Aparcamiento parcela 6, situado en la calle Julio Romero de Torres.
Aparcamiento parcela 9, situado en la confluencia de las calles San José de Calasanz y Santo Tomas de Aquino.
Aparcamiento parcela 12, situado en la confluencia de las calles Reyes Católicos y Carlos V.

El proyecto de licitación de los mismos ascendió inicialmente a un presupuesto de ejecución por contrata de 599.807 € pero debido a los trabajos de homogeneización de los aparcamientos ejecutadas y la incorporación de nuevas unidades no incluidas en el presupuesto inicial se ha producido un incremento total de 333.263,59 € lo que ha producido que el presupuesto de ejecución por contrata final haya ascendido a 933.070,60 €.

NOTA TECNICA

Asunto: Nota Técnica. **Fecha:** 24 de octubre 2006

Obra: *"Fase I. Tranvía de Parla"* **Pág.** 2 de 2

Ref.: NT /025 Aparcamientos Parla

Los datos económicos de cada aparcamiento, superficie y número de plazas (incluyendo las de minusválidos) son las siguientes:

Aparcamiento	Presupuesto EC	Superficie	Nº plazas
Nº 2 (Carlos V)	136.239,10 €	1.360 m2	66
Nº6 (Julio Romero de Torres)	326.691,82 €	3.820 m2	207
Nº 9 (San José de Calasanz)	161.019,13 €	1.623 m2	66
Nº 12 (Reyes Católicos)	273.633,09 €	3.036 m2	116
Proyecto y Honorarios	36.487,46 €		
TOTAL	**933.070,60 €**	**9.839 m2**	**455 Ud**

Se adjuntan copias de situación y planta de cada uno de los cuatro aparcamientos.

Como se puede observar el importe reconocido por la Asistencia Técnica del CRTM es incluso superior al que se reconoció con posterioridad en la JGL de 22.12.2006.

En todo caso, el acta de recepción parcial está suscrito por la Interventora de Fondos del Ayuntamiento de Parla además de por los técnicos municipales.

- Colector 1500 C/Juan Carlos I

Durante la ejecución de las obras, y afectando la traza del tranvía a una parte del Colector que transcurría bajo la Avenida Juan Carlos I se detectó la insuficiencia del mismo, tal como se indica en el informe del Técnico municipal. Indica el AI que estas obras se llevaron a cabo sin que se tramitara expediente alguno y sin que la entidad local aprobara previamente el incremento de inversión, siendo la JGL de 22.12.2006 cuando se aprobó el precio final reconocido una vez ejecutada la obra.

Ya hemos indicado que la Asistencia Técnica y el propio CRTM tuvieron pleno conocimiento de esta modificación necesaria para la ciudad. Incluso hemos puesto de manifiesto como se elaboró por parte de la Asistencia Técnica un informe específico sobre esta modificación que fue convenientemente conocida por el CRTM. Se tiene constancia de la existencia del mismo al menos desde Abril de 2006.

Como quiera que dicha modificación fue conocida por el CRTM, órgano de contratación, al menos desde el mes de Abril de 2006, y en absoluto planteó ningún problema sobre su adecuación a la legalidad, no existió inconveniente para que el precio final reconocido fuera aceptado por la JGL de 22.12.2006.

II.1.4.2.f) Expediente de liquidación

Este expediente en concreto fue aprobado habiendo el alegante dejado la titularidad de la Alcaldía de Parla (acta de JGL de 29.06.2006) por ello se ignoran las particularidades que dieron lugar a este incremento aunque el mismo parece estar debidamente justificado en cuanto a modificación de instalaciones tranviarias y de regulación de tráfico tras la puesta en marcha de la Fase II a), cambio de calidades en marquesinas y armarios de las paredes que pasaron a ser de acero inoxidable y unidades de adecuación urbana para la zona de Parla Este, no contempladas con anterioridad. No dudamos como en los anteriores que las mismas tendrían el seguimiento completo y exhaustivo de la Asistencia Técnica del CRTM quién informaba a éste puntualmente de las modificaciones.

No podemos compartir en modo alguno la frase contenida en el AI acerca de que ésta, como "las relacionadas en los Subepígrafes anteriores, se ejecutaron sin tramitación previa, aprobándose su importe final enla JGL de 29.06.2009" . Ya hemos puesto de manifiesto con los documentos que asimismo incorporamos y con otros muchos que por razones obvias no constan a esta parte pero debieran estar en el CRTM que éste controló bien directamente o bien a través de la Asistencia Técnica todas las obras, modificaciones y proyectos ya contemplados con anterioridad en el Proyecto o ya decididos en las reuniones de coordinación.

Ignoramos la razón por la que el CRTM no quiso, no pudo o no interesó la modificación del contrato pero desde luego, las conocía con anterioridad a su ejecución y en ningún momento puso obstáculo a las mismas, incluso en ocasiones, las encargó directamente.

De hecho aportamos una prueba a este respecto que consideramos esencial.

Se trata del acta del Consejo de Administración del
(concesionaria del Tranvía de Parla) de fecha 12.02.2009, anterior por tanto a la celebración de la Junta de Gobierno Local de 29.06.2009 en la que se aprobó una parte importante de las ampliaciones (tal como hemos indicado en escritos anteriores por importe de casi 30M€). Pues bien, en dicha sesión del Consejo de Administración está presente (como en todos), un representante del Consorcio de Transportes de Madrid (pues así lo indica el Pliego –participación de la Administración en el Consejo de Administración de la entidad concesionaria). Se trata de
(persona que también firmó por parte del Consorcio las actas de recepcion de obras, todas ellas conformes, de 2007 y 2008). No hay como se puede observar ningún representante del Ayuntamiento de Parla, a pesar del énfasis que el AI pone al hecho de que ambas Administraciones quisieran estar presente en el Consejo de Administración de la entidad concesionaria.

En el punto 4º del Orden del Día de dicha sesión se trata el punto "Proceso de Reequilibrio" cuyo contenido reproducimos literalmente:

"(...) Se ha solicitado por parte de la Sociedad a la Administración el reconocimiento del incremento de inversión y, en consecuencia, el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión y, aún no ha habido respuesta oficial si bien, verbalmente, el Ayuntamiento de Parla ha comunicado que va a proponer un nuevo calendario de pagos. El Consorcio indica que está a la espera de que se alcance un acuerdo entre las partes implicadas (Ayuntamiento de Parla y Sociedad Concesionaria) para formalizar dicho acuerdo y modificar el contrato"

Esas negociaciones y esa aplicación de un nuevo calendario tuvieron como consecuencia el acuerdo de la JGL del Ayuntamiento de 29.06.2009 en la que se asume el gasto, y se eleva al Consorcio para que modifique el contrato.

Pues bien, hasta tal punto era conocedor el Consorcio Regional de Transportes de las vicisitudes del contrato, de las ampliaciones de la inversión y de la legalidad de las mismas, que el representante del Consorcio Regional indica a los socios de la entidad concesionaria que está (el Consorcio) a la espera de la negociación final (de calendario entendemos) para formalizar el acuerdo y modificar el contrato. Si todo estuviera tan mal, si nadie conocía nada y si el Consorcio Regional desconocía las ampliaciones como parecería deducirse, difícilmente el representante del órgano de contratación se podría haber pronunciado de esta forma tan contundente y clara.

Reproducimos el punto entero por su interés:

Cuarto.-Proceso de Reequilibrio.

Se ha solicitado por parte de la sociedad a la Administración el reconocimiento del incremento de inversión y, en consecuencia, el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión y aún no ha habido respuesta oficial si bien, verbalmente, el Ayuntamiento de Parla ha comunicado que va a proponer un nuevo calendario de pagos. El Consorcio indica que está a la espera de que se alcance un acuerdo entre las partes implicadas en el reequilibrio (Ayuntamiento de Parla y Sociedad Concesionaria) para formalizar dicho acuerdo y modificar el contrato.

¿Es posjble que el representante del Consorcio Regional de Transportes, incluso la misma persona física que había firmado todas las recepciones de las obras ejecutadas (incluidas las ampliaciones) de conformidad, manifieste con esta simpleza que el Consorcio "formalizará" y "modificará" el contrato concesional si todo era absolutamente ilegal?

Por último, no queremos dejar de llamar la atención sobre las palabras empleadas por el representante del órgano de contratación: **"formalizará" y "modificará"**.

