

RESOLUCIÓN de 20 de marzo de 2007, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación al Informe de fiscalización las principales actuaciones realizadas por AENA en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado el 19 de noviembre de 1999 y de su situación a 31 de diciembre de 2004.

INFORME DE FISCALIZACIÓN

ÍNDICE

I.	INTRODUCCIÓN	
I.1	INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO	
I.2	OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN	
I.3	TRÁMITE DE ALEGACIONES	
I.4	ANTECEDENTES	
II.	RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	
II.1	ANÁLISIS GENERAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS DE 1999	
II.1.1	Elaboración del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas	
II.1.2	Planificación por AENA de las inversiones previstas en el Plan Director	
II.1.3	Ejecución de las inversiones del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas	
II.2.	ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES ACTUACIONES	
II.2.1	Actuaciones realizadas mediante contrataciones	203
II.2.1.1	Aspectos generales del procedimiento de contratación de AENA	
II.2.1.2	Asistencias Técnicas para el diseño, redacción de proyectos, supervisión arquitectónica y gestión de la construcción de la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Madrid-Barajas	
II.2.1.3	Edificio Terminal	
II.2.1.4	Aparcamiento y accesos próximos	
II.2.1.5	Edificio Satélite	
II.2.1.6	Plataformas de estacionamiento de aeronaves	
II.2.1.7	Pistas de vuelo	
II.2.1.8	Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios (TSA)	
II.2.1.9	Sistema Automatizado de tratamiento de equipajes (SATE)	
II.2.1.10	Automated People Mover Intra Terminales (APM INTRA)	
II.2.1.11	Pasarelas telescópicas	
II.2.1.12	Consideraciones generales sobre los contratos analizados de modo particular	
II.2.2	Actuaciones de adquisición de suelo	
II.2.3	Actuaciones realizadas en cumplimiento de las normas medioambientales	
II.2.3.1	Cumplimiento de la tramitación medioambiental	
II.2.3.2	Plan de aislamiento acústico de viviendas	
II.2.3.3	Otras actuaciones medioambientales	
II.2.4	Bajas de activos motivadas por la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas	
II.3	Situación de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas a 31 de diciembre de 2004	
III.	CONCLUSIONES	
IV.	RECOMENDACIONES	

ANEXOS

Anexo I	Balance de situación a 31 de diciembre de 2003 y 2004
Anexo II	Cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2003 y 2004
Anexo III	Expedientes principales de la Dirección del Plan Barajas. Grado de avance en certificación y en plazo.
Anexo IV	Adjudicación de los contratos analizado de modo particular
Anexo V	Análisis de las variaciones de precios en los contratos analizados en particular.
Anexo VI	Fechas y plazos de los contratos analizados de modo particular
Anexo VII	Grado de avance de certificación de los contratos analizados en particular.

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES ACTUACIONES REALIZADAS POR AENA EN DESARROLLO DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS APROBADO EL 19 DE NOVIEMBRE DE 1999 Y DE SU SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2004

El Pleno del Tribunal de Cuentas, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.a), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12

y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado, en su sesión de 24 de octubre de 2006, el «Informe de Fiscalización de las principales actuaciones realizadas por AENA en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobado el 19 de noviembre de 1999 y de su situación a 31 de diciembre de 2004» y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

I. INTRODUCCIÓN

I.1. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

El Pleno del Tribunal de Cuentas aprobó, en su sesión de 30 de marzo de 2005, el Programa de Fiscalizaciones para el año 2005, incluyendo entre las actuaciones previstas la «fiscalización de las principales actuaciones realizadas por AENA en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobado el 19 de noviembre de 1999 y de su situación a 31 de diciembre de 2004».

I.2. OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

La fiscalización ha tenido por objeto el análisis de las principales actuaciones realizadas por AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) en desarrollo del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobado por Orden del Ministerio de Fomento de 19 de noviembre de 1999, verificando las operaciones realizadas, comprobando si se han ajustado a la legalidad y a la normativa interna de la Entidad y analizando el grado de cumplimiento del Plan a 31 de diciembre de 2004 en relación con las previsiones establecidas tanto económicas como de plazos de ejecución.

I.3. TRÁMITE DE ALEGACIONES

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988 de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a la Entidad fiscalizada y a los que fueron sus Presidentes en el periodo 1999 a 2004, habiéndose recibido las alegaciones formuladas por el actual Presidente de AENA, que se incorporan a este Informe y a cuyo tratamiento se hace referencia en los apartados correspondientes.

I.4. ANTECEDENTES

En el marco de la competencia exclusiva en materia de aeropuertos de interés general que el Estado tiene atribuida por el artículo 149.1.20) de la Constitución española, el artículo 82 de la Ley 4/1990 creó Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), como Ente de derecho público de los comprendidos en el entonces vigente artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria de 1988, adscrito al Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones. La Entidad quedó constituida en 1991 con la aprobación de su Estatuto por Real Decreto 905/1991, extinguiéndose el Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y subrogándose AENA en todos sus derechos y obligaciones. En 1998 se produjo la adaptación de la Entidad con arreglo a lo dispuesto en la LOFAGE, configurándose como Entidad Pública Empresarial adscrita al Ministerio de

Fomento, que debe fijar las directrices de actuación de la Entidad, aprobar su plan anual de objetivos y efectuar el seguimiento y control de su actividad.

AENA se rige por el ordenamiento jurídico privado en todo lo relativo a sus relaciones patrimoniales y, con carácter general, a su contratación, aunque la Ley 48/1998 sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones es aplicable a su actividad contractual relacionada con estos ámbitos de actuación; por la LOFAGE en los preceptos específicamente referidos a las Entidades Públicas Empresariales; por lo dispuesto en la legislación presupuestaria en cuanto a su régimen presupuestario, económico-financiero, de contabilidad y de intervención y control presupuestario y por el derecho público en el desarrollo de sus funciones públicas y en materia de expropiación forzosa.

AENA tiene por objeto la ordenación, dirección, coordinación, explotación, conservación y administración de los aeropuertos públicos de carácter civil y de las instalaciones y redes de sistemas de telecomunicaciones aeronáuticas, de ayudas a la navegación aérea y de control de la circulación aérea, así como la elaboración y aprobación de proyectos y la ejecución, dirección y control de las inversiones en esas infraestructuras e instalaciones.

Para el cumplimiento de sus funciones AENA tiene un patrimonio propio al que se adscribieron en el momento de su constitución los bienes de dominio público anteriormente afectos al Organismo Autónomo Aeropuertos Nacionales y los afectos al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en lo relativo a los recintos aeroportuarios e infraestructuras de navegación aérea de carácter civil. Posteriormente también se le adscribieron bienes de naturaleza demanial afectos al Ministerio de Defensa, conservando todos ellos su carácter de dominio público.

Los órganos de gobierno de AENA, de acuerdo con sus Estatutos, son el Consejo de Administración, que tiene amplias competencias de gobierno y dirección de la gestión y administración de la Entidad, y el Presidente-Director General, que, entre otras funciones de dirección, tiene la de representar a la Entidad y al Consejo de Administración.

En el ejercicio de sus funciones, AENA desarrolla una importante actividad de inversión en infraestructura aeroportuaria y de navegación aérea que da lugar a que las cifras de inmovilizado material tengan especial peso en su activo. A 31 de diciembre de 2004 sobre un activo total de 11.227.642 miles de euros, 10.431.353 miles eran inmovilizado material e inmaterial (más del 40% correspondían a inversiones ejecutadas para ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas). Esos activos estaban financiados fundamentalmente por los fondos propios que ascendían a 4.182.634 miles y por deudas a largo plazo con entidades de crédito, por importe de 4.881.090 miles, destinadas a financiar las inversiones

de la Entidad entre las que destacaban las obras de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

AENA obtuvo unos beneficios antes de impuestos en el ejercicio 2004 de 28.675 miles de euros, que fueron el resultado de minorar los beneficios de explotación, 250.719 miles, con los resultados financieros negativos ocasionados fundamentalmente por los intereses de las deudas asumidas por AENA con entidades de crédito para financiar sus inversiones, entre ellas las del Plan Barajas, por importe de 138.197 miles, y los resultados extraordinarios negativos, por 83.847 miles, compuestos por distintos conceptos de gastos e ingresos extraordinarios, entre ellos subvenciones de capital referidas a resultados, la variación de la provisión de inmovilizado material y cartera de control, pérdidas procedentes de enajenación de inmovilizado y compromisos asumidos con el colectivo de Controladores. Los ingresos y gastos más significativos fueron los ingresos generados por su cifra de negocios (2.088.108 miles) y los gastos de personal (830.935 miles), seguidos por los «otros gastos de explotación» (572.905 miles) y las dotaciones para amortizaciones de inmovilizado material (358.107 miles).

En los Anexos I y II de este Informe se recogen los Balances de Situación y las Cuentas de Pérdidas y Ganancias de AENA correspondientes a los años 2003 y 2004.

De acuerdo con lo dispuesto en su Estatuto, AENA tiene, entre otras, la función de evaluar las necesidades y elaborar las propuestas de nuevas infraestructuras aeroportuarias y de navegación aérea así como las modificaciones de la estructura del espacio aéreo. Por otra parte, establece el Estatuto que corresponde al Ministerio de Fomento el ejercicio de las facultades de expropiación forzosa que sean precisas para el cumplimiento de los fines de AENA, que ostenta a tales efectos la condición de beneficiario.

Dentro del régimen jurídico de los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado, mediante el artículo 166 de la Ley 13/1996 de Medidas Fiscales, Administrativas y del Orden Social, se estableció la necesidad de que cada uno de estos aeropuertos y su zona de servicio fueran ordenados mediante un Plan Director, considerado como un instrumento de planificación, de naturaleza estrictamente aeroportuaria y no urbanística, que debía ser aprobado por el Ministerio de Fomento y que definiría las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible y delimitar la zona de servicio del aeropuerto. En desarrollo de ese artículo, el Ministerio de Fomento dictó el Real Decreto 2.591/1998, sobre Ordenación de los aeropuertos de interés general y su zona de servicio, cuyo objeto es determinar los objetivos, contenido y normas para la aprobación de los Planes Directores de los aeropuertos de interés general, de forma que se asegure el desarrollo del aeropuerto, su eficaz integración en el territorio y la coordinación con las actuaciones de las Adminis-

traciones Públicas que ostentan competencias en materia de ordenación del territorio y urbanismo.

En ejecución de lo dispuesto en el artículo 166 de la Ley 13/1996, con la aprobación del Real Decreto 2.591/1998 por parte del Ministerio de Fomento se inició un proceso que tenía como finalidad conseguir que a finales del año 2000 todos los aeropuertos de interés general de la competencia exclusiva del Estado contarán con un instrumento de planificación, el Plan Director, que definiera las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible. Según el Real Decreto, los Planes Directores se deben revisar siempre que las necesidades exijan introducir modificaciones de carácter sustancial en su contenido y deben actualizarse, al menos, cada ocho años. El Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aprobado por Orden Ministerial de 19 de noviembre de 1999, constituye un marco de referencia que pretende dar respuesta a los problemas que puedan surgir derivados de la complejidad de las modernas infraestructuras aeroportuarias y del creciente desarrollo del tráfico y transportes aéreos, definiendo las grandes directrices de ordenación y desarrollo del aeropuerto hasta alcanzar su máxima expansión previsible pero sin concretar de forma pormenorizada las actuaciones a realizar ni los plazos de ejecución de las inversiones. Con la aprobación de este Plan Director se puso en marcha la mayor ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, que en la práctica ha supuesto la construcción de un nuevo aeropuerto junto al ya existente.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1. ANÁLISIS GENERAL DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS DE 1999

II.1.1. ELABORACIÓN DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS

A lo largo de los años 80 el antiguo Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, a través de la Dirección General de Aviación Civil, comenzó a impulsar la realización de estudios cuyo objetivo era la búsqueda de soluciones para la congestión existente en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y la definición de un esquema de desarrollo adecuado para atender la demanda de tráfico aéreo previsible a corto, medio y largo plazo. Como resultado de estos estudios, la Dirección General de Aviación Civil presentó en 1990 el Avance del Plan Director del Sistema Aeroportuario de Madrid-Barajas, que definía las directrices y pautas de actuación que debían seguirse para elaborar el Plan Director y para cuyo desarrollo se convocó un concurso público para la «Asistencia técnica para planificar y programar las actuaciones necesarias en el Aeropuerto de Madrid-Barajas», es decir, la definición del Plan Director del Aeropuerto.

A partir del resultado de ese concurso, en 1991 la Dirección General de Aviación Civil presentó el Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, con un horizonte temporal de 15 años, hasta el 2007, y un plan de acción inmediato para responder a las insuficiencias del Aeropuerto detectadas en 1990. El Plan Director de 1991 contemplaba tres fases de actuación. La primera fase, prevista para el periodo 1992 a 1997, preveía la construcción de una nueva pista, una nueva torre de control, un nuevo edificio terminal, nuevas plataformas y sistemas de transporte, etc. La segunda y tercera fase, para los periodos 1998 a 2002 y 2002 a 2007 consistían en ampliaciones del edificio terminal, plataformas, aparcamientos, etc., sin nuevas calles de rodadura.

En julio de 1992, por Acuerdo del Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Obras Públicas y Transportes, se autorizó la realización de las obras de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, el denominado Plan Barajas, que recogía en cierta medida lo propuesto como primera fase del Plan Director y consideraba el año 2010 como horizonte previsible de saturación del aeropuerto ya ampliado. El Consejo de Ministros ordenaba en ese Acuerdo que las inversiones se realizaran con la rapidez suficiente para evitar la saturación del Aeropuerto.

Debido a que la consecución de los objetivos del Plan Barajas afectaba al entorno natural del Aeropuerto de Madrid-Barajas, resultaba aplicable lo dispuesto en el Real Decreto Legislativo 1302/1986 de Evaluación del Impacto Ambiental, desarrollado por el Real Decreto 1131/1988 por el que se aprueba su Reglamento, que regulan las actuaciones a realizar para eliminar, paliar o reducir los posibles impactos negativos en el entorno, fundamentalmente a través de medidas preventivas, correctoras y compensadoras que se deben concretar en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

En cumplimiento de esta regulación, en junio de 1993, la Dirección General de Aviación Civil remitió a la antigua Dirección General de Política Ambiental una memoria resumen del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, para que se iniciara el procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en el Real Decreto Legislativo 1302/1986, de Evaluación de Impacto Ambiental y su Reglamento de desarrollo, que establecen la obligación de que se formule la Declaración de Impacto Ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la realización o, en su caso, autorización de determinadas obras, instalaciones o actividades relacionadas en esas disposiciones. AENA elaboró el preceptivo Estudio de Impacto Ambiental que fue sometido al trámite de información pública en junio de 1994. En octubre de ese año, la Dirección General de Aviación Civil remitió el expediente completo a la Dirección de Política Ambiental que requirió a AENA para que ampliase la documentación referente al Estudio de Impacto Ambiental. Dada la importancia de las nuevas

informaciones aportadas sobre el Estudio de Impacto Ambiental, éstas fueron también sometidas a información pública en septiembre de 1995. Finalmente, por Resolución de 10 de abril de 1996, la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental formuló la Declaración de Impacto Ambiental (DIA-96) sobre el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, casi tres años después del inicio del procedimiento de evaluación ambiental.

La DIA-96 establecía que, dado que la Declaración se había emitido considerando el año 2010 como horizonte de saturación de la ampliación del Aeropuerto y que las actuaciones a realizar permitirían un máximo estimado de aproximadamente cuatrocientas mil operaciones anuales de despegue y aterrizaje y un movimiento anual de 40 millones de pasajeros, cualquier otra necesidad de infraestructura aeroportuaria motivada porque se superasen las previsiones de demanda hasta el año 2010 y que generasen la necesidad de nuevas actuaciones exigiría que, con anterioridad a cualquier decisión vinculante, se iniciara un nuevo procedimiento de evaluación de impacto ambiental por parte de AENA. Además establecía la DIA-96 que, en previsión de esas eventualidades, la Dirección General de Aviación Civil, del Ministerio de Fomento, en coordinación con AENA, debería revisar y actualizar la planificación existente a partir del escenario año 2010 y completarla mediante estudios complementarios, que deberían estar concluidos en el plazo de tres años desde la formulación de la DIA.

En ejecución de este mandato, entre los años 1997 y 1999 la Dirección General de Aviación Civil en colaboración con AENA desarrolló el proceso de planificación del Futuro Sistema Aeroportuario de Madrid (FSAM), cuya meta más importante a corto plazo era la identificación de la configuración más conveniente del sistema en el horizonte 2025. El proyecto FSAM daba continuidad al Plan Director de 1991 y al Plan Barajas de 1992, además de dar cumplimiento al mandato de la DIA-96 y de ser un instrumento necesario debido a que las previsiones realizadas en 1997 y 1998 a la vista de los datos reales de pasajeros y movimientos de aeronaves registrados en esos años indicaban que, con las nuevas infraestructuras en construcción, el Aeropuerto de Madrid-Barajas tendría un nuevo horizonte de saturación en el entorno del año 2004.

En abril de 1999 la Dirección General de Aviación Civil remitió al Ministerio de Medio Ambiente el conjunto de estudios del proyecto FSAM en el que, tras considerar y estudiar diferentes opciones de posibles desarrollos del Aeropuerto de Madrid-Barajas concluyeron que la alternativa óptima de desarrollo del sistema aeroportuario consistía en la ampliación del Aeropuerto hasta su máxima capacidad y la construcción de un nuevo aeropuerto alternativo para operar a partir de ese momento.

En coherencia con las conclusiones del proyecto FSAM y al amparo del Real Decreto 2591/1998, la

Dirección General de Aviación Civil y AENA redactaron la propuesta de Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, sobre la base de la ampliación del Aeropuerto hasta la máxima capacidad previsible de su campo de vuelo, que fue elevado al Ministerio de Fomento y aprobado por Orden de 19 de noviembre de 1999. La ampliación prevista en este Plan Director pretendía que el Aeropuerto de Madrid-Barajas pudiera alcanzar las quinientas cincuenta mil operaciones anuales de movimiento de aeronaves y un movimiento de 65 millones de pasajeros al año, considerando un horizonte de saturación del Aeropuerto en el entorno del año 2020.

La ejecución de las obras previstas en el Plan Barajas acordado en 1992 comenzó a partir de la formulación de la DIA-96. Las principales actuaciones contempladas en el Plan Barajas eran la construcción de la Tercera Pista, de la Nueva Torre de Control y de la Nueva Área Terminal, y la ejecución de la Urbanización y Accesos al Aeropuerto, algunas de cuyas actuaciones más significativas dependían directamente del Ministerio de Fomento a través de la Dirección General de Carreteras.