Ambas tienen un significado que enlaza perfectamente con la descripción de hechos que venimos sosteniendo. La particularidad de este contrato es que el Ayuntamiento debía asumir toda la inversión (a contrario de Boadilla, Pozuelo y las Tablas que fueron regalados por la Comunidad de Madrid, ya lo dijimos). Por ello, era preciso primero que el Ayuntamiento asumiera el gasto y después el Consorcio le diera forma jurídica mediante la modificación del contrato. Exactamente eso fue lo que se hizo tal como se desprende de la simple lectura de las partes dispositivas de las actas de las JGL de 22.12.2006 y 29.06.2009 en las cuales, como también indicamos, el Ayuntamiento asumía el gasto y elevaba al Consorcio Regional –órgano de contratación-, para que como órgano de contratación adoptase las medidas legales oportunas y en fin, se produjese la modificación del contrato

II.1.4.2.g) Ampliación unidades móviles.

Ya nos hemos referido de forma sucinta a este asunto en la Introducción. Volvemos a reiterar que la entidad MINTRA encargó más trenes ligeros/tranvías de los que necesitaba para sus líneas de Metro Ligero, siendo Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid,

Aún cuando existió un compromiso verbal por parte del Consejero y por la propia Presidenta de la Comunidad, de ceder, como aportación de la Comunidad de Madrid al proyecto, las unidades móviles necesarias (9), la realidad fue que el Ayuntamiento de Parla tuvo que afrontar el coste de las unidades móviles.

A los efectos de la firma del contrato concesional el Sr. Gerente del CRTM remitió una notificación al concesionario indicándole los costes en que MINTRA estaría dispuesta a vender las unidades móviles, incluyendo obviamente todos los incrementos producidos.

Director Gerente

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

Sr.
Director General

C/ La Soledad, 1 – A
28980 PARLA (MADRID)

Madrid, 9 de agosto de 2005

Muy Sr. mío:

Le remito carta de MINTRA dirigida al Ayuntamiento de Parla sobre los condicionantes económicos y plazos de suministro del material móvil, al objeto de que nos manifiesten su conformidad o reparos para poder redactar el Contrato de la Concesión.

Atentamente,

REGISTRO DE SALIDA
Ref:08/063449.9/05 Fecha:09/08/2005 13:28
Consorcio Regional de Transportes
Registro Consorcio Transportes
Destino:

Comunidad de Madrid
CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Comunidad de Madrid
CONSEJERIA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS
mintra

Concejal Delegado de Planificación Urbanística
Desarrollo Industrial y Desarrollo Local

Alcorcón, 21 de julio de 2005

En contestación a tu escrito de fecha 13 de julio de 2005 en el que solicitabas la confirmación por parte de MINTRA de la venta de 9 unidades móviles de metro ligero que tenemos contratado su suministro con
al concesionario de la Línea 1 de Parla, su precio y plazos de entrega paso a realizar los siguientes comentarios:

- Estamos dispuestos a la firma del correspondiente contrato de compraventa de las 9 unidades.
- El precio de la operación sería igual al coste soportado por MINTRA por la adquisición de estas 9 unidades, que en ningún caso sería el de adjudicación de ya que existen equipamientos adicionales contratados con otras entidades, y otra serie de costes (inspección de la fabricación, financieros, revisiones de precios, etc...) que se deben incorporar.
- En cuanto a la disponibilidad o plazos de entrega, según el cuadro de entregas acordado, dispondríamos para la entrega en vuestras vías de 3 unidades en enero de 2007 y 6 unidades en febrero de 2007.

Espero tus comentarios. Un fuerte abrazo.

P.A.

COMUNIDAD DE MADRID
CONSEJERIA DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS
MINTRA

CONSEJERO DELEGADO

AYUNTAMIENTO DE PARLA
S.A.C.
ATENCIÓN AL CIUDADANO
(MADRID)

REGISTRO DE ENTRADA Exp: 6000-123088 , con núm.: 2005030165. F.entrada: 26/07/2005 11:30:54 ***
ENVIADO A URBANISMO

Con posterioridad, una vez avanzado el proceso, (en enero de 20007), el Ayuntamiento se vio obligado a aceptar aquello que en Agosto de 2006 había negado, a través de una comunicación que dirigió el Director Económico Administrativo de MINTRA, : que reproducimos:

urbanismo

De:
Enviado el: lunes, 22 de enero de 2007 19:44
Para: urbanismo
Asunto: Contrato Cesión 9 Unidades
Datos adjuntos: contrato Tranvía de Parla 16 01 07 (MINTRA Tranvía de Parla Alstom) (2).DOC

Estimado :

Adjunto te envío el contrato de cesión de derechos de las nueve unidades que se destinan a Tranvía de Parla. Este contrato implica que nos debéis pagar a nosotros el importe correspondiente a los pagos realizados por MINTRA a Alstom de estas nueve unidades. Por otro lado, pagaríais a el importe pendiente a medida que se fueran produciendo los hitos correspondientes. Dentro de los pagos realizados por MINTRA están las revisiones de precios que se han liquidado a según el contrato de suministro. Además hay que firmar otro contrato de cesión del contrato de la

A la fecha el importe acumulado de pagos son los siguientes:

Unidad 42 a 49: hasta el hito 5% - 85% s/(2.066.000 + 17.475)

Unidad 50 ; hasta el hito 4º - 65% s/(2.066.000+17.475)

Repuestos: unidad 42 a 50 – 5% :6.165 €/u

Validadoras y protección antirrayado 30% s/ (68.360,57+6.434)

El importe de las revisiones de precios a falta de confirmar está siendo de 85.900 Euros por unidad.

El importe pagado por la Radiotelefonía+SAE es de 36.476,34 € por unidad (

Un cordial saludo,

Dtor. Área Económico-Administrativa
MINTRA (Madrid, Infraestructuras del Transporte)
☎ :
Fax:
@ :

De manera que esta fue la forma en que se produjo el aumento de las unidades móviles, desde luego, en modo alguno, se puede atribuir responsabilidad en dichos incrementos al Ayuntamiento.

De hecho, hemos tenido conocimiento también de una reunión en Barcelona previa a la fijación del precio definitivo de las unidades móviles en la que participaron el CRTM (fabricante de las unidades móviles),
SA; MINTRA (como adquirente de las unidades móviles) y METRO DE MADRID (como asistencia técnica de MINTRA) en la que se pactan definitivamente los precios de las unidades móviles del Tranvía de Parla. Es decir, con la participación del órgano de contratación y sin la presencia de representante del Ayuntamiento de Parla alguno, se fija el precio que definitivamente se acabó pagando por las unidades móviles. No debería quedar duda alguna pues de la imposibilidad de atribución de responsabilidad al Ayuntamiento por este incremento. La revisión de precios a que hace referencia el A.I. por importe de 902.678€ se corresponde como se puede observar con la comunicación dirigida en su día (enero de 2007) por MINTRA.

II.2. REGIMEN FINANCIERO DE LA CONCESION DEL TRANVIA: RELACIONES FINANCIERAS

En esencia los datos económicos obtenidos así como las relaciones de pagos son posteriores a que el alegante ostentase la titularidad de la Alcaldía del Ayuntamiento de Parla, por lo que estos datos son desconocidos.

Ya se ha dicho, eso sí, en la Introducción algunos datos económicos a reseñar, particularmente el de la deuda pendiente a fecha 31.12.2014 que es MANIFIESTAMENTE INFERIOR a la que se ha manejado por los medios de comunicación

Por otro lado, hacemos mención a las comunicaciones a las que se refiere el A.I. dirigidas conjuntamente por el Gerente del CRTM y por el Concejal Delegado de Planificación Urbanística del Ayuntamiento de Parla de fechas 29.03.2006 y de Marzo de 2007. En esta última es significativo el hecho de que se haga alusión a la Junta de Gobierno Local de 22.12.2006 y a las ampliaciones aprobadas en la misma, siendo que el Gerente del CRTM firma la notificación.

Por todo lo que antecede,

SOLICITA A ESE ORGANISMO, que tenga por presentado este escrito, por hechas las manifestaciones que en el mismo se contienen, por aportada la documentación que se aporta y, previos los trámites legales oportunos, y a la vista de todo ello proceda a modificar el Anteproyecto de Informe emitido por ese Organismo, dando en su caso, nuevo plazo para alegaciones (artículo 44.2 Ley 7/1988).

TAMBIEN SOLICITA, que a la vista de la documentación que ya hemos indicado a lo largo de nuestro escrito y que consideramos esencial para el que el Tribunal de Cuentas pueda, definitivamente, tener una visión completa y no parcial del proyecto, tal como parece haber pretendido el C.R.T.M. con la ocultación de informes que ha realizado se proceda a requerir y poner a disposición de las partes:

PRIMERO.-

Al Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid:

- Informes completos mensuales (con anexos fotográficos) emitidos y entregados por su Asistencia Técnica mes a mes desde Marzo de 2006 hasta Septiembre de 2008;

- Informes y adendas concretas (nos constan que se hicieron al menos 31), sobre diversos aspectos del proyecto que fueron emitidos por la Asistencia Técnica y comunicados al C.R.T.M.;

- Relación completa de comunicaciones y reuniones de coordinación habidas entre el C.R.T.M. y su Asistencia Técnica desde Noviembre de 2005 a Septiembre de 2008.