En noviembre de 1999, a la fecha de la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas, se habían terminado y estaban ya en servicio la Tercera Pista y la Nueva Torre de Control. Las restantes actuaciones previstas en el Plan Barajas estaban en fase de estudio y diseño o de elaboración del proyecto constructivo. El Plan Director de 1999 incorporó esas actuaciones que estaban pendientes de ejecutar y añadió como una nueva gran actuación la construcción de dos nuevas Pistas de Vuelo, quedando el campo de vuelo con una configuración de cuatro pistas paralelas dos a dos para lo cual se debía abandonar una de las pistas que entonces estaba en uso y que cruzaba una de las cuatro. Ligado a la construcción de las dos nuevas Pistas de Vuelo se preveía desarrollar otras actuaciones como las rodaduras asociadas a las pistas, las plataformas para el estacionamiento de aeronaves, el desvío de los arroyos de Tía Martina-La Plata y Valdebebas, el centro de distribución de combustible y la prolongación del túnel de servicios aeroportuarios para comunicar los edificios terminales, entre otras.

En resumen, el objetivo del nuevo Plan Director de 1999, que constituye la segunda fase del Plan Barajas, era dotar al Aeropuerto de dos nuevas Pistas de Vuelo y una Nueva Área Terminal formada por un Edificio Principal, un Dique para vuelos nacionales y Schengen, un Edificio Satélite para vuelos internacionales y un Edificio para Aparcamiento de vehículos, además de la instalación de un Sistema Automatizado para el Tratamiento de Equipajes y un Sistema de Transporte Automatizado de Pasajeros para la conexión entre el Edificio Principal y el Edificio Satélite.

La consecución de los objetivos, al igual que los previstos en la primera fase del Plan Barajas, tenía efectos sobre el entorno natural del Aeropuerto de Madrid-Barajas, ya que suponía un aumento importan-

te de la superficie del perímetro de la zona de actividad aeroportuaria y el incremento en el tráfico aeroportuario, afectando a un marco de interés ecológico como es la cuenca del río Jarama. Por ello, en febrero de 2000 la Dirección General de Aviación Civil remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental la memoria resumen del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid para que se iniciara el procedimiento de evaluación de impacto ambiental. AENA elaboró el Estudio de Impacto Ambiental y lo remitió a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental, que lo sometió al trámite de información pública y en mayo de 2001, trasladó a AENA las alegaciones recibidas. Finalmente, el 30 de noviembre de 2001 la Secretaría General de Medio Ambiente formuló la Declaración de Impacto Ambiental del proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (DIA-01) y el 1 de agosto de 2002 la Declaración de Impacto Ambiental sobre el proyecto de instalación de una planta de cogeneración del sistema energético en la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas (DIA-02).

II.1.2 PLANIFICACIÓN POR AENA DE LAS INVERSIONES PREVISTAS EN EL PLAN DIRECTOR

Hasta el año 1999 AENA no tenía definido un proceso de planificación estratégica global aunque sí se habían realizado trabajos de planificación (en particular, para el Aeropuerto de Madrid-Barajas). A partir de 1999 en AENA se comenzaron a elaborar los Planes de Negocio de todos los aeropuertos, considerados como una herramienta de gestión necesaria para la planificación, y a finales de 2000 se terminó de elaborar el Plan Estratégico de AENA 2001-2004 con el que se pretendía que se garantizara la coordinación y articulación de los diferentes planes que constituían el marco de referencia del modo en que debían ir creciendo los aeropuertos a lo largo de los años, concretamente los Planes Directores de los Aeropuertos y el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento. Desde su aprobación en 2000 por el Consejo de Administración de AENA el Plan Estratégico se ha ido actualizando cada año, concretándose en Planes Operativos anuales.

El proceso de planificación estratégica de AENA parte de la definición de unos parámetros (la misión, visión, valores y políticas generales de la Entidad) y de las Directrices establecidas por el Ministerio, a partir de los que se definen los Objetivos Estratégicos de AENA para los cuatro años siguientes y se identifican las Estrategias y Programas Generales de AENA para alcanzar esos Objetivos Estratégicos Generales. La Dirección de Planificación Estratégica traslada a las restantes Unidades de AENA esos Objetivos Estratégicos para que, de acuerdo con ellos, definan sus Objetivos y Programas Específicos con los que la Dirección de Planificación Estratégica cuantifica las Metas de los Objetivos para los próximos cuatro años y elabora el

Plan Estratégico General de AENA. Por tanto, el Plan Estratégico General tiene una estructura modular que alcanza a toda la organización y es el punto de referencia para los Planes Estratégicos de las distintas Unidades de AENA. En particular, cada aeropuerto elabora su Plan de Negocio alineado con el Plan Estratégico General.

A partir de la información que para el ejercicio siguiente contiene el Plan Estratégico se elabora el Plan Operativo de AENA, de carácter anual y que también es aprobado por el Consejo de Administración, en el que se concretan los Objetivos Generales de AENA en Proyectos de Inversión. Para elaborar el Plan Operativo Anual, AENA consolida la cuantificación definitiva de las Metas para los Objetivos y Programas Estratégicos que, para el ejercicio siguiente, elaboran las distintas Unidades de AENA; y cada uno de los Programas del Plan Operativo se desglosa en Actuaciones de Inversión (actividades que cada Unidad considera necesarias para poder conseguir los Objetivos Estratégicos planteados) que, a su vez, se desagregan en Proyectos de Inversión. Aunque los Planes Estratégicos se establecen para cuatro años, se pueden considerar Actuaciones de Inversión a un plazo superior atendiendo al Plan Director y realizar una planificación estimada con un horizonte temporal más lejano. A partir de la información que proporciona el seguimiento a lo largo del año del Plan Operativo en vigor, las distintas Unidades de AENA realizan propuestas de modificación de sus Objetivos Específicos que sirven para que la Dirección de Planificación Estratégica elabore el Plan Operativo Anual de AENA para el año siguiente y actualice los Objetivos Generales definidos en el Plan Estratégico revisando su cuantificación. De esta forma el Plan Estratégico no es fijo sino que se va actualizando constantemente.

Una vez aprobado el Plan Operativo Anual, las Unidades de AENA deben ejecutarlo cumpliendo los Programas en él definidos. El ciclo completo de cada Actuación de Inversión se gestiona a través del sistema informático SINTESIS, desde su planificación inicial hasta su completa ejecución. La Dirección a la que está asignada cada Actuación inversora, Dirección Responsable, introduce en el sistema SINTESIS las denominadas Necesidades de Inversión, inversiones a realizar para ejecutar los Proyectos de Inversión, asumiendo su previsión de certificación en las anualidades que ella misma determina. El sistema prioriza y evalúa los Proyectos que agrupan las Necesidades de Inversión mediante unas ponderaciones previamente definidas para cada Unidad de AENA a partir de unos criterios generales, en función de las áreas de mejora y los puntos fuertes de cada Unidad. Como resultado de este proceso el sistema emite una Propuesta de Inversión que concluye acerca de la oportunidad de realizarlo o no.

La Aprobación, que constituye el paso de Necesidad a Inversión, se realiza cada año de forma automatizada en el sistema SINTESIS en dos períodos: de febrero a mayo para las Necesidades derivadas del cumplimiento

de los Programas de los Planes Estratégicos o por incidencias operativas que generen nuevas Necesidades de Inversión y de octubre a diciembre para las derivadas de los ajustes de los Planes Operativos. Fuera de estos dos periodos, la Aprobación de inversiones se realiza a través de fichas de inversión, Necesidad a Necesidad, iniciadas por la Dirección Responsable. La Aprobación de la Inversión constituye el momento en el que se asigna a la Inversión un código en el sistema SINTESIS que la identificará hasta que finalice su ejecución. Este código de inversión se compone del año en que se ha aprobado la Inversión, un número que identifica la Dirección Responsable de ella y otro que se va asignando por orden de aprobación a las Inversiones que se aprueban cada año para las distintas Direcciones Responsables. En el caso de las Inversiones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, la mayoría contienen en su código de inversión el número 53 que identifica al Aeropuerto de Madrid-Barajas como Dirección Responsable, igual que otras inversiones realizadas en ese Aeropuerto y que no corresponden a la ampliación; pero también existen algunas inversiones en cuyo código de inversión aparece otro número de Dirección Responsable por tratarse de Actuaciones que también corresponden a la ampliación del Aeropuerto pero que están asignadas a otras Unidades de AENA. No es posible, por tanto, identificar de una manera precisa a través de los códigos de inversión asignados por el sistema SINTESIS cada una de las Inversiones que corresponden a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Por lo que respecta a las normas presupuestarias, las dos Leyes Generales Presupuestarias que estaban vigentes en el periodo que media entre la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas el 19 de noviembre de 1999 y el 31 de diciembre de 2004, (aprobadas por el Real Decreto Legislativo 1091/1988 y por la Ley 47/2003, respectivamente) establecen la obligación de AENA, como Entidad Pública Empresarial, de elaborar cada año su Presupuesto de Explotación y Capital para el ejercicio siguiente y un Programa de Actuación Plurianual (para los ejercicios 2000 y 2001 eran los Programas de Actuación, Inversiones y Financiación) para el ejercicio al que se refieren los Presupuestos y los dos siguientes, que incluya como información complementaria un Programa de Inversiones. Por otra parte, las normas dictadas por el Ministerio de Hacienda para la elaboración de los Presupuestos Generales del Estado de los años 2000 a 2004 establecían que las Entidades Públicas Empresariales que realizaran inversiones públicas debían elaborar un anexo de sus proyectos de inversión regionalizados por provincias.

Para cumplir con estas normas, durante los años 2000 a 2004 AENA elaboró los Programas de Actuación Plurianuales (PAP) para los tres ejercicios siguientes que fueron aprobados por su Consejo de Administración en junio

de cada año y que se enviaron a los Ministerios de Fomento y de Hacienda para su tramitación parlamentaria.

Para la elaboración del PAP, AENA tenía en cuenta las Necesidades de Inversión que las Unidades de AENA proponían entre febrero y mayo de cada año, considerando como importe de la inversión a realizar la previsión de certificación que realizaba la Dirección Responsable. Para que en la elaboración de los PAP figurasen las cantidades realmente estimadas en el momento de su elaboración, el procedimiento de planificación de inversiones establecía que la previsión de certificación de cada Inversión debía ser una estimación lo más real posible de su ejecución, por lo que debía estimar las posibles bajas de adjudicación y prever posibles modificaciones de importe y plazo. Desde que se elaboraba el PAP, la previsión de certificación se podía ir modificando debido a las incidencias propias de la realidad. El procedimiento de planificación de inversiones permitía una desviación máxima del 10% del presupuesto PAP aprobado para cada Dirección Responsable que, en caso de sobrepasarlo, debería anular inversiones o realizar un traslado de sus anualidades para mantener su previsión de certificación dentro del margen establecido.

Para dar cumplimiento a las normas de elaboración de los Presupuestos, AENA identificaba los Proyectos de Inversión PAP con un código provincial, numerándolos de forma correlativa sin que se pueda identificar a través de ese código de Proyecto PAP las Unidades de AENA responsables de su ejecución. Por lo tanto, no existe un procedimiento objetivo que permita diferenciar entre los Programas de Inversión incluidos en los PAP las Inversiones que corresponden a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas. A partir de la totalidad de Proyectos de Inversión que componían los PAP aprobados para los ejercicios 2000 a 2004 correspondientes a la provincia de Madrid, la Dirección de Planificación Estratégica de AENA ha identificado los Proyectos PAP que, según su criterio, correspondían a la ampliación. De acuerdo con esta información, el cuadro siguiente refleja los importes presupuestados por AENA en los Programas de Inversión PAP, para el año al que se referían los correspondientes Presupuestos Generales del Estado, para acometer todas las inversiones de la Entidad, la parte que se presupuestó para realizar inversiones asociadas a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas y el porcentaje que éstas suponen de las inversiones totales:

Cuadro nº 1 (miles de euros)

	Inversión real total presupuestada en PAP	Inversión presupuestada en PAP para la ampliación de Madrid-Barajas	% que supone la ampliación de Madrid-Barajas sobre la inversión total presupuestada en PAP
2000	929.874	295.179	32 %
2001	1.422.758	566.497	40 %
2002	2.002.716	782.248	39 %
2003	2.205.100	1.187.217	54 %
2004	2.320.000	1.056.369	46 %

Con arreglo a estos datos, de los importes presupuestados por AENA para los ejercicios 2000 a 2004 en los PAP aprobados correspondientes a los años a los que se referían los Presupuestos Generales del Estado estaba previsto que, como término medio, más del 40% se invirtiera en la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

En definitiva, el análisis de los sistemas de información de AENA ha puesto de manifiesto que los datos que proporcionan no permiten identificar de manera precisa cada una de las inversiones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, habiendo sido necesario determinar lo previsto y ejecutado a 31 de diciembre de 2004 mediante la agregación de la información proporcionada por las distintas Unidades de AENA que, según la Entidad, participaron en la ampliación y obteniéndose así la cuantificación de su coste con la mayor aproximación posible.

II.1.3 EJECUCIÓN DE LAS INVERSIONES DEL PLAN DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.

La ejecución del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas se inició a partir de su aprobación en noviembre de 1999, aunque algunas de las actuaciones previstas en la primera fase del Plan Barajas y que incorporó el Plan Director de 1999 estaban a esa fecha en fase de diseño y estudio o de elaboración del proyecto constructivo. Las tareas de planificación, dirección y control de la ejecución del Plan Director se encomendaron a una dirección corporativa que AENA había creado para llevar a cabo la ampliación del Aeropuerto, la Dirección del Plan Barajas.

Las actuaciones necesarias para la ejecución del Plan Director se pueden agrupar en tres grandes bloques en función del procedimiento seguido para su ejecución, distinguiendo entre las que se ejecutan a tra-

vés del procedimiento de contratación de AENA, las actuaciones encaminadas a la puesta a disposición de AENA del suelo necesario para llevar a cabo la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas (compras y expropiaciones de fincas) y las actuaciones derivadas del cumplimiento de las medidas medioambientales establecidas por las Declaraciones de Impacto Ambiental formuladas con motivo de la ampliación entre las que destaca por su importe y ejecutarse a través de un procedimiento diferenciado de las demás el Plan de Aislamiento Acústico de Viviendas (las restantes actuaciones medioambientales que suponían un coste para AENA generalmente se tramitaban de manera conjunta con la obra que las generaba incluyéndose como una partida mas del coste de la obra correspondiente, aunque también, en algunos casos, constituían una contratación independiente).

En general, la ampliación del Aeropuerto no ha provocado bajas significativas en activos que fueran propiedad de AENA debido a que la ampliación ha supuesto la realización de obras e instalaciones fundamentalmente sobre terrenos que no eran anteriormente propiedad de AENA y que fueron adquiridos por la Entidad con esa finalidad. Si se han dado de baja o, a 31 de diciembre de 2004, estaba previsto que se dieran de baja, algunos activos que AENA ha construido con motivo de la ampliación pero que eran de titularidad pública y, una vez terminados, tenían que entregarse a otros entes públicos.

Con la aplicación informática denominada SINTESIS gestiona AENA todo el ciclo de las actuaciones inversoras, desde su planificación inicial hasta su completa ejecución y a través de ella se realiza el seguimiento presupuestario de las inversiones. Debido a que, por su propia naturaleza, SINTESIS debe contener toda la información de las Inversiones tanto desde el punto de vista presupuestario como de ejecución, la aplicación recoge esta información de todas las Unidades de AENA a través de la introducción de los datos por las Unidades implicadas o mediante la toma de datos de otros sistemas de información de AENA, entre ellos la aplicación SIGA (Sistema integrado de gestión de adquisiciones) con la que se realiza el seguimiento de los expedientes de contratación.

No obstante, se han detectado algunas diferencias entre la información sobre la ejecución de las inversiones relacionadas con la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas contenida en SINTESIS y la proporcionada por las Direcciones Responsables de esas inversiones. Las diferencias que se han detectado son las siguientes:

— Entre SINTESIS y SIGA, en lo que respecta a la ejecución de contratos en los ejercicios 1997 a 1999. La Entidad ha manifestado que debido a que la primera versión de SINTESIS se llevó a cabo en 1998 realizando un volcado masivo de datos de años anteriores, se pudieron producir errores en ese volcado de datos.

Estas incidencias no se han observado en los datos de ejecución de contratos posteriores a 1999 y, por tanto, no afectan a la información sobre ejecución del Plan Director de 1999 aunque sí a las cifras que sobre el coste total del Plan Barajas se pueden obtener de la aplicación SINTESIS. Por ello, los datos sobre ejecución de los contratos de esos años anteriores se han tomado de la aplicación SIGA.

— Entre los importes ejecutados correspondientes a las inversiones por expropiaciones de fincas que figuran en SINTESIS y la información sobre pagos por expropiaciones que se extrae de EXPRO, que es una aplicación informática, integrada en 2003 en SINTESIS, a través de la que se controlan los expedientes de adquisición de suelo. AENA ha manifestado que SINTESIS toma como dato de ejecución de las inversiones en general la denominada «certificación técnica conformada», concepto que no existe en el ámbito de las expropiaciones, lo que puede motivar que se hayan producido errores en las aplicaciones SINTESIS y EXPRO. Los datos sobre pagos por expropiaciones se han tomado del listado obtenido de EXPRO en diciembre de 2005.

— Entre la información contenida en SINTESIS sobre ejecución de las inversiones correspondientes al aislamiento acústico de viviendas y la información sobre ejecución del Plan de aislamiento acústico de viviendas aportada por la División de Medio Ambiente y Normativa de AENA, que es la que se ha tenido en cuenta en la fiscalización por proceder de la Unidad Responsable de la Actuación.

Estas discrepancias detectadas denotan que la información proporcionada por la aplicación SINTESIS acerca de los importes ejecutados de los expedientes de inversión correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas no es del todo exacta, afectando esta falta de exactitud a la información que, sobre la ejecución presupuestaria, llega a las Unidades directivas de AENA.

Por otra parte, debido a que la información que contiene SINTESIS identifica las inversiones o actuaciones mediante un código que no permite seleccionar en su totalidad las actuaciones que corresponden a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, no existe un procedimiento directo que permita identificar de manera completa las inversiones que corresponden al Plan Barajas, siendo necesario para identificar y delimitar todas las inversiones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas contrastar los datos obtenidos a partir de la relación de expedientes de inversión obtenida de la aplicación SINTESIS que, según la información de la Dirección de Planificación Estratégica, están asociados al Plan Barajas, con los de las Unidades responsables de cada tipo de inversión (principalmente Unidad de Contratación, División de Gestión del Suelo, División de Medio Ambiente y Normativa, Dirección del Plan Barajas). Al contrastar estas

informaciones se ha puesto de manifiesto la existencia de discrepancias entre la Dirección de Planificación Estratégica y la Dirección del Plan Barajas para delimitar cuáles eran las inversiones ejecutadas a través del procedimiento de contratación correspondientes a la ampliación del Aeropuerto.

Según la Dirección del Plan Barajas, de entre los expedientes de contratación de los que era responsable en diciembre de 2004, 322 correspondieron a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas; pero con arreglo a la información obtenida de SINTESIS a esa fecha la Dirección del Plan Barajas era responsable de las inversiones correspondientes a 257 expedientes de contratación. Y por otra parte, según la Dirección de Planificación Estratégica, otras Unidades de AENA eran responsables de inversiones correspondientes a 157 expedientes de contratación relacionados con la ampliación, mientras que, según la Dirección del Plan Barajas, los expedientes de contratación gestionados por otras Unidades eran sólo 61. En todo caso, ha de

tenerse en cuenta para considerar la importancia cuantitativa de estos datos, que el 93% del importe ejecutado a 31 de diciembre de 2004 corresponde a las contrataciones de las que era responsable la Dirección del Plan Barajas.

Para establecer los datos sobre ejecución de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, se ha utilizado la información sobre expedientes de contratación aportada por la Dirección del Plan Barajas para los que eran de su responsabilidad, la aportada por la Dirección de Planificación Estratégica para los contratos que eran gestionados por otras Unidades de AENA, la información sobre pagos por adquisiciones de suelo proporcionada por la División de Gestión del Suelo y la información sobre gastos medioambientales proporcionada por la División de Medio Ambiente y Normativa y por la Dirección del Plan Barajas.

A partir de esta información se obtiene el detalle por grupos de actuaciones de los importes ejecutados a 31 de diciembre de 2004 que figura en el cuadro siguiente:

Cuadro nº 2 (miles de euros)

Actuaciones	Ejecutado periodo 1993 a 1999	Ejecutado periodo 2000 a 2004	Total Plan Barajas ejecutado a 31/12/2004
Actuaciones realizadas mediante contratación	602.101	3.330.793	3.932.894
• Dirección del Plan Barajas	528.118	3.121.708	3.649.826
• Otras Direcciones de AENA	73.983	209.085	283.068
Adquisiciones de suelo	206.205	463.116	669.321
Plan de aislamiento acústico	3.689	101.506	105.195
TOTAL	811.995	3.895.415	4.707.410

Del importe total ejecutado a 31 de diciembre de 2004, un 84% lo había sido mediante contrataciones (el 78% gestionado por la Dirección del Plan Barajas y el 6% restante por otras Unidades de AENA), un 14% correspondía a adquisiciones de suelo y el 2% restante a la ejecución del Plan de Aislamiento Acústico.

Por otra parte, del total ejecutado a 31 de diciembre de 2004, ya se había ejecutado a la fecha de aprobación del Plan Director de noviembre de 1999 un 17%, ejecutándose el 83% restante a partir de la aprobación del Plan Director y, en concreto, el 55% en los años 2003 y 2004. El detalle de la ejecución por años en el periodo 2000 a 2004 es el siguiente:

Cuadro nº 3 (miles de euros)

Actuaciones	2000	2001	2002	2003	2004
Actuaciones por contratación	64.400	234.504	672.955	1.330.516	1.028.418
• Dirección del Plan Barajas	54.045	229.441	649.517	1.240.536	948.169
• Otras Direcciones de AENA	10.355	5.063	23.438	89.980	80.249
Adquisiciones de suelo	6.751	153.774	120.657	15.079	166.855
Plan de aislamiento acústico	7.465	22.168	18.479	23.229	30.165
TOTAL	78.616	410.446	812.091	1.368.824	1.225.438

La información acerca del coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas y del grado de ejecución a esa fecha se expone en el apartado II.3.

II.2 ANÁLISIS DE LAS PRINCIPALES ACTUACIONES

Como ya se ha puesto de manifiesto, las actuaciones necesarias para llevar a cabo la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas se puede agrupar, en función del procedimiento seguido por AENA para su ejecución, en tres grandes bloques: actuaciones realizadas mediante contrataciones, actuaciones de adquisición de suelo y actuaciones realizadas en cumplimiento de las

normas medioambientales. A continuación se expone el resultado del análisis efectuado sobre las principales actuaciones agrupadas de acuerdo al criterio expuesto y se incluye, además, un análisis de las bajas de activos motivadas por la ampliación del Aeropuerto.

II.2.1 ACTUACIONES REALIZADAS MEDIANTE CONTRATACIONES

Las inversiones incluidas dentro del principal grupo de actuaciones de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, que son las realizadas a través del procedimiento de contratación, se pueden clasificar en las siguientes categorías en función de las actuaciones a las que se refieren entre las previstas en el Plan Director:

Cuadro nº 4 (miles de euros)

Actuación	Ejecutado periodo 1993 a 1999	Ejecutado periodo 2000 a 2004	Total ejecutado a 31/12/2004	Coste previsto a 31/12/2004
Nueva Área Terminal	14.405	1.351.990	1.366.395	1.477.599
Accesos y circulación y estacionamiento de aeronaves	3.494	522.261	525.755	584.309
Campo de vuelo	396.898	805.758	1.202.656	1.234.099
Sistemas tecnológicos	9.585	364.263	373.848	465.908
General del Plan Barajas	29.454	77.436	106.890	150.112
Anteriores al Plan Director de 1999	74.282	0	74.282	74.282
Total contratos ejecutados por la Dirección del Plan Barajas	528.118	3.121.708	3.649.826	3.986.309
Total contratos ejecutados por otras Direcciones de AENA	73.983	209.085	283.068	326.280
Total actuaciones por contratación	602.101	3.330.793	3.932.894	4.312.589

Destacan por su importancia dentro de las inversiones realizadas mediante contrataciones, las que eran responsabilidad de la Dirección del Plan Barajas, que suponen el 93% del importe ejecutado a 31 de diciembre de 2004 mediante el procedimiento de contratación. Debido a que la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas constituye un proyecto muy complejo y de grandes dimensiones que abarca actuaciones de gran envergadura junto a otras complementarias de menor importancia, entre los expedientes de contratación que son de su responsabilidad, la Dirección del Plan Barajas distingue unos contratos a los que denomina expedientes principales del resto de expedientes de contratación que se consideran complementarios o están asociados a éstos, necesarios para su ejecución pero de cuantía mucho menor. A 31 de diciembre de 2004, la Dirección del Plan Barajas gestionaba 42 expedientes principales, cuyo coste total previsto a esa fecha era de 3.055.266 miles de euros, lo que supone el 77% del importe previsto a esa fecha de todos los expedientes

de contratación de los que era responsable la Dirección del Plan Barajas. El Anexo III de este Informe contiene la relación de expedientes principales gestionados por la Dirección del Plan Barajas.

Por otra parte, ante la complejidad de la ejecución del Plan Director de 1999, en el periodo 2000 a 2004, la Dirección General del Plan Barajas consideró necesario contar con un apoyo exterior y contrató asistencias técnicas de consultoría para la coordinación e integración de los proyectos y la dirección, gestión, control y ejecución de los expedientes y proyectos por un importe total contratado para ese periodo de 52.912 miles de euros.

Entre las inversiones ejecutadas a través del procedimiento de contratación se han examinado de modo particular por su especial importancia 26 expedientes de contratación, de los que 25 eran responsabilidad de la Dirección del Plan Barajas (16 eran expedientes principales) y 1 era gestionado por otra Unidad de AENA. Los Anexos IV, V, VI y VII contienen los datos

generales de estos expedientes de contratación, cuyo importe real contratado a 31 de diciembre de 2004 asciende a 2.524.721 miles de euros del que se había ejecutado a 31 de diciembre de 2004 un 94%, al haberse certificado 2.374.561 miles.

La actuación denominada Nueva Área Terminal engloba a su vez tres grandes actuaciones, el Nuevo Edificio Terminal, que posteriormente ha pasado a denominarse T-4, el Edificio Satélite y los Aparcamientos y accesos próximos. Cada una de estas tres actuaciones incluye como contrato principal el de la obra correspondiente al que están asociados varios contratos, generalmente de asistencia técnica. Dentro de esta actuación se han analizado de modo particular los expedientes principales correspondientes a las tres obras, más cinco contratos de asistencia técnica asociados a éstas, entre ellos el contrato del diseño técnico de la Nueva Área Terminal. El importe real contratado a 31 de diciembre de 2004 para estos contratos ascendía a 1.385.992 miles de euros, que supone el 94% del coste total previsto para la actuación a esa fecha.

Bajo la denominación Accesos y Circulación y Estacionamiento de aeronaves están comprendidas las obras de urbanización y accesos a la Nueva Área Terminal, las obras de construcción de las plataformas, remotos y rodaduras (circulación y estacionamiento de aeronaves) y el desvío y soterramiento de un tramo de la carretera M-111 que llevó a cabo AENA y que entregó en 2003 a la Comunidad de Madrid. Se han analizado de modo particular los cuatro expedientes de contratación principales correspondientes a las obras de construcción de la plataforma del dique y de la plataforma del Satélite que, a 31 de diciembre de 2004 presentaban un importe contratado de 261.689 miles de euros, lo que supone el 45% del coste total previsto a esa fecha para esta actuación; y la entrega a la Comunidad de Madrid con la consiguiente baja en la contabilidad de AENA por un importe de 55.531 miles de euros, de un tramo de la carretera M-111 (1.770 metros en túnel) que AENA tuvo que desviar y soterrar para poder construir las nuevas pistas de vuelo.

La actuación Campo de vuelo está integrada fundamentalmente por las obras de construcción de las dos nuevas Pistas de Vuelo previstas en el Plan Director de 1999, incluyendo un sistema de mando y control de balizamiento, dos edificios de salvamento y extinción de incendios, estaciones automáticas de meteorología, un sistema de suministro de energía eléctrica ininterrumpido en caso de emergencia, varias plantas separadas de hidrocarburos y una instalación para eliminar la formación de hielo en las aeronaves. Además la actuación también incluye la Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios para conectar el Nuevo Edificio Terminal y el Edificio Satélite y que cruza por debajo del campo de vuelo y los convenios firmados por AENA con las Compañías eléctricas para modificar las líneas eléctricas. Se han examinado de modo particular los dos contratos principales de ejecución de la obra

civil de las Pistas de Vuelo, dos contratos principales correspondientes a las dos primeras fases de la prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios y el contrato de asistencia técnica de redacción del proyecto constructivo de la prolongación del Túnel. El importe contratado a 31 de diciembre de 2004 por estos cinco contratos ascendía a 467.730 miles de euros, que representa el 38% del coste previsto a esa fecha para toda la actuación.

La actuación Sistemas tecnológicos comprende la implantación de un sistema automatizado de tratamiento de equipajes de salida y tránsito con clasificación mecanizada (SATE), la instalación de un sistema de transporte de viajeros entre el Nuevo Edificio Terminal y el Edificio Satélite denominado People Mover Intra-terminales (APM-INTRA) y la ampliación y mejora de los sistemas energéticos. Se han analizado de modo particular los expedientes de contratación principales correspondientes al SATE y al APM-INTRA y tres expedientes de contratación de asistencia técnica del sistema APM-INTRA, por un importe total contratado a 31 de diciembre de 2004 de 382.772 miles de euros que supone el 82% del importe contratado a esa fecha para toda la actuación.

La agrupación denominada General del Plan Barajas incluye distintos expedientes de contratación de menor cuantía económica que no se pueden encuadrar en una actuación específica (estudios y análisis necesarios para el diseño, comunicación y publicidad, demoliciones, planes de emergencia y seguridad y salud laboral, contratos de puesta en operación de la ampliación).

En el grupo de actuaciones Anteriores al Plan Director de 1999 se incluyen otras inversiones que, con anterioridad a la aprobación del Plan Director se habían llevado a cabo en el Aeropuerto de Madrid-Barajas y que formaban parte del Plan Barajas, como la construcción de la Tercera Pista de Vuelo y la Torre de Control.

Algunas Inversiones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas eran responsabilidad de otras Direcciones de AENA. El importe total contratado a 31 de diciembre de 2004 por estas inversiones era de 326.280 miles de euros y comprende expedientes de contratación con diversos objetos como la instalación de sistemas y comunicaciones para la Torre de Control y para el Centro de Control de Tránsitos, asistencias técnicas para la puesta en explotación de la ampliación del Aeropuerto, suministro de pasarelas de embarque, adquisición con instalación de un Sistema automatizado de inspección de equipajes, de un Sistema integrado de control de accesos y de una red multiservicio y ejecución de obras en las calles de rodaje y balizamiento de la Tercera Pista antes de la aprobación del Plan Director. Entre estas Inversiones se ha analizado con especial detalle por su importancia económica el contrato de suministro con instalación de pasarelas de embarque y de equipos de servicio a aeronaves para el Edificio Satélite, cuyo importe contratado a 31 de diciembre de 2004 era de 26.538 miles de euros.

En los siguientes apartados se exponen, en primer término, la información general sobre el régimen jurídico y los procedimientos internos aplicados por AENA en sus contrataciones, a continuación los resultados del análisis de cada uno de los contratos que se han examinado de modo particular cuyos datos generales figuran en los Anexos IV a VII y, para finalizar, a modo de resumen, las consideraciones y valoraciones generales extraídas del análisis particular de los contratos.

II.2.1.1 ASPECTOS GENERALES DEL PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN DE AENA

Las inversiones ejecutadas mediante contrataciones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto Madrid-Barajas estaban reguladas por la Norma General de Contratación aprobada por el Consejo de Administración de AENA en 1994 (con sus sucesivas modificaciones), debiendo respetarse los principios de publicidad y concurrencia (salvo que la naturaleza de la operación a realizar fuese incompatible con estos principios) con arreglo a lo establecido en la disposición adicional sexta de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, así como los de igualdad y no discriminación establecidos en la Ley 48/98 sobre Procedimientos de Contratación de los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones.

AENA disponía de un sistema de información denominado SIGA (sistema integrado de gestión de adquisiciones) mediante el cual se realizaba el seguimiento de los expedientes de contratación, registrando toda la información relevante correspondiente a un contrato (Dirección Responsable, objeto, procedimiento de adjudicación, contratista, fecha e importe de licitación y de adjudicación, fecha de inicio del contrato, importe del contrato, modificados, importe certificado, fecha de finalización...).

En general, el procedimiento de contratación comenzaba con la emisión por la Unidad proponente de la Propuesta de inicio de expediente que, acompañada por el proyecto o memoria justificativa de la necesidad de la contratación, la propuesta de cláusulas a incluir en el Pliego de cláusulas administrativas particulares que debía contener los criterios generales objetivos aplicables a la evaluación técnica de las ofertas que se presentaran, el Pliego de prescripciones técnicas y el Certificado de inclusión en el Plan de Inversiones, debía ser aprobada por el órgano competente que, en el caso de los contratos más significativos de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, era el Consejo de Administración. Una vez aprobado el Inicio del expediente se procedía a la publicación del anuncio de la licitación en prensa, en el BOE y en el DOCE excepto en los procedimientos negociados sin publicidad.

Finalizado el plazo para la presentación de ofertas se procedía a la apertura de las presentadas en la Mesa de contratación, a su comprobación y registro y a la remisión de la documentación técnica a la Unidad pro-

ponente para que evaluase las ofertas según los criterios y subcriterios técnicos. Posteriormente la Unidad de contratación realizaba la evaluación económica y, con la evaluación técnica, se elaboraba un estudio comparativo de las ofertas recibidas que era remitido, junto con el expediente, a la Mesa de contratación.

La evaluación de las ofertas presentadas para la selección del contratista se realizaba hasta el año 2001 conforme a los criterios objetivos que debían incluir los pliegos. En junio de 2001 se modificó la Norma de Contratación de AENA, estableciéndose que se aplicaría el sistema de selección de la oferta más ventajosa en los concursos en los que no se hubiese definido explícitamente otro sistema concreto de selección. Desde entonces las ofertas presentadas a la licitación y aceptadas (por presentar la documentación exigida en los pliegos que, entre otros, acreditaba la solvencia económica del ofertante y la experiencia previa), eran evaluadas técnicamente de la siguiente manera: las ofertas que no alcanzaban una puntuación técnica igual o superior al 50% de la máxima posible se consideraban de calidad técnica inaceptable y no eran tenidas en consideración para la evaluación económica; y las restantes ofertas se consideraban de calidad técnica elevada o suficiente dependiendo de que su evaluación superase un valor fijado por la Mesa de contratación en el modo establecido en la Norma.

El contrato debía adjudicarse a la oferta más económica entre las incluidas en el intervalo de calidad técnica elevada, salvo si existía una diferencia económica sustancial (superior a 1/4 de la diferencia de puntuación técnica) con la mejor oferta (la más económica) de calidad técnica suficiente, en cuyo caso la Mesa de contratación sometía la decisión final al Órgano de contratación AENA, que decidía a cuál de las dos ofertas se adjudicaba el contrato. Por otra parte, en la Norma se calificaban como ofertas anormalmente bajas aquellas cuyo importe era inferior al 90% del precio medio de todas las ofertas admitidas con calificación técnica elevada o suficiente.

La Mesa de contratación analizaba el expediente y elevaba al Órgano de contratación la Propuesta de adjudicación, finalizándose el proceso de contratación con la Adjudicación por el Órgano de contratación, la prestación de la fianza correspondiente por el adjudicatario (en general, del 4%) y la formalización del contrato en el plazo de 30 días para las uniones temporales de empresas y 15 para sociedades mercantiles.

Tras la formalización del contrato, el régimen de su ejecución se fijaba en el propio contrato y sus pliegos. En general, los trabajos realizados se acreditaban mensualmente, emitiendo AENA una relación valorada de los trabajos ejecutados y la correspondiente certificación que era registrada en la contabilidad de AENA. El adjudicatario emitía la factura correspondiente a la certificación incluyendo el IVA (16%) y AENA efectuaba el pago de la factura, normalmente en un plazo de 90 días desde su recepción.

En algunos contratos, fundamentalmente de obra, los pliegos establecían que existiría una garantía especial del correcto cumplimiento del objeto del contrato, mediante las retenciones en el pago de las certificaciones de un porcentaje (que variaba según el contrato entre el 4 y el 10%) del valor de la obra ejecutada. Esta retención debía ser devuelta al contratista en el momento fijado en el contrato, normalmente tras recepción provisional de la obra.

Los contratos de obra de larga ejecución solían establecer que sería aplicable la revisión de precios cuando hubieran transcurrido seis meses desde la adjudicación y se hubiera certificado al menos el 20% del presupuesto total del contrato, sin que este volumen fuera objeto de revisión.

La recepción provisional determinaba formalmente la finalización y cumplimiento del objeto del contrato a satisfacción de AENA y debía producirse dentro del mes siguiente a la entrega o realización de la prestación. En el plazo de 3 meses a contar desde la recepción provisional, se procedía a la liquidación provisional del contrato, exclusivamente destinada a determinar las diferencias de mediciones entre lo estimado en el contrato y lo realmente ejecutado y, si se había ejecutado más o menos de lo estimado, se aprobaba en la liquidación provisional el importe correspondiente al exceso de medición o la disminución por trabajos no realizados.

A partir del momento de la recepción provisional comenzaba a contar el plazo de garantía (el que se estableciese para cada contrato, normalmente de un año aunque podía estar fijado en función de la terminación de otros contratos), transcurrido el cual, si el informe del director del expediente era favorable, quedaba extinguida la responsabilidad del contratista realizándose, en el plazo de un mes, la recepción y liquidación definitivas.