- Relación completa de expedientes de contratación, sus ampliaciones y modificaciones, que nos consta existieron, entre el C.R.T.M. y su Asistencia Técnica incluida los expedientes de pago de facturas por los mismos.

- Relación de asistencias de en su calidad de representante del C.R.T.M. al Consejo de Administración de la Sociedad concesionaria Tranvía de Parla, SA y copia de las actas de las mismas.

- Relación completa de comunicaciones, acuerdos, convenios entre el C.R.T.M. y MINTRA SA relativos a la cesión del contrato del material móvil para Tranvia de Parla.

- Pliegos Económico Administrativos y Técnicos completos de la licitación por parte de MINTRA de la concesión de construcción y explotación de los Metros Ligeros 1 y 2 (Sanchinarro y Pozuelo/Boadilla)

- Relación completa de las cantidades abonadas por el C.R.T.M. desde 2008 a 2014 (incluidos) a los concesionarios Metro Ligero Norte, SA, Metro Oeste SA y con cargo a su presupuesto limitativo.

SEGUNDO.-

A la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid:

- Informe de la Asesoría Jurídica de la Consejería favorable para la aprobación del PCAP y del PPT para la construcción y explotación del Tranvía de Parla;

TERCERO.-

A la entidad pública MADRID INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE, SA

- Relación de todas las comunicaciones, contratos, documentos de adjudicación que obren en la misma, relativos a la adquisición a del material móvil incluyendo en su caso, las actas de inspección en las que hubiera participado personal a su servicio particularmente en relación con las ampliaciones de la adjudicación aceptadas.

CUARTO.-

A la entidad , entidad adjudicataria del contrato de asistencia técnica para la vigilancia e inspección de las obras del Tranvía de Parla:

- Relación de personal adscrito al cumplimiento del contrato desde Noviembre de 2005 a Septiembre de 2008;

- Relación pormenorizada de las reuniones en las que participaron ya con Técnicos del Ayuntamiento de Parla, Técnicos del Consorcio Regional de Transportes, Técnicos del Canal de Isabel II, Técnicos de RENFE/ADIF.

- Relación circunstanciada y copia completa de todas las comunicaciones habidas desde Noviembre de 2005 a Septiembre de 2008, con el C.R.T.M., traslado de informes mensuales y adendas específicas confeccionadas durante ese período, con la constancia fehaciente de su entrega y puesta a disposición del CRTM en los términos del Pliego Técnico.

En Madrid a diecinueve de noviembre de 2015.

Fdo., Tomás Gómez Franco.

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR
D. JOSÉ MARÍA FRAILE CAMPOS.
EXALCALDE-PRESIDENTE DEL AYUNTAMIENTO DE PARLA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 11669 /RG 30349
18-9-2015 13:09:58

TRIBUNAL CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.320
N.º 17.09.2015
ENTRADA
CORREOS PARLA

ALEGACIONES DE JOSÉ MARÍA FRAILE CAMPOS AL BORRADOR DE ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVIA DE PARLA EMITIDO POR EL TRIBUNAL DE CUENTAS

D. JOSÉ MARÍA FRAILE CAMPOS, con D.N.I. (02227068R), ante la Sección de Fiscalización, Departamento de Entidades Locales, del Tribunal de Cuentas, y, como mejor proceda en Derecho, DIGO:

Que con fecha 16 de agosto se me ha dado traslado del Anteproyecto de Informe de Fiscalización del Desarrollo, Mantenimiento y Gestión del Tranvía de Parla, para que al amparo del artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, pueda formular alegaciones y aporte los documentos o justificaciones que estime pertinente.

Que atendiendo al traslado conferido, por medio del presente escrito vengo a realizar la siguiente

ALEGACIÓN

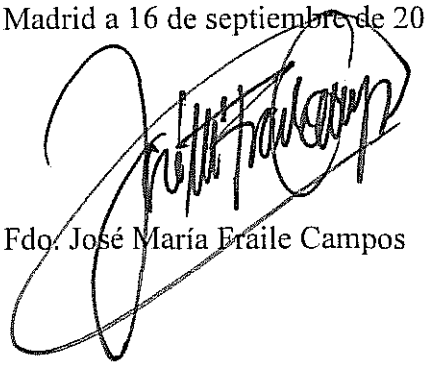
El borrador de Anteproyecto de Informe de Fiscalización del Desarrollo, Mantenimiento y Gestión del Tranvía de Parla del que se nos da traslado contiene, dicho sea con el debido respeto, numerosas imprecisiones, errores y omisiones que le privan de todo rigor y validez. No compartimos en modo alguno sus consideraciones y conclusiones.

Muchos de esos errores y omisiones han sido puestos de manifiesto en el escrito de alegaciones al mencionado borrador realizado por el Grupo Municipal Socialista del Ayuntamiento de Parla con fecha 27 de agosto de 2015, al que nos remitimos en aras de la brevedad.

En todo caso, interesa particularmente significar que las Juntas de Gobierno Local del Ayuntamiento de Parla, celebradas los días 22 de diciembre de 2006 y 29 de junio de 2009, no acordaron aprobar la adjudicación de ninguna obra, modificado o

nuevo proyecto, sino que simplemente propusieron la regularización de unas obras previamente adjudicadas y terminadas, a los efectos y con la finalidad expresada en aquéllas propuestas de la Junta de Gobierno Local, y todo ello con estricta sujeción a la legalidad.

Madrid a 16 de septiembre de 2015.



Fdo. José María Fraile Campos

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL PRESIDENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

REGISTRO DE SALIDA
Ref:06/228591.9/15 Fecha:06/10/2015 10:14
Cons. Transportes, Vivienda e Infraestr.
Reg. C.Transp.Viv.e Infr.(Maudes)
Destino: TRIBUNAL DE CUENTAS

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.394
N.º
ENTRADA

Con fecha 30 de septiembre figuran registrados de salida sendos escritos del Tribunal de Cuentas en los que, en síntesis, se indica que las alegaciones firmadas por el Secretario General Técnico de la Consejería, relativas a la extinta MINTRA, y las signadas por el Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), referidas al Consorcio, no han sido suscritas por los respectivos representantes legales de ambas Entidades, por lo que, en principio, carecen de eficacia a los efectos de que puedan ser valoradas por el citado Tribunal.

Sin perjuicio de que uno sea el máximo responsable jurídico de la Consejería y el otro el primer directivo ejecutivo del organismo autónomo, a fin de salvar la objeción señalada por el Tribunal, por la presente ratifico en todos sus términos ambos escritos, cuyas copias se adjuntan, a los efectos de dotar de plena eficacia a las alegaciones formuladas por la Consejería y por el Consorcio.

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 13213 /RG 34229
6-10-2015 12:44:07

Madrid, 5 de octubre de 2015

EL CONSEJERO Y PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CRTM

Fdo.: Pedro Manuel Rollán Ojeda

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de Entidades Locales

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.321
N.º
ENTRADA

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

OBSERVACIONES DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID AL ANTEPROYECTO DE INFORME DEL TRIBUNAL DE CUENTAS SOBRE LA "FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA".

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 11671 /RG 30352
18-9-2015 13:12:25

A solicitud del Departamento de Entidades Locales de la Sección de Fiscalización del Tribunal de Cuentas que en oficio de 31 de Julio del 2015, registrado de entrada en este Organismo el día 10 de septiembre del presente año, notifica el Anteproyecto de Informe sobre la fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del Tranvía de Parla, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid formula las siguientes observaciones:

Primera.- En las páginas 21, 22 y 23 del anteproyecto de informe se manifiesta que en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares del contrato de concesión (en adelante PCAP) no se determina con precisión los elementos y las condiciones relacionadas con la presentación de las mejoras; y también que los criterios de valoración de las ofertas podrían haberse redactado con más precisión dejando un menor margen de apreciación de aquellas.

En relación con estas consideraciones, cabe manifestar que el PCAP del contrato de concesión para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla fue propuesto formalmente por el Ayuntamiento de Parla, que tras su aprobación lo remitió al Consorcio para proceder a la licitación del contrato, a cuyo efecto había aprobado en su favor la correspondiente encomienda. De conformidad con esta condición, y para garantizar su adecuación a la legalidad, el PCAP se sometió a informe de los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, informe que fue emitido el 28 de enero de 2004 con carácter favorable, y sin que en él se contuviera ninguna observación sobre el contenido del Pliego.