II.2.1.2 Asistencias Técnicas para el diseño, redacción de proyectos, supervisión arquitectónica y gestión de la construcción de la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Madrid-Barajas

Dentro de la primera fase del Plan Barajas, en diciembre de 1995 el Consejo de Administración de AENA, tras varios estudios de consultoras, aprobó los esquemas básicos para la contratación del Diseño Técnico de la Nueva Área Terminal del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Inicialmente estaba previsto que la selección del contratista se realizara por concurso restringido pero en febrero de 1997 el Consejo de Administración de AENA decidió que se llevara a cabo por concurso abierto.

Según consta en el acta de la Mesa de contratación, la comisión de evaluación del concurso analizó las ofertas en función de criterios técnicos, especialmente de diseño funcional. El Consejo de Administración adjudicó el contrato en octubre de 1997 a la propuesta con mejor valoración técnica por un precio de 12.005

miles de euros (la baja respecto al presupuesto era del 0,13%) y, como premio por participar y superar el análisis funcional, otorgó 4 accésit de 60 miles más otros 3 premios de 18 miles. El contrato se formalizó en el mes siguiente con un plazo de 37 meses.

El contrato tenía por objeto el diseño técnico y la redacción de proyectos técnicos para la Nueva Área Terminal (NAT), incluyendo los trabajos de recogida de datos, la realización de estudios previos, la redacción de un proyecto básico del potencial desarrollo de la NAT (que comprendiera tanto el Edificio Terminal y los Aparcamientos que se planeaba construir como la posible ampliación con un Edificio Satélite) y la elaboración de los proyectos constructivos del Nuevo Edificio Terminal y de los Edificios para Aparcamientos de vehículos (con al menos 6.000 plazas) y las vías de circulación circundantes. Todo ello se basaba en estimaciones de tráfico anual de pasajeros de 35,3 millones para el año 2005 y de 44,4 millones para el 2010. Según la previsión inicial, la Terminal a construir debía tener una superficie aproximada de 140.000 metros cuadrados y se esperaba su puesta en servicio en el año 2000, con un presupuesto estimado de obras de 30.000 millones de pesetas incluidos los Aparcamientos. Al finalizar la ejecución de este contrato el proyecto constructivo del Edificio Terminal comprendía 470.261 metros cuadrados y 9.125 plazas del Aparcamiento.

Además, el adjudicatario del diseño técnico debía asesorar a AENA para la elección del constructor que ejecutaría las obras y asumir el apoyo a la dirección de la obra durante su ejecución, aclarando los aspectos del diseño que la dirección de la obra considerase insuficiente y elaborando diseños de detalle que completasen lo especificado en los proyectos técnicos redactados.

Los pagos al adjudicatario habían de abonarse en el modo siguiente: 30% al terminar el proyecto básico, 40% al terminar el proyecto constructivo del Edificio Terminal y Aparcamientos; 10% al término de la primera fase de la obra (en diciembre de 1999); 10% al concluir la segunda fase de la obra (en diciembre de 2000) y 10% al finalizar la obra. El periodo de garantía duraría hasta la recepción provisional de las obras objeto del proyecto.

En su ejecución se produjeron siete modificaciones del contrato que supusieron un incremento total del precio de 6.377 miles, un 53% del importe del contrato adjudicado, y una reducción de seis meses del plazo original, que finalmente concluyó en junio del año 2000. Las modificaciones acordadas fueron consecuencia de la evolución del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas: el plan inicial existente en 1997 de construir una nueva Terminal con la posibilidad de un mayor desarrollo posterior por fases (Edificio Satélite), se fue transformando en un proyecto de más envergadura que acabó siendo el proyecto de construcción conjunta del Edificio Terminal y Aparcamiento de mayores dimensiones, junto con el Edificio Satélite, y dos nuevas pistas de vuelo, un Sis-

tema automatizado de tratamiento de equipajes (SATE) y un Sistema de transporte de pasajeros entre el Edificio Terminal y el Satélite con un tren sin conductor (APM INTRA). Esta evolución dio lugar a que, con posterioridad a la adjudicación del contrato se multiplicara el presupuesto estimado de las obras, conservándose de la propuesta del contratista únicamente el diseño inicial al modificarse casi toda la concepción de edificios, aparcamientos y accesos prevista en un principio. Con ello, el adjudicatario del proyecto inicialmente sacado a concurso acabó sien-

dolo de otro de diferente y mayor entidad cuyo coste era superior en más de un 50% al importe inicialmente contratado.

A 31 de diciembre de 2004 se había producido la liquidación provisional del contrato, pero no la definitiva al extenderse el período de garantía hasta la finalización de las obras del Edificio Terminal y de los Aparcamientos y accesos próximos.

Las variaciones finalmente producidas en el precio y plazo del contrato fueron las que se resumen en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 5 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	feb-97	12.005	-	37	-
Modificado 1	jun-98	0	-	0	-
Modificado 2	mar-99	3.816	32%	0	-
Modificado 3	mar-99	348	3%	0	-
Modificado 4	jul-99	5.296	44%	0	-
Modificado 5	sept-99	0	-	0	-
Modificado 6	mar-00	34	-	0	-
Modificado 7	jun-00	-3.117	-26%	-6	-16%
Total modificados		6.377	53%	-6	-16%
Total Contrato		18.382		31	

La elaboración del diseño técnico comenzó a finales de noviembre de 1997 y en junio de 1998 se formalizó la primera modificación del contrato ya que el contratista no había podido entregar el Proyecto Básico en marzo de 1998 debido a la falta de definición por parte de AENA en los parámetros de diseño (tres meses después de la fecha señalada inicialmente para que estuviese finalizado el proyecto básico se estaba aún en la fase de toma de datos para la redacción). Se acordó dividir el primer pago (30% del precio) en dos partes: el 15% en el momento de la toma de datos para la redacción del proyecto básico y el otro 15% a la entrega del proyecto.

Desde esta primera modificación y hasta la formalización de la siguiente, la documentación del expediente refleja los cambios producidos en la concepción del proyecto que había servido de base para la propuesta del contratista: el desplazamiento de los Edificios Terminal y Satélite hacia el sur; la interferencia con la solución de accesos y Aparcamientos por la existencia de la autovía de Alcobendas M-110; la incorporación del sistema SATE, que no se adaptaba a la configuración geométrica del Edificio Terminal propuesto; la indefinición de los parámetros de partida imprescindibles para la correcta definición geométrica y funcional de las distintas áreas y dependencias del Edificio Terminal; la supresión de una planta del Terminal que provocaba la necesidad de reubicar y modificar la prác-

tica totalidad de las instalaciones del Terminal; la participación de otras asistencias no conocidas por el contratista que podrían afectar a su trabajo, etc.

La segunda modificación del contrato se produjo en marzo de 1999 y supuso un aumento del precio del contrato de 3.816 miles de euros, con un incremento del 32% respecto al importe de adjudicación, sin variación de plazo aunque sí de los hitos de entrega de los trabajos. La modificación era consecuencia de la fijación de nuevos parámetros de actuación al decidirse acometer simultáneamente la ejecución del Edificio Terminal y el Edificio Satélite (circunstancia que, cuando se adjudicó el contrato, era únicamente una posibilidad de máximo desarrollo del Aeropuerto que sólo iba a ser considerada a nivel de proyecto básico, no constructivo). Esta decisión se justificó por las mayores necesidades de estacionamiento de aeronaves debidas al incremento del tráfico previsto entonces respecto del previsto en la fecha de presentación de las ofertas, junto con la tendencia seguida en los grandes Aeropuertos de disponer de un gran número de puertas asistidas por pasarelas. Todo ello conducía a que la solución técnica propuesta en la oferta del contratista no resultase válida e impedía el comienzo de la redacción de los proyectos básicos, al ser necesaria la adaptación de la oferta adjudicada a los nuevos requisitos establecidos por AENA.

Del importe del modificado, 2.556 miles de euros correspondían a los trabajos desarrollados por el adju-

dicatario desde finales de noviembre del año 1997 hasta septiembre de 1998 como asistencia técnica para el análisis de alternativas del diseño: 900 mil a los trabajos desarrollados por el adjudicatario entre septiembre y noviembre de 1998 en la redacción de la documentación para la adaptación de la oferta adjudicada al nuevo diseño; y 360 mil a la modificación de los hitos de entrega de los trabajos, adelantándose la fecha de entrega del proyecto básico del Edificio Satélite (cuyo proyecto constructivo fue adjudicado a la misma Empresa mediante otro contrato) a la misma fecha que la del proyecto básico del Edificio Terminal y Aparcamiento, que se fijó en abril de 1999, quedando los proyectos constructivos del Terminal y Aparcamientos para diciembre de 1999.

El tercer modificado del contrato, de marzo de 1999, supuso un aumento de 348 miles de euros, con un 3% de incremento respecto al importe del contrato original y una modificación en los plazos de entrega que hizo que los proyectos básicos hubiesen de entregarse en mayo de 1999 y el constructivo en enero de 2000. El modificado era consecuencia de la nueva configuración del campo de vuelo que se estaba diseñando en el proceso de elaboración del Plan Director, que obligaba a reubicar los Edificios para acercarlos a las pistas y disminuir los recorridos de rodadura de los aviones. Fue necesaria la reubicación de los Edificios Terminal y Satélite hacia el este, lo que dejaba la torre de control muy próxima al Edificio Satélite y eliminaba tres posiciones de avión, por lo que también hubo de ampliarse el Edificio. Además, los tiempos de recorrido de equipajes entre el Terminal y Satélite resultaban excesivos, por lo que se varió el SATE y se introdujeron modificaciones en los Edificios Terminal y Satélite que incrementaron las superficies bajo rasante en ambos Edificios.

Una vez entregado en mayo de 1999 el Proyecto Básico del máximo desarrollo de la Nueva Área Terminal, en julio de 1999 se produjo la cuarta modificación del contrato, que se justificó por el incremento de superficies a proyectar respecto a la oferta inicial, autorizándose un incremento del precio de 5.296 miles de euros (un 44% de aumento respecto al del contrato original) y un adelanto a noviembre de 1999 en la entrega del proyecto constructivo del Edificio Terminal y Aparcamientos. La modificación incluía un incremento de 1.502 miles de euros por honorarios correspondientes a los proyectos básicos ya entregados, al incrementarse el total de metros de los Edificios del NAT de 709.687 a 1.005.793 metros cuadrados totales. También aumentaban los honorarios del proyecto constructivo pendiente de entrega en 3.794 miles, al incrementarse la superficie a proyectar del Edificio Terminal y del Aparcamiento.

En septiembre de 1999 se produjo la quinta modificación del contrato que permitió adelantar al contratista parte del precio ya que se acordó dividir el pago del 40% del precio del contrato que debía realizarse en el momento de la entrega del proyecto constructivo en dos pagos: uno del 25% a la entrega de los planos

de diseño definitivos en septiembre de 1999 y otro del 75% a la entrega de los proyectos constructivos en noviembre de 1999.

La sexta modificación del contrato fue en marzo de 2000 y supuso un incremento de 34 mil euros que recogían, por un lado, una disminución de 239 miles por trabajos previstos y que finalmente no se ejecutaron y, por otro, un incremento de 273 miles principalmente por el aumento de superficies a proyectar por nuevas necesidades detectadas en la redacción del proyecto constructivo del Edificio Terminal y del Aparcamiento.

En junio de 2000 se modificó por séptima vez el contrato reduciéndose el precio 3.117 miles de euros (-26%) y finalizando en ese mismo mes la ejecución del contrato. Se suprimieron los trabajos de asistencia a la dirección de la obra que estaban incluidos en el objeto del contrato, ya que AENA consideró que, tras las modificaciones y ampliaciones de los proyectos, esa asistencia era de mayor entidad, y debía contratarse de modo separado. Se justificó la necesidad de contratar la asistencia mediante un nuevo expediente porque AENA consideró «que las funciones requeridas al Projectista para la fase de obra no son las adecuadas, debiéndose proceder a una redefinición de las mismas, entendiéndose, además, que el alcance es superior al inicial, al haberse incrementado sustancialmente el presupuesto y el plazo de ejecución de las obras».

Por razones técnicas y atendiendo consideraciones artísticas, AENA estimó que la Empresa que había realizado el proyecto constructivo era la que debía realizar la asistencia técnica. En consecuencia, en junio de 2000 se adjudicó por el procedimiento negociado sin publicidad a la misma Empresa a la que en su día se había adjudicado el diseño y el proyecto básico inicial (y el constructivo) el contrato de Asistencia Técnica a la supervisión arquitectónica e ingeniería para las obras de la Nueva Área Terminal: Edificio Terminal, Aparcamiento y accesos próximos, por importe de 9.015 miles de euros y plazo de ejecución de 38 meses.

El contrato tenía por objeto la supervisión del desarrollo arquitectónico y de ingeniería de la obra del Edificio Terminal y del Aparcamiento y accesos próximos, mediante la integración en la Dirección de la Obra; y, entre otras funciones, debía validar la ingeniería detallada de construcción (IDC) realizada por el contratista de la obra en los aspectos tanto de diseño arquitectónico como de ingeniería, así como las eventuales modificaciones propuestas por la Dirección de la Obra, y asistir a la definición del proyecto en las áreas arquitectónica y de ingeniería cuando fuese necesario para el desarrollo de los trabajos de la IDC.

A 31 de diciembre de 2004 este contrato había tenido 4 modificados por un importe total de 6.512 miles y 19,5 meses, lo que supone un incremento del 72% respecto al importe de adjudicación y un 51% respecto al plazo inicial. En el siguiente cuadro se resumen las variaciones que sufrió el contrato.

Cuadro nº 6 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	jul-00	9.015		38	
Modificado 1	mar-02	1.803	20%	0	-
Modificado 2	abr-03	2.923	32%	3,5	9%
Modificado 3	feb-04	649	7%	5	13%
Modificado 4	dic-04	1.137	13%	11	29%
Total modificados a 31 de diciembre de 2004		6.512	72%	19,5	51%
Total contrato a 31 de diciembre de 2004		15.527		57,5	

La mayor parte de las modificaciones de este contrato obedecen a retrasos en la ejecución de las obras del Edificio Terminal y del Aparcamiento y accesos próximos que eran el objeto de la asistencia.

En marzo del año 2002 se produjo la primera modificación por un importe de 1.803 miles de euros (un 20% de incremento) motivada por la necesidad de incremento del número de horas/hombre en cuantía suficiente para hacer frente a las necesidades de la obra. Los modificados segundo y tercero del expediente, formalizados en abril de 2003 y febrero de 2004 respectivamente por importes de 2.923 miles de euros (32% sobre el presupuesto de adjudicación) y 649 miles (7%) e incrementos de plazo de ejecución de tres meses y medio (9% del plazo) y 5 meses (13% del plazo), se debieron a retrasos en la ejecución de las obras objeto de la asistencia. En diciembre de 2004 se produjo el cuarto modificado, motivado por los retrasos en las obras y la necesidad de mantener la asistencia una vez concluida la obra, por importe de 1.137 miles de euros (13% del presupuesto de adjudicación) y con una ampliación de plazo de 11 meses (incremento de 29% del plazo). A 31 de diciembre de 2004 se había certificado por importe de 15.190 miles de euros, lo que supone un 98% del importe total del contrato, y se preveía la finalización en el mes de abril de 2005. En junio de 2005 se modificó de nuevo el contrato, por importe de 563 miles de euros (6% del presupuesto de adjudicación) y aumentándose 6 meses el plazo (incremento del 16%).

Una vez que, en los primeros meses de 1999, AENA decidió acometer simultáneamente la ejecución del Edificio Terminal y la del Edificio Satélite, se iniciaron los trámites para la contratación de la redacción del proyecto constructivo del Edificio Satélite. En junio de 1999, AENA adjudicó el contrato de Asistencia Técnica a la redacción del proyecto constructivo del Edificio Satélite del Nuevo Área Terminal del Aeropuerto Madrid-Barajas, por procedimiento negociado sin publicidad y sin concurrencia (justificándolo por moti-

vos técnicos y artísticos), por importe de 5.102 miles de euros y 5 meses de plazo, al mismo adjudicatario del contrato de diseño técnico de la NAT, que había elaborado el proyecto básico de la NAT y el proyecto constructivo del Edificio Terminal.

El expediente tuvo una única modificación de prórroga de plazo de dos meses debida a la necesidad de unificar criterios y formatos con el proyecto del diseño de la NAT, aprobándose esta prórroga en enero del año 2000 cuando ya había finalizado el plazo de ejecución del contrato previsto inicialmente (diciembre de 1999). El contrato finalizó en la fecha prevista en la prórroga, febrero de 2000, realizándose la recepción provisional en diciembre de 2000. Aunque inicialmente el contratista no estuvo conforme con el importe de recepción por discrepancias en la medición final, en marzo de 2001 se produjo la liquidación provisional del expediente por el importe convenido en el contrato sin gasto adicional y sin reclamación posterior del contratista. El importe total de adjudicación del contrato había sido certificado en febrero de 2000, no existiendo importes pendientes de abono. El periodo de garantía se extendía hasta la recepción provisional de las obras, por lo que a 31 de diciembre de 2004 no se había producido la recepción definitiva del contrato al no haber concluido esas obras.

El contrato de Asistencia Técnica de supervisión arquitectónica e ingeniería de la obra del Edificio Satélite también se adjudicó en septiembre de 2001, por procedimiento negociado, sin publicidad ni concurrencia, a la misma adjudicataria de los contratos de diseño técnico del NAT y del proyecto constructivo del Satélite por 5.409 miles de euros y 28 meses de plazo. El contrato se firmó en octubre de ese año.

El importe del contrato se elevó, tras dos modificaciones, a 6.633 miles de euros, incrementándose en un 23% el precio de adjudicación y a 36 meses el plazo (un incremento del 29% del inicial).

El primer modificado de abril de 2003, por importe de 784 miles de euros (incremento del 15% sobre la adjudicación), estaba motivado, al igual que en el contrato de supervisión arquitectónica e ingeniería del Edificio Terminal y Aparcamientos y accesos, por la necesidad de reforzar el equipo de instalaciones y el número de horas/hombre para poder hacer frente al trabajo de IDC. El segundo modificado de julio de 2004 elevó el precio del contrato 440 miles y su plazo 8 meses, siendo su causa la necesidad de mantener la asistencia hasta la terminación de las obras del Edificio Satélite que se habían retrasado en su ejecución.

Aunque la ejecución del contrato finalizó en octubre de 2004, un año más tarde aún no se había realizado su recepción provisional al haber atendido AENA una petición del contratista en tal sentido.

Debido a la complejidad de las obras de construcción del Edificio Terminal y de los Aparcamientos, AENA decidió contratar con una consultora la asistencia a las direcciones de las obras mediante unos equipos técnicos de gestión de la construcción. En consecuencia, en julio de 2000 se adjudicó por concurso público el contrato de Asistencia Técnica de equipo de gestión de la construcción «Nueva Área Terminal del Aeropuerto Madrid-Barajas: Edificio Terminal, Aparcamiento y accesos próximos», con un importe de 12.160 miles de euros y 38 meses de ejecución. (En noviembre de 2001, AENA adjudicó mediante concurso abierto un contrato de objeto similar pero referido a las obras del Edificio Satélite, a otro adjudicatario).