Segunda.- En las páginas 26 y 27 del anteproyecto de informe se contienen determinadas críticas a la valoración de las ofertas, consistentes básicamente en que los informes de valoración deberían haber especificado y concretado las condiciones técnicas de la obra contenidas en cada una de ellas, así como la prestación del servicio, adoleciendo en definitiva de parquedad en la justificación de su idoneidad.

En relación con este aspecto, cabe observar que el informe técnico de valoración de las ofertas presentadas elaborado por los Servicios Técnicos del Consorcio, quedó formalmente unido al acta de la Mesa de Contratación, formando parte de la propuesta de adjudicación. La Mesa de Contratación aprobó el mencionado informe y la correspondiente propuesta por unanimidad, y de la misma formaban parte los representantes de los Servicios Jurídicos y de la Intervención General de la Comunidad de Madrid.

El informe de los Servicios Técnicos del Consorcio tiene una extensión de 68 páginas, y en él, aunque sucintamente, se hace una referencia a todos los extremos de las ofertas que fueron considerados a la hora de fijar la valoración de cada una de ellas. Por otra parte, el informe elaborado por los Servicios Técnicos del Consorcio y aceptado por la Mesa de Contratación no ha modificado en ningún extremo los criterios de adjudicación definidos en el Pliego, ni contiene elemento alguno que habría podido influir en la preparación de las ofertas de haber sido conocidos en su momento por los licitadores, ni contiene ningún elemento del que pudiera haberse derivado algún efecto discriminatorio en perjuicio de tales licitadores, respetando por lo tanto los requerimientos establecidos por la jurisprudencia sobre este aspecto de la contratación administrativa.

REGISTRO DE SALIDA
Ref:06/212600.9/15 Fecha:17/09/2015 14:32
Consorcio Regional de Transportes
Registro Consorcio Transportes
Destino: TRIBUNAL DE CUENTAS

Tercera.- En la página 32 del anteproyecto de informe, en su primer párrafo, se afirma que el Consorcio no adoptó acuerdo de aprobación del proyecto constructivo de la Fase I, no atendiendo por ello a lo previsto en la cláusula 22 del PCAP.

La razón justificativa de esta circunstancia se encuentra en que el Consorcio emitió un informe proponiendo la realización de un estudio detallado, y la corrección de algunos aspectos como las modificaciones del trazado, que no se consideraban aceptables. A pesar del contenido de este informe, el Pleno del Ayuntamiento de Parla aprobó unilateralmente el proyecto el 11 de octubre del 2005.

Cuarta.- En la página 34 del anteproyecto de informe, en su penúltimo párrafo, se dice que la finalización de las obras se produjo con un retraso de cinco meses respecto de la fecha prevista, lo que estaba considerado en el PCAP como una falta grave.

El retraso se debió a la separación de la Fase II en Fase II a y II b, como consecuencia de la falta de acuerdo del Ayuntamiento con uno de los propietarios del suelo en esa zona para poner los terrenos a disposición de la Sociedad Concesionaria; por lo tanto el retraso no fue imputable al contratista, ello con independencia de que el retraso en la puesta en servicio de la infraestructura supone asimismo una penalización para el concesionario, al no comenzar a percibir los ingresos por tarifas y por aportaciones.

Quinta.- En la página 72 del anteproyecto de informe, se alude a que el Consorcio no aportó durante los cinco primeros años de funcionamiento de la infraestructura la parte del déficit que le correspondía en función del número de kilómetros/tren realizados.

En relación con este punto, el convenio regulador de las condiciones de financiación de los gastos de explotación del tranvía de Parla, suscrito el 25 de Octubre de 2004, establece expresamente que el Consorcio Regional de Transportes no realizará más aportaciones que las correspondientes al 50% del déficit de explotación, definido como diferencia entre los gastos de explotación y los ingresos por tarifas, en función del número de viajeros transportados, siendo así que el Ayuntamiento de Parla incorporó voluntariamente un criterio de financiación adicional, en función del número de km/tren, durante los 5 primeros años de la concesión.
Este criterio se apartaba, como se ha dicho, de lo establecido en el Convenio de Financiación, por lo que la alusión en el PCAP a la Administración que realiza esa aportación debe entenderse referida exclusivamente al Ayuntamiento de Parla.

Sexta.- En las páginas 77 y 78 del anteproyecto de informe se afirma que se ha utilizado un factor de actualización de la tarifa superior al 100% de la variación del IPC, con lo que las tarifas por viajero han resultado superiores a las que hubiera correspondido.

Dicho exceso por actualización superior al IPC a partir del sexto año de funcionamiento de la infraestructura no ha sido en todo caso aplicado por el Consorcio, que ha utilizado en sus liquidaciones exactamente la misma tarifa técnica actualizada por viajero que se recoge en la página 78 del anteproyecto como tarifa correcta. Por lo tanto, habrá sido, en su caso, el Ayuntamiento quien ha utilizado un factor incorrecto de actualización.

Madrid, 17 de septiembre de 2015

EL DIRECTOR GERENTE,

Fdo.: Juan Ignacio Merino de Mesa

CONSEJERIA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS

Comunidad de Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 5338 /RG 19583
24-5-2016 10:02:31

El pasado 20 de mayo fue registrado de entrada el escrito del Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes, fechado el 18 de mayo, por el que se emitían observaciones adicionales al anteproyecto modificado del informe del Tribunal de Cuentas relativo a la "Fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de Parla", cuya copia se acompaña.

Mediante escrito de 23 de mayo se insta por el Tribunal de Cuentas a que las citadas alegaciones sean suscritas por el representante legal del CRTM, a fin de que puedan surtir efectos.

Por la presente, en mi calidad de Presidente del Consejo de Administración del citado organismo autónomo, ratifico las alegaciones presentadas por el máximo órgano ejecutivo del CRTM, su Director-Gerente, a los efectos de dotar de plena eficacia a las alegaciones por él formuladas en nombre del Consorcio

Madrid, 23 de mayo de 2016

EL CONSEJERO DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRCTURAS

Fdo.: Pedro Rollán Ojeda

Comunidad de Madrid
Secretaría Particular del Consejero de Transportes, Vivienda e Infraestructuras
23 MAYO 2016
ENTRADA Nº
SALIDA Nº 168

TRIBUNAL DE CUENTAS

Sección de Fiscalización

Departamento de Entidades Locales

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (JOG)
Nº Reg 5244 /RG 19070
20-5-2016 11:57:41

CONSORCIO TRANSPORTES MADRID

OBSERVACIONES ADICIONALES DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID AL ANTEPROYECTO MODIFICADO DE INFORME DEL TRIBUNAL DE CUENTAS SOBRE LA "FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA".

A solicitud del Departamento de Entidades Locales de la Sección de Fiscalización del Tribunal de Cuentas que en oficio de 13 de mayo del 2016, registrado de entrada en este Organismo el día 17 de mayo del presente año, notifica las modificaciones efectuadas en ciertos apartados del Anteproyecto de Informe sobre la fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del Tranvía de Parla, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid formula las siguientes observaciones:

En el apartado II.1.4.1 MODIFICACIONES DEL PROYECTO CONSTRUCTIVO.- CONSIDERACIONES GENERALES se manifiesta que el CRTM hubo de tener conocimiento de las modificaciones al proyecto inicial, al menos por la vía de algunos informes emitidos por la asistencia técnica contratada para la inspección y vigilancia de las obras y por la asistencia de representantes del CRTM a algunas reuniones con Ayuntamiento, sociedad concesionaria y dirección facultativa.

Ciertamente, el Consorcio de Transportes conocía la evolución de las obras a través de la asistencia técnica para su inspección y vigilancia, si bien no tenía ninguna facultad decisoria sobre los gastos de inversión, competencia exclusiva del Ayuntamiento, tal y como se recoge en el apartado II.1.2.1 DISTRIBUCIÓN DE COMPETENCIAS del propio anteproyecto de informe.

Por otra parte, y como se indica en el mismo apartado del informe, el CRTM no aprobó tales modificaciones y, en su condición de órgano de contratación por encomienda de gestión del Ayuntamiento, comunicó a éste que las modificaciones del proyecto no habían seguido los procedimientos adecuados y que su relación funcional con el objeto del contrato era dudosa y no se había acreditado.