El contrato tenía por objeto la prestación de asistencia técnica de equipo de gestión de la construcción para

las obras del Edificio Terminal, Aparcamiento y accesos próximos, mediante la integración de la Dirección de la Obra y cuatro equipos técnicos con responsabilidades funcionales delimitadas (el equipo técnico gestor del control de calidad, el equipo de Laboratorio de Control de Calidad, el equipo de vigilancia de ejecución de unidades de obra y el equipo de supervisión y auditoría del programa de trabajo).

Se presentaron 7 ofertas al concurso, que se evaluaron conforme a los criterios objetivos establecidos en los Pliegos. Se dio el mismo peso a las evaluaciones técnicas y a las económicas (ponderándose al 50% cada una de ellas) y se adjudicó el contrato a la UTE con la segunda mejor puntuación técnica en su oferta, cuya proposición económica suponía una baja del 19% respecto al presupuesto, que era de 15.025 miles de euros.

La ejecución comenzó en septiembre de 2000, sufriendo tres modificaciones que respondían a incrementos del volumen de las obras a gestionar (modificados en las obras) y retrasos en su ejecución, lo que requería la prolongación de la asistencia hasta la conclusión de las obras y, con posterioridad a la finalización, para la integración con otras instalaciones no propiamente de los Edificios, conclusión de los informes de calidad y mediciones e informes finales.

Hasta el 31 de diciembre de 2004 el contrato tuvo dos modificados que elevaron su precio en 2.136 miles (18% del importe inicial) y su plazo en 11,5 meses (30% del inicial), todo ello con arreglo al siguiente detalle:

Cuadro nº 7 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	ago-00	12.160	-	38	-
Modificado 1	ago-03	1.277	11%	5,5	14%
Modificado 2	jun-04	859	7%	6	16%
Total modificados a 31 de diciembre de 2004		2.136	18%	11,5	30%
Total contrato a 31 de diciembre de 2004		14.296		49,5	

A 31 de diciembre de 2004 se había certificado y facturado por importe de 14.033 miles de euros.

Con posterioridad a la fecha prevista de finalización del contrato (octubre del año 2004), se formalizó en marzo del año 2005 la tercera modificación, que incrementó el importe 191 miles de euros y estableció como fecha final la de la firma del modificado, lo que pone de manifiesto que esta firma tuvo como finalidad el reconocer contractualmente variaciones anteriormente producidas.

II.2.1.3 Edificio Terminal

La obra denominada Nueva Área Terminal en el Aeropuerto Madrid-Barajas. Edificio Terminal se adjudicó en marzo del año 2000 por importe de 541.816 miles de euros y 38 meses de plazo. Su objeto era la construcción del Edificio Terminal.

El contrato se adjudicó mediante concurso abierto con un presupuesto de 449.539 miles de euros que únicamente

te tenía carácter indicativo (justificándose esta particularidad, poco frecuente en la contratación, por la envergadura de la obra, que hacía imposible establecer con precisión el importe real de la construcción). Las dos ofertas que se presentaron fueron de importe superior al presupuesto y, en marzo de 2000, el Consejo de Administración de AENA adjudicó el expediente por 541.816 miles (un incremento respecto al presupuesto estimado del 21%) a una de ellas, exclusivamente por criterios técnicos (aunque también era la oferta de menor importe) al no alcanzar la otra oferta la evaluación técnica mínima exigida. En el pliego de la convocatoria los criterios de selección del contratista eran básicos; y un mes después de la publicación de la convocatoria en el BOE, cuando faltaban tres semanas para que terminase el plazo de presentación de ofertas, se publicó una modificación de los pliegos en la que se especificaban con más detalle los criterios para seleccionar el contratista y sus puntuaciones.

En este contrato se produjeron siete modificados, dos revisiones de precios y una reclamación económica, con un incremento total del importe de 174.158 miles, lo que supone un 32% respecto al presupuesto inicial del contrato. También se incrementó el plazo de ejecución 18,5 meses, lo que supone un incremento del 49% respecto al plazo inicial. A 31 de diciembre de 2004, el importe contratado ascendía a 715.974 miles, cantidad que representa el 17% del importe contratado a esa fecha para todos los contratos correspondientes a la ampliación del Aeropuerto.

El inicio de las obras del Edificio Terminal tuvo lugar en junio de 2000 y sus sucesivas modificaciones se produjeron, en general, como consecuencia de modificaciones del proyecto constructivo original en el desarrollo del proceso de ingeniería detallada de la construcción (IDC). En el siguiente cuadro se recogen los datos relacionados con las modificaciones:

Cuadro nº 8 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	may-00	541.816	-	38	-
Modificado 1	jun-00	-	-	-	-
Modificado 2	ene-01	1.050	-	-	-
Modificado 3	oct-01	2.318	-	-	-
Modificado 4	dic-02	66.878	12%	5,5	14%
Modificado 5	ago-04	35.408	7%	6	16%
Modificado 6	ago-04	-	-	4	11%
Modificado 7	dic-04	22.629	4%	3	8%
Total modificados a 31 de diciembre de 2004		128.283	24%	18,5	49%
Revisión de precios	nov-04	16.536	3%	-	-
Revisión de precios	dic-04	5.253	1%	-	-
Reclamación contratista	dic-04	24.086	4%	18,5	49%
Total modificados y otros a 31 de diciembre de 2004		174.158	32%	18,5	49%
Total contrato a 31 de diciembre de 2004		715.974		56,5	

En junio del año 2000 se aprobó la primera modificación del contrato que únicamente supuso cambios en el programa de trabajos. Los modificados segundo y tercero, de enero y octubre de 2001, por importe de 1.050 y 2.318 miles de euros respectivamente se debieron a cambios y ajustes de medición consecuencia de la IDC y a la modificación del proyecto por cambios a realizar en determinadas unidades de obra (principalmente fachadas y estructuras metálicas).

En diciembre de 2002 se firmó el modificado nº 4 por importe de 66.878 miles de euros y con una ampliación del plazo de ejecución del contrato 5,5 meses, lo que suponía un incremento de 12% del presupuesto y un 14% del plazo. La causa de esta modificación fue la indefinición del proyecto constructivo, lo que dio lugar a variaciones de medición, valoración de nuevas unidades de obra e incremento de la partida asignada a la Oficina Técnica del Constructor en la Obra que requie-

ría mayor dimensión para la realización de la ingeniería detallada de construcción.

En marzo de 2004 el contratista formuló una reclamación económica a AENA por 77.136 miles de euros, de los que 56.908 miles eran consecuencia de los cambios sustanciales de las condiciones de ejecución de la obra, 18.476 miles correspondían a reclamaciones varias que incluían interferencias con otros contratos del Plan Barajas y los restantes 1.752 miles eran costes financieros. Aunque la dirección de la obra no consideraba que procediese ningún pago, AENA encargó a la consultora que supervisaba el desarrollo general del Plan Barajas que valorara los posibles quebrantos al adjudicatario, ascendiendo su valoración a 24.086 miles, cantidad con la que estuvo de acuerdo el contratista y que fue aprobada por el Consejo de Administración en diciembre de 2004, lo que dio lugar a un incremento del 4% sobre el presupuesto del contrato.

La quinta modificación, de agosto de 2004, supuso un incremento en el precio de 35.408 miles de euros y de 6 meses en el plazo, lo que representó un incremento del 7% sobre el presupuesto de adjudicación y un 16% del plazo. El motivo era la adaptación del proyecto mediante modificaciones técnicas y la inclusión de requerimientos surgidos con posterioridad a su redacción, lo que dio lugar a variaciones de medición y valoración de nuevas unidades de obra. La prórroga del plazo se debió a las modificaciones introducidas y a la imposibilidad de finalizar las instalaciones de climatización hasta disponer de los fluidos procedentes de la central de cogeneración.

El modificado nº 6, también de agosto de 2004, produjo un incremento en el plazo de ejecución de 4 meses y la modificación del programa de trabajo, debido, de nuevo, a la imposibilidad de finalizar las instalaciones de climatización así como a la complejidad de los trabajos en la fase de terminación, remates y pruebas.

En noviembre del año 2004 el Consejo de Administración aprobó la revisión de precios prevista en el contrato para el periodo de mayo 2002 a noviembre 2004 por importe de 16.536 miles de euros, lo que supuso un incremento de precio del contrato del 3% respecto al precio de adjudicación.

En diciembre de 2004 se formalizó la séptima modificación, que supuso un aumento del precio de 22.629 miles de euros (4% sobre la adjudicación) y un incremento del plazo de 3 meses, debida a la adaptación del proyecto por incrementos en determinadas unidades de obra. En el mismo mes de diciembre de 2004 se aprobó la actualización de la revisión de precios por un importe de 5.253 miles de euros (1% sobre el presupuesto de adjudicación).

A 31 de diciembre del año 2004 se había certificado y facturado obra ejecutada por importe de 672.323 miles de euros, el 94% del importe contratado a esa fecha, quedando pendiente de certificar 43.651 miles.

II.2.1.4 Aparcamiento y accesos próximos

La obra de abril del año 2000 denominada Nueva Área Terminal del Aeropuerto Madrid-Barajas. Aparcamiento y accesos próximos se adjudicó por 140.962 miles de euros y a 31 de diciembre de 2004 estaba completamente ejecutada por un importe total de 176.190 miles de euros. El contrato, adjudicado por concurso público, abierto de modo paralelo a la obra del Edificio Terminal, tenía un plazo de ejecución de 37 meses y su objeto era la ejecución de las obras de los Edificios de Aparcamientos (seis módulos de 5 plantas cada uno conectados entre sí por pasarelas peatonales, con una superficie total de 309.000 metros cuadrados) y los accesos próximos que debían conectar la Nueva Área Terminal con el eje norte-sur y Aparcamiento remoto de taxis y empleados, segregando el acceso de los vehículos según se dirigiesen a salidas, llegadas o Aparcamientos. También se preveía la ejecución de una estación para el Metro y RENFE de cercanías integrada en los Edificios, obra ajena a la responsabilidad de AENA.

El presupuesto de 120.573 miles de euros era indicativo (igual que para la obra del Edificio Terminal), por la imposibilidad de establecer con precisión el importe real de la construcción a realizar. En el pliego de la convocatoria, como en el del Edificio Terminal, se contenían los criterios básicos de selección; y, cuando faltaban tres semanas para que terminase el plazo de presentación de ofertas, se publicó una modificación detallando las puntuaciones correspondientes a los criterios.

A la licitación se presentaron 6 ofertas, todas ellas con presupuesto mayor al de la licitación. Solo se tuvieron en consideración las ofertas cuya evaluación técnica era igual o mayor al 50% de la máxima posible, adjudicándose el contrato a la que tenía mejor valoración técnica y cuya oferta económica era la menor entre las dos que superaron la puntuación técnica mínima, aunque suponía un incremento respecto al presupuesto de licitación del 17%.

Durante la ejecución del contrato se produjeron 6 modificaciones que, junto con la medición final y la revisión de precios, elevaron el importe total en 35.228 miles de euros (25% del importe de adjudicación) y el plazo en 13 meses (34% del plazo primitivo). El cuadro siguiente refleja las incidencias producidas en la ejecución del contrato:

Cuadro nº 9

(miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	abr-00	140.962		37	
Modificado 1	jun-00	-	-	-	-
Modificado 2	dic-00	769	1%	-	-
Modificado 3	jun-01	-1	-	-	-
Modificado 4	feb-03	4.527	3%	6,5	18%
Modificado 5	mar-04	22.167	16%	4	11%
Modificado 6	jul-04	-	-	2,5	6%
Revisión de precios	nov-04	2.923	2%	-	-
Exceso Medición	dic-04	4.035	3%	-	-
Revisión de precios	dic-04	808	1%	-	-
Total modificados y otros		35.228	25%	13	34%
Total contrato		176.190		50	

El primer modificado del expediente únicamente supuso cambios en el programa de trabajos. Las segunda y tercera modificaciones, de diciembre de 2000 y junio de 2001, se debieron a cambios y ajustes de medición consecuencia de la IDC, incrementando su precio en 769 miles de euros la segunda modificación y disminuyéndolo la tercera en mil. En ambas se produjeron modificaciones en el programa de trabajos y en la tercera variaciones para adaptar los pagos a la realidad de las circunstancias de la obra.

El cuarto modificado, de febrero del año 2003, por un importe de 4.527 miles de euros y un incremento en el plazo de ejecución de 6,5 meses (incremento del 3% del presupuesto y del 18% del plazo) se debió a modificaciones introducidas por AENA en el proyecto que produjeron variaciones en la medición y nuevas unidades de obra y a la imposibilidad de ejecutar parte de la obra hasta que no se hubiesen ejecutado total o parcialmente otras obras, lo que obligó a elaborar un nuevo programa de trabajos.

La quinta modificación del expediente fue por importe de 22.167 miles de euros y con un aumento en el plazo de ejecución de 4 meses, lo que representa un incremento del 16% sobre el presupuesto de adjudicación y un 11% del plazo. Se debió a modificaciones del proyecto a través de la IDC, a la necesidad de dotar más medios para la realización de la IDC motivada por la indefinición del proyecto constructivo y al incremento de presupuesto de seguridad y salud en la obra ante el interés de AENA en asegurar una siniestralidad laboral inferior a la que se solía dar en este tipo de obras. La última modificación del expediente únicamente produ-

jo incremento en la duración del contrato (2,5 meses) por retrasos en la ejecución de las obras.

En noviembre de 2004 se incrementó el coste del contrato con la aprobación de la revisión de precios prevista para el periodo marzo 2002 a julio 2004 por importe de 2.923 miles de euros. En agosto de ese año se firmó el acta de recepción provisional y en diciembre el Consejo de Administración aprobó la liquidación provisional del expediente por un importe de 4.035 miles por exceso de medición de obra y 808 miles por la revisión de precios correspondiente a ese exceso de medición. En diciembre de 2004 la obra estaba totalmente certificada y facturada, no habiéndose todavía producido la recepción definitiva al extenderse el plazo de garantía doce meses de la recepción provisional.

II.2.1.5 Edificio Satélite

La adjudicación de la obra del Edificio Satélite se produjo mediante concurso público abierto, dividido en dos fases para sendas zonas: por un lado la parte mayor, situada al sur, y por otro la zona en la que en ese momento se ejecutaban obras de desvío y encauzamiento de arroyos y de un colector, zona que todavía no estaba disponible al estar condicionada por la DIA 2001. La tramitación se realizó para las dos fases por un presupuesto total de 327.193 miles de euros (296.603 miles correspondientes a la primera fase y los 30.590 miles restantes a la segunda), debiendo el licitador presentar su oferta conjunta para las dos zonas, estando previsto que AENA adjudicaría el primer lote y la empresa seleccionada permanecería como adjudicataria potencial para el segundo durante 15 meses, pasa-

dos los cuales AENA podía optar entre la ejecución de la segunda fase o desistir de ella.

Se presentaron 4 ofertas al concurso, de las que una se consideró técnicamente inaceptable. En la valoración de las tres restantes resultó adjudicataria del contrato la oferta con mejor valoración técnica. Inicialmente sólo se adjudicó la primera fase denominada Edificio Satélite excepto zona afectada por encauzamiento de arroyos, por importe de 277.621 miles de euros y plazo de 28

meses, quedando la UTE seleccionada como adjudicataria potencial para la segunda fase. El contrato se firmó en junio de 2001 y en julio se iniciaron las obras.

A 31 de diciembre de 2004 el importe de este contrato se elevaba ya a 395.048 miles de euros, lo que supone un incremento respecto a la adjudicación de un 42%, y el plazo a 43 meses, lo que supone un incremento del 54%. En el siguiente cuadro se recogen los datos de la evolución del contrato:

Cuadro nº 10

(miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	jun-01	277.621	-	28	-
Modificado 1	feb-02	1.406	1%	-	-
Modificado 2	feb-03	43.137	16%	3	11%
Modificado 3	jun-04	10.703	4%	5	18%
Modificado 4	jul-04	-	-	4	14%
Revisión de precios	nov-04	9.469	3%	-	-
Reclamación contratista	dic-04	13.587	5%	-	-
Modificado 5	dic-04	33.386	12%	3	11%
Revisión de precios	dic-04	5.739	2%	-	-
Total modificados y otros a 31 de diciembre de 2004		117.427	42%	15	54%
Total contrato a 31 de diciembre de 2004		395.048		43	

La primera modificación, de febrero de 2002, por un importe de 1.406 miles de euros se produjo para adaptar el proyecto a cambios en unidades de obra como consecuencia de la IDC y para reajustar los programas de trabajo. La segunda, de febrero de 2003, estaba motivada por la indefinición del proyecto constructivo, que dio lugar a variación de la medición, valoración de nuevas unidades de obra y necesidad de incrementar los medios de ingeniería para el desarrollo del proyecto, así como por la ampliación del programa de trabajo en 3 meses; e incrementó el importe del contrato en 43.137 miles de euros (un 16% sobre el presupuesto de adjudicación).

El tercer modificado, de junio de 2004, estaba causado de nuevo por la adaptación del proyecto mediante modificaciones técnicas y por los nuevos requerimientos surgidos con posterioridad a la redacción del proyecto, con un aumento del presupuesto de 10.703 miles (aumento del 4%) y un incremento del plazo de 5 meses.

El cuarto modificado, de julio de 2004, se produjo por la imposibilidad de finalizar las instalaciones de climatización hasta disponer de los fluidos procedentes

de la central de cogeneración y por la complejidad de los trabajos en la fase de terminación, ampliándose el plazo de ejecución en 4 meses.

En noviembre de 2004 se produjo la revisión de precios correspondiente a la revisión del periodo noviembre de 2002 a septiembre de 2004, que incrementó el presupuesto en 9.469 miles (un 3% sobre el presupuesto de adjudicación).

En abril de 2004 el adjudicatario reclamó a AENA el abono de 35.968 miles de euros, alegando que se habían producido desde el inicio de la ejecución hechos y decisiones adoptadas por AENA que afectaron al equilibrio económico del contrato así como interferencias con otras obras. En diciembre de 2004 se admitió parte de la reclamación por importe de 13.587 miles, dando lugar a un incremento de un 5% sobre el presupuesto de adjudicación. No se formalizó contrato ni se desembolsó fianza por el incremento, alegando AENA que no eran precisos al tratarse de una indemnización por un perjuicio causado al adjudicatario.

De nuevo el quinto modificado, de diciembre de 2004, se produjo por la adaptación del proyecto a los cambios realizados en diversas unidades de obra, actua-

lizándose las mediciones, y por la actualización de las instalaciones de aire acondicionado, electricidad, protección contra incendios, zona comercial, seguridad, etc. Supuso un incremento de 33.386 miles (12% sobre el presupuesto de adjudicación) y del plazo de ejecución de 3 meses, con lo que la nueva fecha de finalización del contrato se situaba en el 25 de febrero de 2005. Además, se recogió la revisión de precios, de 5.739 miles, aplicándose al incremento de medición.

A 31 de diciembre de 2004 se había certificado y facturado obra por 359.400 miles de euros, quedando pendiente de certificar 35.649 miles.