Madrid, 18 de mayo de 2016
EL DIRECTOR GERENTE

TRIBUNAL DE CUENTAS
OFTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha:
Nº 31159
ENTRADA

Fdo.: Juan Ignacio Merino de Mesa

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS

POR DÑA. MARÍA DOLORES DE COSPEDAL GARCÍA

EXPRESIDENTA DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 12284 /RG 31690
25-9-2015 11:04:24

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha:
N.º 30.339
ENTRADA

Excma. Sra. Dña. María José de la Fuente y de la Calle
Consejera
Tribunal de Cuentas.

Madrid, 21 de septiembre de 2015.

El pasado 25 de agosto de 2015 recibí comunicación del Secretario General Técnico de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid, por la que se me da traslado de su atento oficio fechado el 31 de julio anterior, por el que se me concede un plazo, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, para formular alegaciones al Anteproyecto de Informe del Tribunal de Cuentas sobre "la fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de Parla".

Cumplimentando el traslado conferido, tengo el honor de informar lo siguiente:

Primero.- La Ley 5/1985, de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Públicos Regulares de Madrid, establece en su artículo 6 :

"*Corresponde al Presidente del Consejo de Administración:*

1. Convocar, presidir y fijar el orden del día de las reuniones del Consejo de Administración, y ejercer las funciones inherentes a la presidencia de un órgano colegiado, decidiendo los empates con voto de calidad.

2. Representar legalmente al Consorcio ante los órganos administrativos y jurisdiccionales y decidir, sin perjuicio de la facultad de delegación, el ejercicio de las acciones de todo orden en defensa de sus derechos e intereses, pudiendo conferir poderes de representación y defensa técnica a tales efectos. Del ejercicio de dichas acciones se dará cuenta al Consejo de Administración en la primera reunión que se celebre.

3. Comparecer ante la Asamblea de Madrid para dar cuenta de las actuaciones del Consorcio.

4. Dirigir y supervisar el funcionamiento administrativo y técnico del Consorcio.

5. Proponer al Consejo de Administración el nombramiento del Director Gerente del Consorcio.

6. Autorizar gastos y ordenar pagos con cargo a los presupuestos del Consorcio de acuerdo con los límites señalados por la Ley de Presupuestos de la Comunidad de Madrid de cada año.

7. Expedir los nombramientos de los titulares de los órganos internos del Consorcio.

8. Las demás competencias que le atribuyan los Estatutos y las restantes normas, legales o reglamentarias, de la Comunidad."

En dicho artículo, queda de manifiesto, el presidente del Consorcio Regional de Transportes no ostenta ninguna competencia relativa a la gestión directa del Consorcio ni, específicamente, en materia de contratación. Respecto de esta materia ni le compete al Presidente del Consejo de Administración la elaboración de los pliegos (que corresponderá a los servicios técnicos y a los administrativos, según se trate de pliegos de prescripciones técnicas o de pliegos de cláusulas administrativas, respectivamente), ni su aprobación (que corresponde al órgano de contratación, el Director-Gerente).

En el caso concreto del contrato de concesión para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del tranvía de Parla hay que señalar que los pliegos fueron formalmente propuestos por el Ayuntamiento de Parla, que tras su aprobación los remitió al Consorcio para proceder a la licitación del contrato, en virtud de una encomienda de gestión aprobada a su favor.

Únicamente cabe resaltar que con carácter previo a la licitación del contrato y en aras de garantizar la adecuación de los mismos a la legalidad vigente, los pliegos fueron informados por los Servicios Jurídicos de la Comunidad de Madrid, sin que se realizara ninguna observación al contenido de los mismos.

Segundo.- En lo que se refiere a la valoración de las ofertas, es importante destacar que se llevó a cabo por los servicios técnicos del Consorcio y por sus homólogos del Ayuntamiento, coincidiendo ambos informes en cuanto a la valoración de la oferta más ventajosa, y sin que se produzca ni de hecho ni de

derecho, ninguna intervención de la entonces presidenta del CRT; tal y como queda acreditado a lo largo de todo el expediente.

Elevados a la correspondiente reunión de la mesa de contratación, ésta asumió la totalidad de su contenido y efectuó la correspondiente propuesta de contratación por unanimidad. Todo ello sin que se realizara ninguna observación por parte de sus miembros, incluidos los representantes de los Servicios Jurídicos y de la Intervención General de la Comunidad de Madrid, ni en lo referente a sus conclusiones ni en cuanto a la justificación de cada uno de los extremos que fueron considerados al valorar las ofertas.

Como se señaló anteriormente, el Presidente del Consejo de Administración del Consorcio no dispone de atribuciones en materia contractual, por lo que le está vedado intervenir en la valoración de las ofertas, en la propuesta de adjudicación o en la propia adjudicación.

Tercero.- Otro tanto puede decirse respecto a los eventuales retrasos en la ejecución del contrato, puesto que no compete al Presidente la vigilancia de los plazos de ejecución ni la dirección de las obras.

Cuarto.- En cuanto a las condiciones de financiación y a la posible modificación de los pliegos, ninguna intervención tuve como Presidenta del Consorcio Regional de Transportes, de conformidad con lo manifestado anteriormente. A mayor abundamiento, dichas modificaciones se produjeron el 22 de diciembre del 2006 y 21 de junio de 2009, fechas en las que quien suscribe, no era presidenta del CRT.

En todo el expediente queda constancia, que la intervención de la entonces Consejera de Transportes, como presidenta del CRT, en este contrato y en todas sus vicisitudes fue nula.

Quinto.- No hay en mi poder documentación alguna que pueda aportar a ese Tribunal de Cuentas. He de suponer que la misma se encuentra archivada en el Consorcio Regional de Transportes, que sin duda podrá facilitar la información puntual que sea precisa.

Quedo, no obstante, a su disposición para cualquier aclaración complementaria que precise.

Atentamente,

María Dolores de Cospedal García.

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR D. MANUEL LAMELA FERNÁNDEZ

EXPRESIDENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.(93
N.º
ENTRADA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 11258 /RG 29337
14-9-2015 09:48:58

AL TRIBUNAL DE CUENTAS DEL REINO

SECCION DE FISCALIZACION
DEPARTAMENTO DE ENTIDADES LOCALES

ASUNTO: Fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del Tranvía de Parla

En Madrid a 21 de Septiembre del 2015

Manuel Lamela Fernández , mayor de edad, Abogado del Estado en Excedencia y Abogado Colegiado, con D.N.I. 5.379947-V ante el Departamento de Entidades Locales de la sección de fiscalización del Tribunal de Cuentas del Reino comparece y como mejor proceda en derecho

MANIFIESTA

I.- Que con fecha uno de Septiembre ha recibido en su despacho particular el traslado dado por la Secretaria General Técnica de la Consejería de Transportes Vivienda e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid el 25 de Agosto, en su ausencia por vacaciones, del Anteproyecto de Informe de Fiscalización de referencia en cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988 de 5 de Abril de Funcionamiento del Tribun al de Cuentas.-

II.- Que según se manifiesta en el oficio de remisión , el traslado se hace en mi condición de ex presidente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid , circunstancia esta que se produce aproximadamente entre el 21 de Junio del 2007 y el 27 de Junio del 2008, fechas estas de nombramiento y cese en mi condición de Consejero de Transportes e Infraestructuras de la Comunidad de Madrid.-

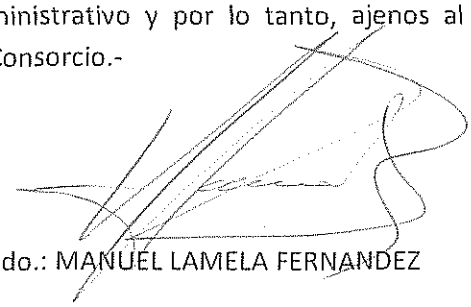
III.- Que durante los pocos meses en los que mantuvo la Condición de Consejero , ostento la Presidencia del Consorcio Regional de Transportes por estar vinculada , al menos entonces, al Cargo de Consejero, presidencia mas institucional que ejecutiva teniendo en

cuenta la entonces composición de Consejo y toda vez que las decisiones ordinarias de gestión y administración se residenciaban en la Dirección General del Consorcio.-

IV.- Que dado el tiempo transcurrido (mas de siete años) desde que dejo la Consejería de Transportes , al día de la fecha no recuerda ningún dato o elemento que pudiera ser comentado o aportado a los efectos solicitados y que pudiera permitir realizar algún tipo de alegación al respecto con fundamento. -

V.- Igualmente, y por los mismos motivos , no es posible formular alegaciones formales ni aportar documentación alguna, que en todo caso por ser Administrativa, entiendo que estaría en posesión del propio Consorcio y/o de los Órganos competentes de la Consejería que son los que entiendo que deberán realizar las alegaciones u observaciones que estimen pertinentes y, en su caso, aportar los documentos que consideren oportunos.-