La segunda fase de la obra del Edificio Satélite, denominada Edificio Satélite, zona afectada por encauzamiento de arroyos, se adjudicó en marzo de 2002 al mismo contratista que ejecutaba la primera fase, conforme a su oferta inicial, por 28.632 miles de euros y 13 meses de plazo, formalizándose en el mes de abril.

A 31 de diciembre de 2004 el importe del contrato ascendía a 38.840 miles (con un aumento del 36% respecto a la adjudicación) y tenía previsto un plazo de ejecución de 33 meses (con un incremento del plazo inicial del 154%). En el siguiente cuadro se reflejan las principales incidencias de la ejecución del contrato:

Cuadro nº 11 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	abr-02	28.632		13	
Modificado 1	ago-02	-	-	5	38%
Modificado 2	feb-03	2.208	8%	3	23%
Modificado 3	jun-04	3.490	12%	5	38%
Modificado 4	jul-04	-	-	4	31%
Revisión de precios	nov-04	1.008	4%	-	-
Revisión de precios	dic-04	652	2 %	-	-
Modificado 5	dic-04	2.850	10%	3	23%
Total modificados y otros a 31 de diciembre de 2004		10.208	36%	20	154%
Total contrato a 31 de diciembre de 2004		38.840		33	

El primer retraso de 5 meses (que representaba un 38% de incremento del plazo) se produjo poco después de la formalización del contrato. La demora se debió a la imposibilidad de comenzar los trabajos en las fechas previstas por ser necesaria la previa demolición del antiguo encauzamiento de arroyos y del antiguo reboadero del colector de Barajas. También se decidió que la ejecución de las instalaciones eléctricas, de climatización y de comunicaciones se realizase de modo continuo y paralelo en los dos lotes.

La segunda modificación, que elevó el importe un 8% y el plazo un 23%, fue consecuencia, al igual que en el lote primero, de indefiniciones del proyecto constructivo que dieron lugar a variaciones de medición, a la valoración de nuevas unidades de obra y a la necesidad de incrementar los medios de ingeniería para el desarrollo del proyecto.

El tercer modificado, que elevó el importe en 3.490 miles de euros (incremento del 12% respecto a la adjudicación) y el plazo en 5 meses (38% de incremento),

se debió a la adaptación del proyecto mediante modificaciones técnicas y a la inclusión de requerimientos surgidos con posterioridad a la redacción del proyecto que dieron lugar variaciones de medición y valoración de nuevas unidades de obra.

El cuarto fue una ampliación de plazo de 4 meses por imposibilidad de finalizar las instalaciones de climatización hasta disponer de los fluidos procedentes de la central de cogeneración. El quinto modificado por 2.850 miles (incremento del 10%) y 3 meses (incremento del 23%) se debía de nuevo a adaptaciones en el proyecto por los cambios producidos en distintas unidades de obra con actualización de mediciones.

A diciembre de 2004 se había certificado de este segundo lote por importe de 36.822 miles de euros, quedando pendiente de certificar 2.018 miles.

En octubre de 2005 AENA preveía que la recepción provisional del Edificio Satélite se produjera a finales de ese año.

II.2.1.6 Plataformas de estacionamiento de aeronaves

La ampliación del Aeropuerto Madrid-Barajas incluía la construcción de plataformas de estacionamiento de aeronaves situadas al lado de los Edificios Terminal y Satélite. Se pretendía dotar al Edificio Terminal de una plataforma de estacionamiento de aeronaves para 37 posiciones asistidas por pasarelas telescópicas y posibilitar el estacionamiento de 22 aeronaves en remoto; y al Edificio Satélite de una plataforma de estacionamiento de aeronaves para 26 posiciones asistidas por pasarelas y 16 posiciones remotas. También se construirían calles de rodadura balizadas para la circulación de aeronaves entre los estacionamientos y el campo de vuelo, dos calles de rodadura enlazando con las que existían en el Aeropuerto y dos calles de salida rápida en las antiguas pistas de vuelo; y era preciso dotar a todas las posiciones de estacionamiento de las instalaciones necesarias de iluminación, red de abastecimiento de combustible y canalizaciones eléctricas para equipos de asistencia de aeronaves. Además se construiría una red de galerías de servicio (para cables eléctricos, comunicaciones y tuberías de fluidos de climatización) y de caminos perimetrales (para su utilización por los vehículos de seguridad, handling y mantenimiento).

Las obras de las plataformas del Edificio Terminal se dividieron en dos expedientes de contratación: la zona Este, más alejada del dique y con menos interferencias con la obra del Edificio Terminal, y la zona Oeste que sí podía estar condicionada por interferencias con la construcción del Terminal; y la contratación de las plataformas del Edificio Satélite se dividió en dos lotes que se tramitaron de forma conjunta: una parte que excluía la zona afectada por la pista de vuelo 18L-36R existente y otra para la zona afectada.

El contrato denominado Plataforma del Dique-Zona Este se adjudicó en abril de 2002 por 43.659 miles de euros y 13 meses de plazo.

La selección del contratista se realizó mediante un concurso, al que se presentaron 13 empresas licitadoras. Una de las ofertas (con baja del 17%) fue calificada de anormalmente baja al ser su proposición económica inferior al 90% del precio medio de las ofertas admitidas. De las restantes, 6 se consideraron de calidad técnica elevada y 6 de calidad técnica suficiente. El contrato se adjudicó a la Empresa más económica de las de calidad técnica elevada (era la 5ª empresa por puntuación técnica).

A 31 de diciembre de 2004 la obra estaba finalizada, habiendo ascendido su coste total a 45.709 miles de euros (con un 5% de incremento respecto a la adjudicación).

Las obras se iniciaron en mayo de 2002 y durante los siete primeros meses los importes certificados no se correspondieron con el Programa de Trabajos y Prevención de Certificaciones ya que, según expuso AENA, «la obra no pudo ajustarse al Plan de Obra de la oferta debido a interferencias con otras obras en ejecución». Únicamente se produjo un modificado, en abril de 2003, con aumentos y disminuciones del presupuesto por un importe neto a favor de AENA de 27 miles de euros. El acta de recepción provisional se firmó en julio de 2003. La liquidación provisional se aprobó por el Consejo de Administración de AENA con un retraso de 358 días, ya que determinadas actuaciones medioambientales estaban pendientes de ejecución debido a interferencias con otras obras. En octubre de 2004, una vez liberadas las zonas afectadas, se realizaron esas actuaciones medioambientales y el Consejo de Administración de AENA aprobó la liquidación provisional que incluyó un exceso de medición por 2.077 miles de euros. La Empresa contratista presentó en febrero de 2005 a AENA una reclamación de 108 miles por intereses de demora que, a la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización, se hallaba pendiente de resolución. A 31 de diciembre de 2004 se había certificado la totalidad de la obra y producido la recepción provisional, pero no la definitiva al no haber transcurrido del plazo la garantía de 2 años.

El contrato para la construcción de la Plataforma del Dique-Zona Oeste se adjudicó en julio de 2002 por un importe de 32.898 miles de euros y plazo de ejecución de 14 meses.

Se seleccionó al contratista de la obra mediante un concurso público abierto, al que se presentaron 14 ofertas. De éstas, 1 era técnicamente inaceptable, 9 de calidad técnica suficiente y 4 de calidad técnica elevada. AENA adjudicó el contrato a la oferta con evaluación técnica suficiente más económica (con baja del 11%), al ser sustancialmente más barata que la oferta más económica de calidad técnica elevada.

Con los modificados e incidencias producidos, a 31 de diciembre de 2004 el importe de la obra, ya finalizada, ascendía a 40.129 miles (con un incremento del 22% respecto a la adjudicación); y se había realizado en un plazo de 21,5 meses (con incremento de 54% respecto al plazo original). En el siguiente cuadro se reflejan las incidencias del contrato:

Cuadro nº 12

(miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	ago-02	32.898		14	
Suspensión temporal	sep-02	-	-	7	49%
Modificado 1	ago-03	4.354	13%	-1	-7%
Modificado 2	abr-04	610	2%	-	-
Variación plazo	jun-04	-	-	1,5	11 %
Exceso medición	dic-04	-2.267	-7%	-	-
Total modificados y otros		7.231	22%	7,5	54%
Total contrato		40.129		21,5	

En el acta de comprobación del replanteo de septiembre de 2002 se hacía constar la no disponibilidad de los terrenos por la existencia en ellos de materiales, medios auxiliares e instalaciones de la obra del Edificio Terminal y otras obras en ejecución, por lo que se demoró el comienzo de los trabajos hasta que las causas que originaban la suspensión estuviesen resueltas. La suspensión duró 206 días, firmándose la orden de inicio de obra en abril de 2003.

El primer modificado, de agosto de 2003, supuso un aumento de 4.354 miles de euros, estando causados los incrementos (también existían disminuciones en otras partidas) principalmente por nuevas necesidades surgidas posteriormente a la redacción del proyecto (2.351 miles) y por cambios de plazos y condiciones debidos al retraso en el inicio de los trabajos (2.261 miles) que, según la Asesoría Jurídica de AENA, no era imputable a la empresa contratista sino a la propia AENA. El segundo modificado del contrato, de abril de 2004, por 610 miles, se produjo como consecuencia de la adaptación del proyecto mediante modificaciones técnicas a nuevos datos y de tener que atender necesidades surgidas con posterioridad. En junio de ese año se amplió el plazo un mes por interferencias con otra obra, pero esta ampliación se produjo cuando la ejecución de las obras tenía un retraso de medio mes más, por lo que la desviación de plazo real de la totalidad del contrato era de 7,5 meses. El Acta de Recepción Provisional se produjo en julio de 2004. La liquidación provisional de diciembre de 2004 presentaba un incremento de presupuesto de 2.267 miles de euros por exceso de medición. El plazo de garantía establecido en los pliegos era de dos años desde la recepción provisional, por lo que a 31 de

diciembre de 2004 no se había producido la recepción definitiva.

El contrato, denominado Plataforma del Satélite, remotos y rodaduras — excepto zona afectada por Pista de Vuelo 18L-36R actual (Lote I), de julio de 2002 se adjudicó mediante concurso público abierto por importe de 141.146 miles de euros y plazo de 18 meses (la selección del contratista de los dos lotes de las plataformas del Edificio Satélite se realizó de modo conjunto mediante un único concurso). Los licitadores debían presentar ofertas para ambos lotes y, una vez adjudicado el primer lote, la empresa seleccionada sería adjudicataria potencial para el segundo, pudiendo AENA, en un plazo máximo de un mes desde la puesta en operación de las dos nuevas pistas de vuelo y del cierre de la Tercera pista existente, optar libremente por adjudicar el segundo lote o declararlo desierto.

Se presentaron 6 ofertas al concurso, y resultó adjudicataria la más barata dentro de las que fueron calificadas con calidad técnica elevada, al no existir una diferencia económica sustancial con la mejor oferta de calidad técnica suficiente.

A 31 de diciembre de 2004 había concluido la ejecución de la mayor parte (99,5%) del contrato y se había producido la liquidación provisional de esa parte, por un importe de 155.076 miles de euros. El coste final previsto para la totalidad de la obra era de 155.830 miles (10% de incremento respecto al presupuesto inicial) habiéndose realizado la obra ejecutada hasta esa fecha en un plazo de 25 meses (39% de incremento respecto al plazo original). Quedaba pendiente la parte de la obra de los entronques con dos pistas, cuya ejecución se hallaba suspendida temporalmente. En el siguiente cuadro se detallan las incidencias del contrato:

Cuadro nº 13

(miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	jul-02	141.146		18	
Modificado 1	oct-02	-	-	-	-
Modificado 2	ago-03	6.580	5%	7	39%
Modificado 3	mar-04	-21	-	-	-
Exceso Medición	dic-04	8.125	6%	-	-
Total modificados y otros		14.684	10%	7	39%
Total contrato a 31 de diciembre de 2004		155.830		25	

En agosto de 2002 se realizó la comprobación de replanteo de obra en la que se ponía de manifiesto que la zona Oeste, Este y Sur de la obra estaba ocupada por diversos acopios, instalaciones y plantas de hormigón procedentes de otras obras y que el no estar en servicio el soterramiento de la carretera M-111, el Túnel de Servicios Aeroportuarios, etc., impedía que los trabajos se desarrollasen con normalidad en esas zonas. Pese a ello, se acordó iniciar las obras en los términos y condiciones del contrato considerando que del replanteo efectuado se deducía la viabilidad física de la Obras.

El primer modificado, de octubre de 2002, consistió en la sustitución del plazo único de la obra por 5 plazos parciales y en la modificación del pliego en cuanto a abonos por acopio de materiales. La segunda modificación, de agosto de 2003, con un incremento de 6.580 miles (5%) y una ampliación del plazo de 7 meses (39%), estaba principalmente motivada por la reprogramación de la obra para adaptarla al calendario de liberación de terrenos, que daba lugar a un sobrecoste de 5.325 miles, y por el acondicionamiento de zonas ocupadas por otras obras, que incrementaba el importe en 1.296 miles (existían también partidas que minoraban el precio). El tercer modificado de marzo de 2004 disminuyó el coste del contrato por importe de 21 miles de euros.

En agosto de 2004 se produjo una suspensión temporal parcial como consecuencia de que no se podían ejecutar los entronques de las calles de acceso a la plataforma del Satélite con las pistas de vuelo existentes ya que para ello era necesario el cierre de las pistas, lo que resultaba inviable desde el punto de vista de la operatividad del Aeropuerto hasta que no se abriesen al tráfico las nuevas pistas de vuelo (la ejecución de los contratos para las dos nuevas pistas ya había finalizado en esa fecha). A 31 de diciembre de 2004 se hallaba vigente aún esta suspensión (que fue levantada en octubre de 2005, reanudándose la ejecución). En septiembre de 2004 se solicitó a la Asesoría Jurídica de AENA opinión sobre si, dada la situación de suspensión tem-

poral parcial de la obra, sería posible la realización de una recepción provisional parcial y posteriormente una liquidación provisional parcial que no incluyera la parte de obra suspendida. La Asesoría Jurídica aceptó la liquidación parcial como situación «excepcional», produciéndose ésta por obra ejecutada y certificada por importe de 146.357 miles de euros, obra ejecutada y no certificada por 594 miles y con un exceso de medición de 8.125 miles, con un saldo de obra en suspensión temporal de 754 miles.

El contrato denominado Plataforma del Satélite, remotos y rodaduras — Lote II — zona afectada por Pista de Vuelo 18L-36R actual se adjudicó en julio de 2003 por 19.077 miles de euros y con un plazo de ejecución de 3 meses a la Empresa adjudicataria del primer lote. De acuerdo con los pliegos, era necesario para la adjudicación la previa puesta en operación de las dos nuevas pistas de vuelo y el cierre de la Tercera pista existente; pero, al haber decidido AENA mantener temporalmente en uso esta última pista, se decidió que la retirada de los sistemas ILS existentes en las dos cabezas de pista sería suficiente para poder dar comienzo a las obras.

En octubre de 2003 se produjo una suspensión total de la obra, autorizada por el Consejo de Administración en diciembre de 2003, hasta que se aprobase un modificado del contrato. La suspensión terminó el 23 de febrero de 2004 al aprobarse el modificado, que redujo el importe del contrato en 64 miles de euros pero amplió su plazo en 7 meses (por lo que el plazo se incrementó un total de 9,5 meses). El plazo fijado en el proyecto inicial era de 3 meses a doble turno día y noche, con la Tercera pista fuera de servicio; pero, al permanecer esta pista operativa, no se podía trabajar en horario nocturno. Por ello se realizó una reprogramación de la obra.

La recepción provisional se produjo en septiembre de 2004 y la liquidación provisional en diciembre de 2004, con un importe de 1.008 miles por exceso de medición (un incremento del 5% sobre el presupuesto

de adjudicación). A 31 de diciembre de 2004 no había transcurrido el periodo de garantía de 12 meses desde la recepción provisional, por lo que a esa fecha no se había producido la recepción definitiva.

II.2.1.7 Pistas de vuelo

El Plan Director de 1999 contempla la ampliación del campo de vuelo del Aeropuerto de Madrid-Barajas mediante la construcción de dos nuevas pistas denominadas 15L-33R y 18L-36R, paralelas a las dos pistas entonces existentes y sus rodaduras asociadas, áreas de movimiento y sistemas de operación.

El contrato denominado Pista de Vuelo 15L-33R y rodaduras asociadas, obra civil, se tramitó mediante concurso público abierto y se adjudicó y formalizó en junio del año 2002 por 222.861 miles de euros y 21 meses de plazo.

Al concurso se presentaron 6 ofertas. Los criterios y pautas establecidos en los pliegos para seleccionar al

contratista exigían que se realizase una evaluación técnica, de la que resultó inaceptable una de las ofertas y el resto de calidad técnica suficiente o elevada. Se adjudicó a la Empresa más económica dentro de las que tenían calidad técnica elevada, al no ser sustancialmente más barata ninguna de las ofertas de calidad técnica suficiente.

El contrato, cuya ejecución ya había finalizado a 31 de diciembre de 2004, tuvo finalmente un precio total de 245.691 miles de euros (10% de incremento) y su plazo se alargó 2 meses.

La ejecución de la obra civil de la pista incluía entre otras partidas movimiento de tierras (129.835 miles de euros), pavimentación del área de maniobra (32.482 miles), drenaje (14.675 miles), galerías y bancos de tubos (14.213 miles), caminos perimetrales (12.055 miles) y plantas separadoras de hidrocarburos (8.819 miles). El contrato tuvo las siguientes modificaciones e incidencias:

Cuadro nº 14 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	jul-02	222.861		21	
Modificado 1	oct-02	-	-	-	-
Modificado 2	abr-03	-177	-	-	-
Modificado 3	feb-04	7.638	3%	-	-
Modificado 4	jul-04	-32	-	2	10%
Revisión Precios	nov-04	2.224	1%	-	-
Exceso medición liquidación	dic-04	12.994	6%	-	-
Revisión precios	dic-04	183	-	-	-
Total modificados y otros		22.830	10%		10%
Total contrato		245.691		23	

Tras el inicio de los trabajos en agosto de 2002, en octubre se formalizó el primer modificado que supuso una variación del programa de trabajos y una modificación de los abonos por acopios de materiales. Los modificados segundo, tercero y cuarto del expediente, formalizados en abril de 2003 y febrero y julio de 2004, se produjeron como consecuencia de adaptaciones del proyecto mediante modificaciones técnicas y nuevas necesidades surgidas con posterioridad a la redacción del proyecto, dando lugar todo ello a variaciones de medición y valoración de nuevas unidades de obra. Representaron un incremento neto de 7.429 miles (3% sobre el presupuesto de adjudicación) y un incremento en el plazo de ejecución de dos meses (un 10% del plazo inicialmente fijado).

La revisión de precios del expediente, correspondiente al período abril-2003 a julio-2004, se produjo en noviembre de 2004 por un importe de 2.224 miles. Tras la completa ejecución de la obra, se había procedido a la recepción provisional total en julio del año 2004; y en el mes de diciembre de ese mismo año se aprobó la liquidación provisional que incluía un importe de 12.994 miles correspondientes a exceso de medición (lo que suponía un 6% del presupuesto de adjudicación) y 183 miles de revisión de precios. El plazo de garantía era de doce meses desde la recepción provisional, por lo que a 31 de diciembre de 2004 no se había producido la recepción definitiva.