VI.- Que en todo caso, y sin perjuicio de lo que antecede, no recuerda durante los meses en que fue Consejero ninguna actuación ni cuestión importante , destacada o relevante en relación con el proyecto de Tranvía de Parla , que como parece desprenderse del anteproyecto de informe son anteriores a su presidencia, en su mayoría, y posteriores al mismo y en todo caso, según parece igualmente desprenderse del anteproyecto de informe, de tipo gestor , técnico y administrativo y por lo tanto, ajenos al papel eminentemente institucional del Presidente del Consorcio.-



Fdo.: MANUEL LAMELA FERNANDEZ

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR D. ANTONIO BETETA BARREDA

EXPRESIDENTE DEL CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS REGULARES DE MADRID

MINISTERIO
DE HACIENDA
Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

El Secretario de Estado
de Administraciones Públicas

Dª Mª José de la Fuente y de la Calle
Consejera Departamento 7º Entidades Locales
Tribunal de Cuentas
C/ Fuencarral, 81
28071 Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.322
N.º
ENTRADA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 11754 /RG 30535
21-9-2015 11:36:00

Madrid, a16 de septiembre de 2015

Estimada Consejera,

Se ha recibido en esta Secretaría de Estado el escrito de ese Tribunal de Cuentas mediante el que se procede a dar cauce a las alegaciones pertinentes respecto al Anteproyecto de Informe de Fiscalización, Mantenimiento y Gestión del Tranvía de Parla dado el cargo que ocupé como Presidente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid al objeto de dar cumplimiento al artículo 44 de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento de Tribunal de Cuentas.

Al respecto le comunico que ejercí el cargo de Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid desde el 17 de junio de 2011 al 24 de diciembre del mismo año (BOCM nº 142 de 17 de junio de 2011 y BOCM nº 305 de 24 de diciembre de 2011 respectivamente). Asimismo, ejercí como Presidente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid de 1 de julio de 2011 (BOCM nº 154 de 1 de julio de 2011) al 3 de febrero de 2012 (BOCM nº 29 de 3 de febrero de 2012).

Junto con las fechas anteriormente citadas, le comunico que tal y como consta en el escrito adjunto del Secretario General Técnico de la Comunidad de Madrid, no figura en los archivos de la Secretaría General del Consorcio Regional de Transportes ningún documento que pueda ser considerado como resolución unipersonal o como acuerdo adoptado por los órganos colegiados del Consorcio relacionado con la concesión del Tranvía de Parla en el periodo en que fui Presidente del Organismo.

Quedo a su disposición para cualquier aclaración o ampliación que consideren procedente.

Atentamente,

Antonio Beteta Barreda

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL PRESIDENTE DE CANAL DE ISABEL II GESTIÓN, S.A.

Canal de Isabel II gestión

OBRA DE REUTILIZACIÓN EJECUTADA POR EL AYUNTAMIENTO DE PARLA DEL "PROYECTO DE AGUA RECICLADA EN EL ÁMBITO DEL TRANVÍA DE PARLA" (T.M. PARLA)

Subdirección de Coordinación Municipal y Planeamiento
Fecha: 19-05-2016

Canal de Isabel II Gestión, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929 e Inscripción 1ª. NIF A86488097. Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid

1. Objeto de este informe:

El Tribunal de Cuentas, a solicitud de las Cortes Generales, está llevando a cabo la *"Fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de Parla".*

En la solicitud **(Doc.01) de 12/05/2016** del Tribunal de Cuentas se requiere al Presidente de Canal de Isabel II que formule, en su caso, las observaciones y aporte los documentos o justificaciones que estime pertinentes en relación con el citado Anteproyecto.

Dado que en un Apartado del Anteproyecto de Informe de Fiscalización se incluyen referencias al Ente Público de la Comunidad de Madrid Canal de Isabel II, con fecha 18/05/2016 se recibe en esta Subdirección de Coordinación Municipal y Planeamiento el encargo interno de la Dirección de Secretaría General Técnica de redacción de un informe sobre el asunto para que pueda remitirlo desde la SGT de Presidencia.

2. Antecedentes:

25/01/2006 (Doc.02): Convenio para el suministro de agua reutilizable para el riego de zonas verdes de uso público con el Ente Público de la Comunidad de Madrid Canal de Isabel II.

24/10/2006 (Doc.03): Informe de seguimiento redactado por los técnicos del Canal de Isabel II, señalando que las obras de instalación de red de agua reciclada en el ámbito del tranvía de Parla estaban prácticamente finalizadas, observándose determinadas actuaciones pendientes de ejecutar.

22/12/2006: En Junta de Gobierno Local el Ayuntamiento de Parla encarga a la empresa concesionaria de las obras del tranvía, de la redacción del proyecto (suponemos que de instalación de red de reutilización), cuyo importe inicial, según debe constar en el Acta de la Junta de Gobierno Local, ascendía a 270.496 €, presupuesto de ejecución por contrata sin IVA, sin perjuicio de que esta cantidad o la que resultase definitivamente de la liquidación fuera reembolsada al Ayuntamiento de Parla por el Canal de Isabel II. (EN ESTA SUBDIRECCIÓN NO SE DISPONE DEL ACTA DE DICHA JUNTA DE GOBIERNO LOCAL NI DEL CITADO PROYECTO CON LA ESTIMACIÓN INICIAL).

Canal de Isabel II Gestión, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.753, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929 e Inscripción 1ª, NIF A86488097, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid

31/03/2009 (Doc.04): Acta de recepción de estas obras entre el Ayuntamiento de Parla y la empresa concesionaria.

07/10/2009: En reunión celebrada en Canal de Isabel II, el Ayuntamiento informó que en la instalación de la red de reutilización del municipio se aprovechó la oportunidad, en tiempo y trazado, de la ejecución de la plataforma del futuro tranvía y se colocó la tubería suministrada por Canal de Isabel II pero este no abonó los costes de instalación de dicha red (principalmente mano de obra y obras complementarias).

El Ayuntamiento había firmado un convenio de concesión con una empresa para la construcción y explotación del tranvía. El importe de instalación de la red de reutilización, sin contar el material suministrado por Canal de Isabel II, ascendía a 499.800 € de ejecución por contrata (sin IVA).

Se informó al Ayuntamiento que Canal de Isabel II podría atender mucho más fácilmente esta solicitud si existiera un convenio o acuerdo en algún acta de reunión por el que Canal de Isabel II hubiera asumido el compromiso de hacerse cargo del coste de la ejecución en ese tramo. Canal de Isabel II afirmó también que, aunque efectivamente la instalación de la red de reutilización era también interés de Canal de Isabel II y estaba incluida en el correspondiente Plan Director, el Ayuntamiento quiso adelantar su ejecución por contemporizarla con la obra de la plataforma del tranvía.

23/10/2009 (Doc.05): El Ayuntamiento de Parla remite escrito de 16/10/2009 a Canal de Isabel II (R.E.: 200900040337), entregando el proyecto de obra ejecutada, de fecha enero de 2008, siendo el precio final incluido en el mismo de 499.800 €, correspondiente al presupuesto por contrata, sin IVA.

10/11/2009 (Doc.06): Informe de la División de Construcción de Redes de Canal de Isabel II.

25/03/2011 (Doc.07): El Ayuntamiento de Parla remite escrito de 23/03/2011 a Canal de Isabel II (R.E.: 201100013051), solicitando el coste de las obras referente al Proyecto de agua reciclada en el ámbito del tranvía de Parla.

Canal de Isabel II Gestión, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 66, Sección 8, Hoja M-534929 e Inscripción 1ª, NIF A85489837, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid

20/05/2011 (Doc.08): Canal de Isabel II remite escrito de 19/05/2011 al Ayuntamiento de Parla, en contestación al de este de 23/03/2011, solicitando diversa documentación, incluido cualquier compromiso de que Canal de Isabel II fuera a hacerse cargo de dicho coste.

04/02/2014 (Doc.09): El Ayuntamiento de Parla remite escrito de 03/02/2014 a Canal de Isabel II (R.E.: 201400105718), solicitando el coste de las obras de red de agua reciclada de los proyectos de la remodelación del barrio de San Fermín y del Tranvía de Parla, y remitiendo documentación relativa a la obra realizada.

25/02/2014 (Doc.10): Acta de recepción de estas obras entre Canal de Isabel II Gestión, S.A. y el Ayuntamiento de Parla.
En cuyo acuerdo VI del Acta, Canal de Isabel II Gestión S.A. reconoce como importe de la ejecución de las infraestructuras, según valoración de sus servicios técnicos la cantidad de 579.781,17 € (499.811,35 € más 79.969,82 € de IVA al 16%) en concepto de la Red de reutilización en el ámbito del Tranvía, asumiendo que dicho importe se abonarán al Ayuntamiento de Parla por compensación con las cantidades adeudadas por dicho Ayuntamiento a Canal de Isabel II Gestión, S.A. por el servicio de abastecimiento y saneamiento de agua.

25/02/2014 (Doc.11): Acuerdo de cancelación de deuda entre el Ayuntamiento de Parla y Canal de Isabel II Gestión, S.A.
En el expositivo Cuarto del Acuerdo, se expresa que en la misma fecha, el Ayuntamiento de Parla y Canal de Isabel II Gestión, S.A. formalizan el Acta de Entrega mediante la que el primero entrega a la segunda la red de agua regenerada ejecutada por el Ayuntamiento de Parla en el ámbito del Semianillo del Tranvía de Parla, que pasa a formar parte de la Red General de la Comunidad de Madrid, y que Canal de Isabel II Gestión, S.A. reconoce como importe de ejecución de esta infraestructura, según valoración de sus servicios técnicos, la cantidad de 579.781,17 € (IVA incluido) en concepto de Red de distribución trazado Tranvía.

Canal de Isabel II Gestión, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929 e Inscripción 1ª. NIF A80480987. Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid

3. Conclusiones:

Según se cita en el apartado *I.1.1.1.a) "Otras actuaciones en la traza – Red de agua reciclada en la traza del tranvía"* del Anteproyecto de Informe de Fiscalización:

En el párrafo segundo:

"El Ayuntamiento encargó a la concesionaria del tranvía la redacción del proyecto de obras, cuyo importe inicial, según consta en el acta de la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006, ascendía a 270.496 €, sin perjuicio de que esta cantidad o la que resultase definitivamente de la liquidación fuera reembolsada al Ayuntamiento de Parla por el Canal de Isabel II en cumplimiento del convenio".

Y en los dos últimos párrafos:

"El acta de recepción de estas obras se firmó el 31 de marzo de 2009 entre el Ayuntamiento de Parla y la empresa concesionaria, y por el Canal de Isabel II el 25 de febrero de 2014.

La aprobación del precio final del proyecto por importe de 499.800 €, más IVA, se llevó a efecto en la Junta de Gobierno Local de 29 de junio de 2009, sin que se conozcan las razones del incremento con respecto al inicialmente aprobado en la Junta de Gobierno Local de 22 de diciembre de 2006".

En cuanto al segundo párrafo, desconocemos en esta Subdirección la procedencia de la estimación inicial de 2006, valorada en 270.496 €, para la redacción del proyecto por la empresa concesionaria de las obras del tranvía, si bien como se dice expresamente se considera como importe inicial.

Confirmamos que son correctas las dos fechas citadas en el primero de los dos últimos párrafos, debiendo aclarar que la recepción de fecha 25 de febrero de 2014 no fue realizada por Canal de Isabel II sino por Canal de Isabel II Gestión, S.A.

Canal de Isabel II Gestión, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 86, Sección 8, Hoja M-534929 e Inscripción 1ª, NIF A86486097, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid

En esta Subdirección, previamente a la firma del Acta de Recepción por Canal de Isabel II Gestión, S.A.:

Se realizó una valoración de la obra con los precios de Canal de Isabel II Gestión, S.A., y se comparó con el presupuesto de la misma, ya ejecutada, aportado por el Ayuntamiento de Parla el 4 de febrero de 2014. Se consideró únicamente la obra de colocación en zanja y montaje de la tubería de 300 mm de diámetro, totalmente acabada, incluidos accesorios. No se tuvo en cuenta el importe de la propia tubería ya que esta había sido suministrada por Canal de Isabel II.

Y se concluyó que el importe según valoración actualizada de Canal de Isabel II Gestión S.A. ascendía entonces a 529.904,89 € sin IVA que, frente al importe de 499.811,35 € sin IVA considerado en el proyecto del Ayuntamiento, suponía para este último incluso una disminución del 11% con respecto de la valoración actualizada de Canal de Isabel II Gestión S.A.

Por tal motivo, Canal de Isabel II Gestión, S.A. admitió y reconoció el importe de 579.781,17 € IVA incluido (499.811,35 € más 79.969,82 € del IVA al 16%) en el Acuerdo de Cancelación de Deuda firmado entre el Ayuntamiento de Parla y Canal de Isabel II Gestión, S.A. en la misma fecha del 25 de febrero de 2014, en la que se firmó el Acta de Recepción de la red de agua regenerada en el ámbito del tranvía de Parla.

Madrid, 19 de mayo de 2016

Canal de Isabel II gestión
SUBDIRECCIÓN COORDINACIÓN MUNICIPAL Y PLANEAMIENTO

Álvaro Arroyo Lumbier
Subdirector de Coordinación Municipal y Planeamiento

Canal de Isabel II Gestión, S.A. inscrita en el Registro Mercantil de Madrid al Tomo 29.733, Folio 80, Sección 8, Hoja M-534920 e Inscripción 1ª, NIF A86109067, Domicilio Social: C/ Santa Engracia, 125, 28003 Madrid

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL CONSEJERO DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID, EN RELACIÓN CON LA ENTIDAD MADRID INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE (MINTRA)

REGISTRO DE SALIDA
Ref:05/228591.9/15 Fecha:06/10/2015 10:14
Cons. Transportes, Vivienda e Infraestr.
Reg. C.Transp.Viv.e Infr.(Maudes)
Destino: TRIBUNAL DE CUENTAS

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.394
N.º
ENTRADA

Con fecha 30 de septiembre figuran registrados de salida sendos escritos del Tribunal de Cuentas en los que, en síntesis, se indica que las alegaciones firmadas por el Secretario General Técnico de la Consejería, relativas a la extinta MINTRA, y las signadas por el Director-Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM), referidas al Consorcio, no han sido suscritas por los respectivos representantes legales de ambas Entidades, por lo que, en principio, carecen de eficacia a los efectos de que puedan ser valoradas por el citado Tribunal.

Sin perjuicio de que uno sea el máximo responsable jurídico de la Consejería y el otro el primer directivo ejecutivo del organismo autónomo, a fin de salvar la objeción señalada por el Tribunal, por la presente ratifico en todos sus términos ambos escritos, cuyas copias se adjuntan, a los efectos de dotar de plena eficacia a las alegaciones formuladas por la Consejería y por el Consorcio.

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 13213 /RG 34229
6-10-2015 12:44:07

Madrid, 5 de octubre de 2015

EL CONSEJERO Y PRESIDENTE DEL CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN DEL CRTM

Fdo.: Pedro Manuel Rollán Ojeda

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de Entidades Locales

SALIDA DE UNIDAD
Ref:06/207269.9/15 Fecha:11/09/2015 10:01
Cons.Transportes, Vivienda e Infra.
S.G.T. Transportes, Vivienda e Infra.
Destino: TRIBUNAL DE CUENTAS

CONSEJERÍA DE TRANSPORTES, VIVIENDA E INFRAESTRUCTURAS
Comunidad de Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.182
N.º ENTRADA

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 11152 /RG 29081
11-9-2015 10:40:30

Se remiten observaciones al **Anteproyecto de fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de Parla**, las efectuadas por la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras, dependiente de la Consejería de Transportes, Vivienda e Infraestructuras y solicitadas por ese Tribunal.

Madrid, 9 de Septiembre de 2015

El Secretario General Técnico

Fdo.: Jesús Mora de la Cruz

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de Entidades Locales

OBSERVACIONES AL ANTEPROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACION DEL TRIBUNAL DE CUENTAS SOBRE LA

"FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVIA DE PARLA"

A solicitud del Tribunal de Cuentas que en oficio de 31 de julio de 2015 comunica a esta Consejería la realización de la *"Fiscalización del desarrollo, mantenimiento y gestión del tranvía de Parla"*, y ante las referencias que su Anteproyecto de Informe de Fiscalización realiza de la extinta entidad MINTRA, Madrid Infraestructuras de Transporte, proceden las siguientes observaciones:

PRIMERA: El Anteproyecto de Informe de Fiscalización del Tribunal de Cuentas alude a la especial relevancia del *Contrato de Concesión de obra pública para la construcción, mantenimiento y explotación de la línea 1 del Tranvía de Parla* suscrito en 22 de agosto de 2005, y a las prestaciones anejas, como la adquisición del material móvil que se incorporaron. Extiende su análisis a las sucesivas modificaciones del proyecto inicial, y a los nuevos proyectos que se fueron añadiendo.