La adjudicación del contrato denominado Pista de Vuelo 18L-36R y rodaduras asociadas, obra Civil se

produjo mediante concurso público abierto y se formalizó en julio del año 2002 por 162.693 miles de euros y 21 meses de plazo, seleccionándose la oferta que, teniendo una calidad técnica elevada de acuerdo con la evaluación realizada, además era la más económica de todas las presentadas.

La ejecución del contrato había finalizado a 31 de diciembre de 2004, por un importe total de 175.728 miles de euros (un 8% de incremento respecto a la

adjudicación). El expediente adjudicado incluía movimiento de tierras (70.532 miles de euros), pavimentación del área de maniobra (28.891 miles), drenaje (11.877 miles), galerías y bancos de tubos (13.684 miles), caminos perimetrales (14.392 miles), encauzamiento de varios arroyos (13.684 miles), plantas separadoras de hidrocarburos (7.999 miles) y medidas medioambientales (6.498 miles). El contrato ha tenido las siguientes modificaciones e incidencias:

Cuadro nº 15 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato	jul-02	162.693		21	
Modificado 1	sep-02	-	-	-	-
Modificado 2	abr-03	-36	-	-	-
Modificado 3	feb-04	2.565	2%	-	-
Revisión Precios	nov-04	2.431	1%	-	-
Exceso medición	nov-04	8.493	5%	-	-
Revisión precios	nov-04	-418	-	-	-
Total modificados y otros		13.035	8%		
Total contrato		175.728		21	

En septiembre de 2002 se aprobó el modificado nº 1 del contrato, que modificaba el programa de trabajos y una cláusula del pliego. La segunda modificación, de abril de 2003, supuso una variación del proyecto con una modificación en el precio a favor de AENA por 36 miles de euros. La tercera modificación, de febrero de 2004, elevó el importe en 2.565 miles (2% sobre la adjudicación) como consecuencia de la adaptación del proyecto a las necesidades nuevas surgidas, lo que dio lugar a variaciones de medición y valoración de nuevas unidades de obra. En noviembre de 2004 AENA aprobó la revisión de precios del expediente correspondiente al período marzo-2003 a abril-2004 por un importe de 2.431 miles de euros.

En junio de 2004 se firmó el acta de recepción provisional dando por concluida la obra. El periodo de garantía era de doce meses. En noviembre de ese mismo año AENA aprobó la liquidación provisional incluyendo un importe de 8.493 miles de euros por exceso de medición, lo que suponía un incremento del 5%. Al no haber transcurrido el periodo de garantía, a 31 de diciembre de 2004 no se había realizado la recepción definitiva.

II.2.1.8 Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios (TSA)

Cuando, dentro de la 1ª fase del Plan Barajas, se construyó la Tercera Pista de Vuelo, se hizo, como una obra complementaria a la pista, un túnel bajo ella. Pos-

teriormente, el Plan Director de 1999 incluyó como una actuación a realizar la prolongación del túnel de servicios aeroportuarios para conectar los futuros Edificios Terminal y Satélite, entre los que existiría una distancia aproximada de 2.100 metros. En la ampliación del túnel, éste tendría 2 niveles y seis ojos: en el nivel superior los ojos laterales servirían para el tráfico rodado de vehículos y en el central debía circular el APM INTRA; y los tres ojos del nivel inferior estaban destinados al Sistema SATE.

El contrato de asistencia técnica denominado Redacción del proyecto constructivo de Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios, Desvío-Soterramiento de los Arroyos Tía Martina, La Plata y Valdebebas, tenía por objeto la realización de dos proyectos constructivos diferentes: por un lado el proyecto de prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios en los tramos no construidos y por otro lado el proyecto constructivo del desvío-soterramiento de los Arroyos Tía Martina, La Plata y Valdebebas, para el que ya existía un proyecto básico.

Se tramitó mediante concurso abierto por 1.232 miles de euros, al que se presentaron 8 ofertas, de las que 2 tenían una valoración técnica inferior al 50%. Se adjudicó a una Unión Temporal de Empresas en diciembre del año 1999, principalmente en función de criterios técnicos, al obtener la UTE la mejor valoración técnica; pero, además, su oferta suponía una baja del 24% del presupuesto. La adjudicación fue por 936

miles de euros y 6 meses de plazo. Se inició la ejecución en el mismo mes de diciembre de 1999 (con celeridad debido a que la realización de la obra interfería con otras actuaciones del Plan Barajas), habiéndose previsto su finalización para el 28 de junio de 2000. El contrato se formalizó en enero de 2000 (fecha posterior al inicio de la actividad).

Debido a los cambios sufridos al redactarse el Proyecto Básico del Edificio Satélite, en junio de 2000 fue necesario modificar el proyecto del Túnel de Servicios Aeroportuarios, lo que provocó una ampliación del plazo de ejecución 1,5 meses, pasando a ser la fecha de finalización el 12 de Agosto de 2000.

Además, en junio de 2000, se produjo una suspensión temporal parcial que afectaba únicamente a la redacción del proyecto de desvío y soterramiento de arroyos como consecuencia de la imposibilidad de finalizar la redacción del proyecto hasta que no se aprobase la Declaración de Impacto Ambiental (DIA). En agosto de ese mismo año se terminó el proyecto constructivo de la prolongación del Túnel en los tramos no construidos; y la suspensión de parte del contrato cesó en julio del año 2001, a pesar de no haber sido aprobada a esa fecha la DIA, para evitar retrasos, acordándose que las medidas que hubieran de adoptarse como consecuencia de la publicación de la DIA que no estuvieran contempladas en el proyecto del expediente analizado, serían recogidas en otro expediente independiente. Todo esto sumó un retraso en la ejecución de 12 meses.

Finalizada la ejecución del contrato, se produjo la recepción provisional en septiembre de 2001 y la liquidación provisional en abril de 2002. En septiembre de 2003 se produjo la recepción definitiva del contrato y se aprobó la liquidación definitiva sin gasto en junio de 2004.

El contrato denominado Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios 1.ª Fase.- Instalaciones tenía por objeto la ejecución de las instalaciones necesarias para la puesta en servicio del Túnel de Servicios Aeroportuarios, tanto en su nivel superior (viales de servicios y APM INTRA) como en el inferior (SATE). Las instalaciones a realizar comprendían principalmente la electricidad, protección contra incendios y ventilación en la totalidad del túnel, tanto en la parte ya construida como en la prolongación.

La adjudicación del contrato se realizó mediante concurso abierto con un importe de licitación de 22.178 miles de euros y catorce meses de plazo. A la licitación se presentaron 4 ofertas, de las que dos no tenían suficiente calidad técnica. De las dos ofertas restantes, una era de calidad técnica elevada y su oferta económica suponía una baja respecto al presupuesto de un 19% y la otra tenía calidad técnica suficiente, con una baja del 24%. Los pliegos establecían que debía adjudicarse a la oferta de calidad técnica elevada salvo si la de calidad suficiente era sustancialmente más económica (este era el caso), en cuyo caso decidiría el órgano de contratación.

Finalmente se adjudicó a la más económica por 16.829 miles de euros y 13 meses de plazo. Se formalizó en noviembre de 2001. En diciembre de ese año tuvo lugar la comprobación de replanteo y la fecha del fin previsto para el contrato era enero de 2003. La UTE adjudicataria solicitó una ampliación del plazo de ejecución en 2 meses (lo que suponía un incremento del 15% respecto al plazo de ejecución inicial), debido a que parte de la obra había de realizarse en tramos del túnel no concluidos y era necesario adaptar el programa de trabajos, por lo que la finalización pasaría a ser marzo de 2003, habiendo autorizado AENA esta prórroga en septiembre de 2002.

En febrero de 2003 se produjo una modificación del contrato por importe de 3.243 miles (aumento del 19% respecto al importe de adjudicación) y que incrementó el plazo en 2,5 meses (aumento del 19%), por necesidades nuevas en el proyecto que dieron lugar a variaciones de medición y valoración de nuevas unidades de obra. Debido a un error de AENA el plazo quedó de hecho incrementado en 3,5 meses.

Una vez efectuada la recepción provisional en agosto de 2003 por el importe total del contrato y entregada la documentación final de la obra, se procedió a la devolución de las cantidades retenidas. En la liquidación provisional del contrato aprobada en junio de 2004 había un exceso de medición por 1.674 miles (un 10% del presupuesto de adjudicación) por lo que el importe total de ejecución del contrato ascendió a 21.746 miles de euros (un 29% superior al importe de adjudicación). La liquidación definitiva se produjo en agosto de 2005, tras el periodo de garantía de 24 meses desde la recepción provisional.

El contrato de obra denominado Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios. 2.ª fase, tenía como fin, conforme al proyecto constructivo del Túnel de Servicios Aeroportuarios, la realización de una de las fases de obra civil de construcción del túnel. Se tramitó mediante concurso público abierto por un importe de licitación de 21.180 miles. A la licitación se presentaron 9 ofertas, de las que 3 no tenían la calidad técnica suficiente, adjudicándose por 19.902 miles de euros y con un plazo de ejecución de 12 meses a la Empresa que obtuvo la mejor valoración técnica con la segunda oferta más económica (baja del 6%). La formalización del contrato se llevó a cabo en octubre de 2001. La ejecución del contrato estaba completamente finalizada a 31 de diciembre de 2004, por un importe total de 23.629 miles y con un retraso en la ejecución de 6 meses sobre la fecha inicialmente prevista.

La primera modificación del contrato, de marzo de 2002, produjo una disminución del importe de 34 miles, al incluirse necesidades nuevas y eliminarse otras previstas en el proyecto. En noviembre de 2002 AENA aprobó una ampliación del plazo de 2 meses (incremento del 17% respecto del plazo de ejecución inicial) solicitada por el contratista por retrasos en la apertura de la M-111 que retrasaban la obra. El tercer

modificado del expediente, de febrero de 2003, aumentó el importe en 1.898 miles de euros (incremento del 10% respecto al importe de adjudicación), y el plazo en 4 meses (aumento del plazo en un 33%), como consecuencia de modificaciones del proyecto y mejora de las instalaciones de seguridad del túnel.

El contrato finalizó en mayo de 2003. La recepción provisional de junio de ese año fue por el importe total del contrato. La liquidación provisional aprobada en junio de 2004 incluyó un exceso de medición por 1.863 miles de euros (9% del presupuesto de adjudicación). En junio de 2004, una vez transcurrido el periodo de garantía, se produjo la recepción y liquidación definitiva del contrato.

II.2.1.9 Sistema Automatizado de tratamiento de equipajes (SATE)

El Plan Director de 1999 incorporó, como una actuación a realizar dentro de la ampliación del Aeropuerto Madrid-Barajas, la implantación de un sistema automatizado capaz de identificar, inspeccionar, transportar, clasificar, y distribuir o almacenar el equipaje que se introdujera en cualquiera de los puntos de la Nueva Área Terminal, incluyendo todos los medios y equipos necesarios tanto en salidas como en llegadas, denominado Sistema Automatizado de tratamiento de equipajes (SATE). El sistema de salidas abarcaría todos los procesos de transporte y tratamiento de equipajes en salida desde la introducción de éstos en origen y tránsito para su clasificación y transporte a los muelles de destino de formación de vuelos en los Edificios Terminal y Satélite; y el sistema de llegadas todos los procesos desde su descarga en los muelles de llegada hasta la recogida por los pasajeros.

El contrato de Redacción de proyecto, ejecución, conservación, operación y mantenimiento del sistema SATE se tramitó por concurso público abierto en el año 2000, abarcando la tramitación del expediente cuatro fases que darían lugar a cuatro lotes del contrato distintos: la primera el proyecto constructivo, la segun-

da la ejecución, la tercera la conservación y la cuarta la operación y mantenimiento. El presupuesto máximo de licitación para las cuatro fases era de 278.209 miles de euros. Una vez adjudicada la primera fase, la Empresa seleccionada quedaba como adjudicataria potencial de las fases restantes.

Se presentaron 3 ofertas al concurso y, tras varios informes de valoración técnica, una de las ofertas fue excluida al no reunir todas las especificaciones técnicas y funcionales exigidas por AENA para el sistema. En la selección final del adjudicatario tuvieron el mismo peso las valoraciones técnicas y económicas (el 50% cada una de ellas), siendo seleccionada la oferta con mayor puntuación técnica, aunque no era la más económica.

Se adjudicó la Fase I, el proyecto constructivo, a la Unión Temporal de Empresas seleccionada por importe de 8.590 miles de euros y plazo de ejecución de 6 meses, formalizándose el contrato en noviembre del año 2000. El contrato se ejecutó en plazo sin modificaciones, produciéndose la recepción provisional por la totalidad del contrato en junio de 2001 y abonándose al contratista una única certificación. A 31 de diciembre de 2004 no había transcurrido el plazo de garantía, que se extendía hasta la finalización de las 4 fases del contrato, por lo que no se había producido la recepción definitiva.

Finalizada la primera fase y aprobado el proyecto constructivo se adjudicó la Fase II, la ejecución del Sistema a implantar en el Edificio Terminal, Túnel de Servicios Aeroportuarios y Edificio Satélite, a la misma adjudicataria de la primera, según su oferta inicial, por importe de 253.754 miles de euros y plazo de ejecución de 34 meses, formalizándose el contrato en julio del año 2001. La finalización prevista de la obra era junio de 2004, pero el contrato sufrió varias modificaciones, tanto de presupuesto como de plazo, que elevaron el importe previsto a 31 de diciembre de 2004 (fecha en que no había concluido la ejecución) a un total de 272.406 miles, lo que supone un incremento respecto al contrato original del 7%, y el plazo a un total de 51 meses (incremento del 50%), todo ello con arreglo al siguiente detalle:

Cuadro nº 16 (miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato fase 1	nov-00	8.590	-	6	-
Contrato fase 2	jul-01	253.754	-	34	-
Modificado 1	abr-04	18.652	7%	5	15%
Modificado 2	oct-04	-	-	4	11%
Total modificados fase 2 a 31 diciembre 2004		18.652	7%	17	50%
Total contrato fase 2 a 31 diciembre de 2004		272.406		51	

El primer modificado del contrato, de abril de 2004, elevó el importe 18.652 miles de euros y el plazo 5 meses (el 7% del importe original y el 15% del plazo) y estuvo motivado por nuevas necesidades surgidas a lo largo de la ejecución no contempladas en el proyecto constructivo y por el retraso en la ejecución de otros contratos relacionados, principalmente las obras de los Edificios Terminal y Satélite. En octubre de 2004 se modificó por segunda vez el contrato con un incremento en el plazo de ejecución de 4 meses (un 11%) y una variación en las condiciones de pago. Este modificado se debía a los retrasos en el programa de construcción principalmente de los Edificios Terminal y Satélite (retrasos a esa fecha de 16 y 13 meses respectivamente), por lo que no se pudieron iniciar las pruebas del SATE.

A 31 de diciembre de 2004 se había certificado por importe de 213.374 miles de euros (el 78% respecto al total).

En abril y septiembre del año 2005 se produjeron dos nuevas modificaciones del contrato, debido a la imposibilidad del contratista de realizar las pruebas de integración con otros sistemas del Plan Barajas (Red Multiservicio, sistemas informáticos, máquinas de inspección de equipajes) por no estar los sistemas disponibles en ese momento. Al no poderse realizar las pruebas operacionales y funcionales para la puesta en explotación del Aeropuerto, el Consejo de Administración aprobó sendas ampliaciones del plazo de ejecución de 5 y 3 meses, lo que elevó el plazo inicial.

La tercera fase, de conservación del SATE, se adjudicó en junio de 2005 (la finalización de la ejecución estaba prevista para agosto de ese año), por un importe de 2.352 miles de euros y un plazo de ejecución de 6 meses, a la misma adjudicataria de las fases anteriores, formalizándose el contrato en julio de 2005. La ejecución comenzaría una vez que se produjese la recepción provisional de la Fase II. La última fase del contrato, de operación y mantenimiento, no había sido adjudicada, al no haber finalizado la Fase II ni la Fase III.

II.2.1.10 Automated People Mover Intra Terminales (APM INTRA)

El sistema APM INTRA tenía como finalidad prestar un servicio de transporte de pasajeros, tripulaciones y personal entre el Edificio Terminal y el Satélite (inicialmente para el Satélite previsto, aunque el diseño

debía contemplar futuras ampliaciones). Era un sistema de doble vía, completamente subterráneo, de trenes automáticos sin conductor, desde una estación ubicada en el Edificio Terminal dotada de andenes laterales, que pasaría a través del Túnel de Servicios Aeroportuarios hasta una estación en el Edificio Satélite.

Para implantar este sistema se produjeron licitaciones para dos grandes contratos: uno, «proyecto y obra», que incluía el diseño, fabricación, construcción, integración, pruebas, puesta en servicio y operación con mantenimiento, y otro, de asistencia técnica, cuya finalidad era dar apoyo a la Entidad en relación con el sistema, incluyendo su definición y la supervisión y control de todas las actividades de proyecto y obra. Ambos expedientes se tramitaron por separado de forma global para la totalidad de cada uno, aunque se dividían en lotes y estaban estrechamente relacionados.

El contrato denominado Asistencia Técnica de ingeniería del sistema automatizado de transporte de pasajeros Intra Terminales se tramitó por concurso público para sus cuatro fases o lotes: el primero, de definición del sistema, con un presupuesto de licitación de 443 miles de euros; el segundo, la supervisión y control de la redacción del proyecto constructivo del APM-INTRA, con presupuesto de 221 miles; la tercera fase, de asistencia en la ejecución del sistema, con un presupuesto de 3.101 miles; y la cuarta fase, de verificación de garantías, que incluía las actividades de recepción definitiva y la prestación del servicio de operación y mantenimiento durante la verificación de garantías, con un presupuesto de 664 miles.

El presupuesto total era de 4.429 miles de euros. Una vez adjudicada y ejecutada la primera fase se decidiría si se adjudicaba la segunda y así sucesivamente, quedando la Empresa seleccionada en la Fase I como adjudicataria potencial para las restantes de acuerdo con su oferta. Al concurso se presentaron 3 ofertas, aunque una de ellas con posterioridad decidió no participar en el concurso. La valoración técnica de las otras dos fue lo que determinó la adjudicación, resultando seleccionada la mejor oferta técnica, con un importe de 442 miles para la primera fase, 221 para la segunda, 2.820 la tercera y 553 la última.