En el apartado II.1.4.2.g) del Anteproyecto de Informe de Fiscalización, dedicado a los *Proyectos modificados*, analiza la ampliación de unidades móviles y alude a que el artículo 28 del PCAP que rige dicho Contrato de Concesión establecía que era obligación del concesionario (Tranvía de Parla) la adquisición del material móvil, pudiendo la Administración en la firma del contrato concesional aportar o comprometer las unidades móviles para parte o

para el total de la operación del sistema de acuerdo con la oferta presentada, quedando, si así fuera, el concesionario obligado a aceptar los mismo e introducirlos en la concesión.

Al Contrato de Concesión se adjuntó un Anexo en el que MINTRA se comprometía a vender a la concesionaria, "Tranvía de Parla", nueve (9) unidades móviles, por importe total de 18.594.000 €, más IVA (2.066.000 € más IVA, por unidad).

Respecto de otros conceptos relacionados con la señalización del material móvil (SAE, radioteléfono, señalización en el tren y videovigilancia) otros sistemas (canceladoras de a bordo, simulación de conducción) así como de la revisión de precios y de la inspección de unidades móviles, el Anexo señalaba que quedaban pendiente de futuras negociaciones.

Indica el Tribunal de Cuentas que antes de la formalización del contrato, consta un escrito de 9 de agosto de 2005 del Concejal de Área de Planificación Urbanística, Desarrollo Industrial y Desarrollo Local, comunicando a MINTRA que no se instalaran en las unidades móviles los sistemas de señalización (SAE, radioteléfono, señalización en el tren y videovigilancia) y otros sistemas canceladoras de a bordo, simulación de conducción) al emplear la empresa adjudicataria sistemas distintos a los ofrecidos. Igualmente indicaba que no se incluyeran los gastos por inspección del material móvil.

A pesar de lo cual, puntualiza el Tribunal de Cuentas, una vez formalizado el contrato, el importe de cada unidad móvil sufrió un incrementó del que resultó un precio final de 2.335.663 €, como consecuencia de incorporar en el precio del material móvil prestaciones como radioteléfono, validadores, nuevos equipamientos, vigilancia, gastos originados por la inspección del material móvil, aspectos que, precisamente con anterioridad habían sido excluidos, sin que consten las razones de ese cambio de criterio.

SEGUNDA: Las razones de ese cambio de criterio cabe buscarlas en el *Contrato de Cesión de Derechos respecto del material móvil para Transporte Ferroviario entre MINTRA y TRANVIA DE PARLA S.A*, suscrito el pasado 31 de enero de 2007, en virtud del cual MINTRA subroga a Tranvía de Parla S.A. en la posición jurídica que tenía respecto de la **adquisición de 9 unidades** de material móvil para transporte ferroviario con destino a la línea 1 del Tranvía de Parla, cuya identificación se realiza a través de los números de matrícula, que son los siguientes:*36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43 y 44.*

Así como en los contratos que modificaron el *Contrato* de 3 de agosto de 2004, suscrito con ALSTOM TRANSPORTE, S.A. (en adelante el Suministrador) *para la fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía de 70 unidades de material móvil para transporte ferroviario*. Estos contratos son:

- Contrato de 17 de mayo de 2006, suscrito con la suministradora Alstom Transporte, S.A. *Modificado nº 2 al contrato de fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía del material móvil para transporte ferroviario destinado a líneas de Metro Ligero.*

- *Contrato de 4 de octubre, de 2006, suscrito con la suministradora Alstom* Transporte, S.A. *Modificado nº 3 al contrato de fabricación, suministro, puesta en marcha y garantía del material móvil para transporte ferroviario destinado a líneas de Metro Ligero.*

Conforme al *Expositivo Tercero del* Contrato de Cesión, *se reconoce* la obligación de "Tranvía de Parla" de adquirir de MINTRA las nueve (9) unidades móviles en los términos y condiciones del Anexo I del Contrato de Concesión de 2005, y el compromiso de MINTRA de vender al concesionario de la Línea 1 de Tranvía de Parla nueve (9) unidades de material móvil para transporte ferroviario.

En virtud de la *Estipulación 2.2* del contrato de cesión, el "Tranvía de Parla" debía abonar a Mintra las cantidades satisfechas por esta última a ALSTOM

TRANSPORTE SA, así como las relativas a las inspecciones de fabricación correspondientes y que se reflejan en el Anexo 2.

Es pues en el Anexo 2 del **Contrato de Cesión donde se acuerda y detalla el incremento de los precios por unidad móvil con cargo a los aspectos a incluir,** y cuyo precio final efectivamente asciende a **2.355.663,93** €, e incluye el siguiente desglose:

MATERIAL MOVIL

- Unidad material móvil: 2.066.000,00€
- Videovigilancia: 17.475,00€
- Repuestos: 103.300 €

ASISTENCIA TECNICA

Asistencia técnica: 24.959,88 € (12.045€ +6.583,48+6.330,95)

ATP Y COMUNICACIONES

Solo radiotelefonía + SAE : 61.702,13 €

NUEVOS EQUIPAMIENTOS

Protección antirrayado cristales (modificado 2): 6.434,00€

TIKETING

Validadores a bordo (modificado 3): 68.380,57€

DIRECCION DE TRABAJOS

Dirección Trabajos de Metro: 7.412,35 €

El total por unidad: 2.355.663,93 €.

El total de las 9 unidades: 21.200.975,37 €

En **conclusión,** se confirma que el importe inicial por unidad de material móvil de 2.066.000 euros fue incrementado en virtud de una serie de conceptos tales como la videovigilancia, los repuestos, asistencia técnica, protección antirrayado de cristales, validadores de a bordo y dirección de los trabajos de Metro de Madrid.

De igual forma, que se facturó por los sistemas de comunicación (radiotelefonía y SAE), pero no por los equipos de ATP, pues la Línea 1 de Parlo no los lleva.

La revisión de precios fue también facturada en virtud de la *Estipulación Quinta* del contrato de fabricación y suministro de 2004 (782.450,46€+16% IVA= 907.642,53 euros).

Pero es preciso destacar que **los precios que finalmente se facturaron** por cada unidad móvil de 2.355.663, 93 € (sin IVA) **estaban expresamente acordados y contemplados** en el **Anexo 2** del ***Contrato de Cesión de*** *Derechos respecto del material móvil para Transporte Ferroviario entre MINTRA, Madrid Infraestructuras del Transporte y TRANVIA DE PARLA S.A.* suscrito el 31 de enero de 2007.

Madrid, 31 de agosto de 2015

LA ASESORA TECNICA,

Carmen Parra Díaz de Lamadrid

EL DIRECTOR GENERAL DE CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS

José Trigueros Rodrigo

PROYECTO DE INFORME DE FISCALIZACIÓN DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y GESTIÓN DEL TRANVÍA DE PARLA

ALEGACIONES FORMULADAS POR EL PRESIDENTE DEL CONSORCIO URBANÍSTICO PARLA ESTE

TRIBUNAL DE CUENTAS
DPTO. ENTIDADES LOCALES
Fecha: 30.309
N.º
ENTRADA

Consorcio Urbanístico
"PARLA-ESTE" en liquidación
de Parla (Madrid)

TRIBUNAL DE CUENTAS
Sección de Fiscalización
Departamento de Entidades Locales
Atn: Dña. María José de la Fuente y de la Calle
C\ Fuencarral 81
28004 Madrid

TRIBUNAL DE CUENTAS
Registro General
ENTRADA (F)
Nº Reg 11621 /RG 30233
18-9-2015 10:15:14

En relación con su oficio de 31 de julio de 2015, con nº registro de salida 14421 /RG 14806, al que se acompaña el apartado del Anteproyecto de Informe de Fiscalización que incluye referencias al Consorcio Urbanístico Parla Este, para que, en su caso, formule las observaciones y aporte los documentos o justificaciones que estime pertinentes en relación con el mismo, dentro del plazo conferido, he de expresar que las referencias que se realizan en el citado Anteproyecto de Informe a los acuerdos adoptados por el Consejo de Administración de este Consorcio en las sesiones citadas, así como la documentación a que se hace referencia que se acompañaba a los mismos se corresponde con la que consta en los archivos de este Consorcio relativa a dichas reuniones del Consejo de Administración, por lo que no he de realizar otras observaciones o aportar documentos o justificaciones diferentes a los ya aportados.

Madrid a 9 de septiembre de 2015

EL PRESIDENTE DEL CONSORCIO,



Fdo.: Enrique Ruiz Escudero.