En el siguiente cuadro se reflejan las incidencias e importes de los lotes ejecutados y en ejecución de esta asistencia técnica:

Cuadro nº 17

(miles de euros)

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato fase 1	dic-99	442		8	
Modificado 1	jun-00	-138	-31%	-2,5	-31%
Liquidación	jul-00	-17	-4%	0	-
Total contrato fase 1		287		5,5	
Contrato fase 2	dic-00	221		6	
Contrato fase 3	ago-01	2.820		34	
Modificado 1	abr-04	407	14%	9	26%
Total contrato fase 3 a 31 de diciembre de 2004		3.227		43	

La Fase I, de definición del sistema se adjudicó por un importe de 442 miles de euros y ocho meses de plazo, formalizándose el contrato en diciembre del año 1999. Únicamente se produjo un modificado al no ser necesaria la prestación de los trabajos de asistencia hasta que no se adjudicase el otro expediente de APM-INTRA (que se produjo en octubre del año 2000), reduciéndose el precio del contrato en 138 miles (disminución del 31% sobre el presupuesto de adjudicación) y el plazo en 2 meses y medio. La certificación correspondiente a junio de 2000 se realizó por un importe inferior al previsto (según la oferta) en 17 miles de euros, debido a que uno de los técnicos que debían prestar la asistencia no lo hizo en ese mes. Terminada la asistencia de esta fase se produjo la recepción única y definitiva en julio del año 2000 por 287 miles.

La Fase II del contrato, cuyo objeto era prestar la asistencia a la Redacción del proyecto del APM-INTRA, se adjudicó a la misma adjudicataria de la primera, por un importe de 221 miles de euros y plazo de 6 meses, formalizándose en diciembre del año 2000. Su ejecución se coordinó con la del expediente de redacción del proyecto y cuando finalizó se produjo la recepción única y definitiva en julio de 2001 por la totalidad del importe.

La Fase III, de asistencia técnica a la ejecución del sistema APM-INTRA, se adjudicó a la misma Empresa por un importe 2.820 miles de euros y un plazo de ejecución de 34 meses, firmándose en agosto de 2001. Incluía la supervisión y control de las actividades de diseño, fabricación, construcción, instalación, integración programa de pruebas y demostraciones y puesta en servicio del APM-INTRA que debía desarrollar el adjudicatario del otro expediente.

En abril del año 2004 se firmó la primera modificación, con un incremento en el importe de 407 miles de euros (aumento del 14% sobre la adjudicación) y una ampliación de plazo de 9 meses (incremento del 26%), que estaba motivada por los retrasos en el expediente

principal y por la necesidad de incluir la supervisión y control de la conservación del APM-INTRA desde la recepción del sistema hasta su puesta en explotación, lo cual no estaba contemplado inicialmente.

A 31 de diciembre de 2004 el importe contratado ascendía a 3.227 miles de euros de los que se habían certificado 3.062 miles, un 95% del importe del contrato a esa fecha.

En el año 2005 se aprobaron los modificados segundo y tercero (de marzo y octubre de 2005), debidos a los retrasos del expediente principal y de la puesta en explotación del Aeropuerto. Produjeron un incremento del precio de 692 miles y 74 miles respectivamente, así como un aumento del plazo de 8 y 3 meses.

A la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización, la última fase de este expediente, de verificación de garantías, no había sido adjudicada al no haber concluido la fase anterior.

En las certificaciones, facturas, retenciones contractuales y abonos de las tres primeras fases de este expediente, se han detectado algunas incidencias. Las certificaciones, de acuerdo con los pliegos del contrato, debían ser mensuales, por un importe proporcional al tiempo de duración de cada una de las fases (y no por el importe de la relación valorada de los trabajos efectuados como suele hacerse habitualmente). En el primer lote del contrato se siguió el criterio establecido en los pliegos; pero en las fases 2.ª y 3.ª las certificaciones recogían los trabajos realizados reflejados en las relaciones valoradas. En la primera fase del contrato las certificaciones no se realizaron por la totalidad de trabajos realizados, sino por el 90% (aplicando la retención contractual del 10% a la certificación) por lo que se hizo una certificación final para la devolución de las retenciones. En las siguientes fases del contrato las certificaciones se produjeron correctamente, por la totalidad de los trabajos realizados. Las facturas emitidas por el contratista reflejaron la cantidad de la certificación más el 16% de IVA correspondiente, siendo

correctas, salvo en la primera fase debido a una inadecuada aplicación de retenciones por AENA corregida en una última factura.

El contrato de obra denominado redacción de proyecto, ejecución, operación y mantenimiento del sistema APM INTRA se licitó por concurso público abierto por importe de 106.590 miles de euros, dividiéndose en cuatro etapas: la primera el diseño constructivo (5.169 miles), la segunda de ejecución (95.561 miles), la tercera de conservación (1.100 miles) y la cuarta de operación y mantenimiento (4.760 miles); debiendo AENA adjudicar la primera etapa y, finalizada ésta, decidir si se adjudicaba la segunda etapa y así sucesivamente hasta su finalización, permaneciendo la Empresa seleccionada para ejecutar la primera etapa como adjudicataria potencial para las restantes conforme a la oferta presentada.

El objeto del contrato era la redacción del proyecto constructivo, el diseño, fabricación, construcción, instalación, integración, pruebas y ensayos, demostración, conservación, puesta en servicio, operación y manteni-

miento, certificación y garantías del Sistema Automatizado de Transporte de Pasajeros Intra Terminal para la ampliación del Aeropuerto de Madrid Barajas (APM INTRA). Incluía toda la ingeniería necesaria y diseño del sistema, acopio, fabricación, pruebas en fábrica, inspecciones, transporte, montaje, construcción de las partes requeridas, control de calidad, pruebas en campo, puesta en marcha, formación y entrenamiento del personal, documentación, garantías, repuestos, conservación, operación y mantenimiento por el plazo estipulado, así como cualquier otro trabajo o suministro necesario para la correcta operación y legalización del sistema.

Se presentaron tres licitadores, de los que uno fue excluido al haber superado en su oferta el importe máximo de licitación para la tercera fase del contrato. De las otras dos ofertas, se adjudicó a la que tenía mejor valoración técnica y además era la más económica, ponderándose con el mismo peso a la evaluación técnica y la económica.

En el cuadro siguiente se detallan las incidencias de la ejecución de las dos primeras etapas del contrato:

Modificaciones del contrato	Fecha	Precio	Diferencia (%)	Plazo (meses)	Diferencia (%)
Contrato fase 1	ene-01	4.652		6	
Liquidación	sep-01	-230	-5%	-	-
Total contrato fase 1		4.422		6	
Contrato fase 2	jul-01	93.619		34	
Prórroga de plazo	mar-04	-	-	5	15%
Prórroga de plazo	sep-04	-	-	1,5	4%
Total contrato fase 2		93.619		40,5	

Se adjudicó la Etapa I, redacción del proyecto de diseño constructivo del sistema APM-INTRA, a la UTE seleccionada por importe de 4.652 miles de euros y plazo de ejecución de 6 meses, formalizándose en diciembre de 2000. Contra la adjudicación de este expediente, la Empresa excluida interpuso reclamación ante el Ministerio de Fomento y posteriormente recurso contencioso-administrativo, que fueron resueltos favorablemente para AENA.

El objeto de esta etapa era la realización del diseño constructivo del Sistema perfectamente integrado en las infraestructuras afectadas (Edificios Terminal y Satélite y Túnel de Servicios Aeroportuarios), incluyendo, entre otras prestaciones, la redacción del proyecto constructivo, un estudio de afecciones medioambientales y un documento de definición de interfaces con el resto de infraestructuras. Finalizada la ejecución, se produjo la recepción provisional en julio de 2001, por 4.422 miles de euros, y la correspondiente liquida-

ción provisional en el mes de septiembre, por 230 miles a favor de AENA, por trabajos no realizados y no certificados, lo que supone una minoración del 5% sobre el presupuesto de adjudicación del contrato. Hubo una única certificación y factura por el importe total ejecutado del contrato. El plazo de garantía del contrato se extendía hasta la finalización de todas las fases, por lo que a 31 de diciembre de 2004 no se había producido la recepción definitiva.

Finalizada la Etapa I, en julio de 2001, se adjudicó la Etapa II, de ejecución del sistema APM INTRA a la misma UTE por un importe de 93.619 miles de euros y plazo de 34 meses, formalizándose el contrato en agosto de 2001. Debía realizarse la implantación del sistema APM INTRA, incluyendo la ingeniería detallada de construcción, fabricación, construcción, transporte, instalación, montaje, pruebas y puesta en marcha de las vías, los vehículos, el sistema de distribución de potencia eléctrica, el sistema de control automático de los

trenes, el sistema de comunicaciones, el equipamiento y acabado de las estaciones y demás instalaciones fijas, el sistema de comunicaciones, el equipamiento, acabado y las herramientas y consumibles requeridos para el mantenimiento y los repuestos y demás equipos necesarios para el funcionamiento del sistema.

En marzo y septiembre de 2004 el adjudicatario solicitó prórrogas de plazo de cinco meses y un mes y medio respectivamente por las interferencias producidas por otros contratos ajenos a la obra que impidían la finalización de los trabajos en plazo, por lo que AENA aprobó las prórrogas.

A 31 de diciembre de 2004 la obra estaba certificada y facturada por importe de 88.950 miles de euros quedando pendiente un saldo de 4.472 miles. Finalizada la obra, se produjo la recepción provisional, en enero de 2005, por importe de 93.422 miles de euros, siendo la liquidación provisional de mayo de 2005 por un importe de 197 miles a favor de AENA por obra no ejecutada.

La Etapa III, de conservación del sistema APM INTRA, se adjudicó a la misma UTE, tras la finalización de la segunda etapa, en enero de 2005 por un importe de 1.097 miles de euros y plazo de ejecución de 6 meses, formalizándose el contrato en febrero de 2005 e iniciándose en ese mes los trabajos. En esta etapa el contratista debía prestar los servicios de conservación del Sistema, incluyendo los equipos y las instalaciones fijas, durante 6 meses y realizar todas aquellas modificaciones menores en el Sistema consecuencia de ajustes finales en las obras y pruebas de los Edificios y estructuras. Los trabajos que realizaba la adjudicataria eran, básicamente, los de mantenimiento de la flota, equipos e instalaciones en estado operativo para su puesta en explotación cuando ésta fuese requerida; y el contrato concluía en agosto del año 2005. En septiembre del año 2005 se firmó una modificación por un importe de 996 miles de euros (con un incremento del 91% sobre el presupuesto de adjudicación), aumentándose el plazo de ejecución en 5 meses y medio. Estaba motivada por la necesidad de continuar con la prestación objeto del contrato hasta la puesta en explotación del Sistema, que se preveía para el mes de enero de 2006. La Etapa IV debía realizarse al finalizar la tercera etapa.

II.2.1.11 Pasarelas telescópicas

La contratación del suministro de pasarelas telescópicas que permitiesen un fácil acceso en las operaciones de embarque y desembarque de pasajeros, así como equipos de asistencia a las aeronaves para la Nueva Área Terminal, se tramitó de forma conjunta para dos lotes, el primero para el suministro en el Edificio Terminal, con un importe de licitación de 27.421 miles de euros, y el segundo para el Edificio Satélite, por 31.402 miles; siendo la licitación por un importe total para ambos lotes de 58.823 miles de euros y el plazo de ejecución de 16 meses.

El contrato denominado Suministro con instalación de pasarelas de embarque y de equipos de servicio a aeronaves.

Lote 2: Satélite tenía como objeto la entrega e instalación de pasarelas telescópicas en el Edificio Satélite. Se tramitó por concurso público restringido y el procedimiento comprendía dos fases. En la primera se procedía a la selección de candidatos. En ella, tras la publicación de los anuncios de la licitación, los candidatos presentaban las solicitudes de participación en el concurso y, entre otra documentación a aportar, debían acreditar haber fabricado e instalado al menos 100 pasarelas telescópicas de embarque en los últimos cuatro años.

Se presentaron 4 solicitudes de participación y se aceptaron los certificados de fabricación e instalación de los tres primeros solicitantes. Los certificados presentados por la cuarta estaban emitidos a nombre de otra Empresa (que era matriz de la solicitante), por lo que consideró la Asesoría Jurídica de AENA que sólo sería aceptable la solvencia de la solicitud del candidato si se constituyera una UTE entre la Empresa y su matriz, ya que, según la Ley de Contratos de las AAPP, no se permitía atribuir a una Empresa filial la solvencia de la dominante. La Sociedad dominante aportó un compromiso de formar la UTE, pero lo hizo en fecha posterior a la de finalización del plazo de presentación de ofertas, por lo que la solicitante quedó excluida. La Empresa presentó reclamación ante el Secretario de Estado de Infraestructuras frente al acuerdo de exclusión del Consejo de Administración de AENA, que fue desestimada.

Una vez admitidos los tres candidatos se pasó a la segunda fase del concurso restringido, en la que los seleccionados debían presentar su oferta a ambos lotes, pudiendo resultar adjudicatarios únicamente de uno de ellos o de ambos. Tras los informes de calificación de la calidad técnica de las ofertas, uno general y otro particular para cada lote, una de las Empresas que concursaba solicitó a AENA conocer el detalle de las ofertas presentadas. AENA comunicó a los tres ofertantes que, de acuerdo con los pliegos, no era posible acceder a la petición.

En noviembre del año 2002 el Consejo de Administración adjudicó ambos lotes a la UTE que en su oferta por el primer lote obtuvo la mejor evaluación técnica y era la más económica de las ofertas presentadas. En el segundo lote, aunque existía otra oferta de calidad técnica superior, se adjudicó a aquella UTE por ser sustancialmente más económica su oferta (baja del 20%) con calidad técnica suficiente. La adjudicación se realizó por importe de 21.944 miles de euros el primero y de 25.079 miles el segundo, con ejecución hasta el 30 de abril de 2004, formalizándose los contratos en diciembre de 2002.

Contra la adjudicación del expediente la Empresa concursante que había solicitado más información interpuso un recurso ante el Ministerio de Fomento al considerar, entre otros puntos, que AENA no motivaba ninguna de sus decisiones y que la proposición del adjudicatario podría no ser la más ventajosa al no incluir los gastos de mantenimiento durante todo el plazo de garantía. El Ministerio de Fomento desestimó el recurso.

En enero de 2004 se aprobó un primer modificado del segundo lote que supuso un aumento de 1.459 miles de euros (un 6% sobre la adjudicación) y una variación del plazo de ejecución de 4 meses. Estuvo motivado por la adaptación del alcance del suministro e instalación a la configuración final del posicionamiento de aeronaves y a las flotas reales que operarían en el Aeropuerto, por la variación del tipo de cimentación debido a interferencias con otras obras y por las necesidades surgidas con posterioridad a la redacción de los pliegos.

En agosto de 2004 la Empresa solicitó una ampliación de plazo de 6 meses debido a las interferencias con otros contratos que imposibilitaban la debida ejecución y presentó una reclamación económica por 431 miles de euros. El Consejo de Administración de AENA aprobó la ampliación de plazo en noviembre de 2004, pero no atendió la reclamación económica. A 31 de diciembre de 2004 el contrato ascendía a 26.538 miles y se había certificado y facturado por 22.915 miles. En febrero de 2005 la Empresa solicitó una nueva ampliación del plazo de 4 meses por los mismos motivos, aprobándose esta ampliación en mayo de 2005.

II.2.1.12 Consideraciones generales sobre los contratos analizados de modo particular.

Adjudicación y formalización

De los 26 contratos examinados en particular, 16 eran obras, por un importe real de contrato total a 31 de diciembre de 2004 de 2.433.572 miles de euros, 9 eran contratos de asistencia por un total a esa misma fecha de 64.611 miles y 1 era un suministro con un importe real de 26.538 miles. Cuando los expedientes eran de naturaleza mixta por integrar diversas prestaciones (obra, suministro, asistencia), se consideraban como obras al ser ésta la prestación de mayor importancia económica. Entre los contratos de obra examinados destacan los de construcción del nuevo Edificio Terminal, con un coste total contratado en diciembre de 2004 de 715.974 miles y del Edificio Satélite con un importe contratado total de 433.888 miles (395.048 miles de la zona no afectada por arroyos y 38.840 miles la afectada por el encauzamiento), los de la obra civil de las nuevas Pistas de Vuelo, con unos importes reales de contrato a 31 de diciembre de 2004 de 245.691 y 175.728 miles respectivamente y la obra para la ejecución del sistema automatizado de transporte de equipajes SATE que ascendía a un total de 272.406 miles.

El procedimiento de concurso abierto fue empleado en la adjudicación de 22 de los contratos, por un importe total adjudicado de 2.037.295 miles de euros; 3 contratos de asistencias se adjudicaron por el procedimiento negociado sin publicidad por motivos técnicos y artísticos por un total adjudicado de 19.526 miles (las tres adjudicadas a la misma UTE que había sido encargada del diseño técnico de la Nueva Área Terminal); y el contrato de suministro se adjudicó mediante concurso restringido por 25.079 miles.

De los 9 contratos de asistencia técnica, en 4, por un importe real a 31 de diciembre de 2004 de 45.644 miles de euros, el adjudicatario fue el mismo. Se le adjudicó en un primer contrato, por importe de 12.005 miles, el diseño técnico de la Nueva Área Terminal, los proyectos constructivos del Edificio terminal y de los Aparcamientos y accesos próximos así como el apoyo a la dirección de esas obras y, por posteriores modificaciones en el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas tras la aprobación del Plan Director de 1999, se realizaron tres nuevas contrataciones de asistencias técnicas que completaron y extendieron el objeto del contrato inicial.

Doce de los expedientes se tramitaron formando parte de concursos que englobaban un más amplio número de actuaciones. En estos casos, aunque el objeto del concurso estaba fraccionado en distintos lotes con presupuestos de licitación individualizados para cada uno de los lotes, la tramitación se realizaba de modo global en un solo expediente por el importe conjunto de todos los lotes, debiendo presentar los licitadores su mejor oferta para cada uno de los lotes. Una vez seleccionado el contratista conforme a los criterios del concurso, AENA adjudicaba inicialmente la primera fase o lote, permaneciendo el licitador seleccionado como adjudicatario potencial para las siguientes conforme a la oferta presentada inicialmente para la totalidad; y posteriormente se le iban adjudicando los sucesivos lotes, sin una nueva tramitación, cuando se cumplían los requisitos establecidos para ello en los pliegos.

Esto sucedió en los contratos de construcción del Edificio Satélite (dividida por existir una zona afectada por encauzamiento de arroyos), en los contratos de obra de la plataforma del satélite (dividida por estar una parte de la plataforma afectada por la pista de vuelo 18L-36R), en los contratos del SATE, de los que tres eran lotes de asistencia técnica de definición, redacción del proyecto y ejecución del sistema y dos eran lotes de obra que incluían la redacción del proyecto y la ejecución de la obra del SATE (era necesaria la ejecución de la prestación del objeto de la fase o lote anterior para que pudiese comenzar la de la siguiente), en los contratos de obra del sistema APM INTRA, que incluían la redacción del proyecto y la ejecución del sistema, y en el de suministro con instalación de pasarelas telescópicas del Edificio Satélite, que se había tramitado junto con el del Edificio Terminal.

En todos los concursos examinados, para la selección del contratista se tuvieron en cuenta unos criterios objetivos previamente establecidos en los correspondientes pliegos. Además, en los concursos con un objeto de gran entidad (contratos de obras de los Edificios Terminal, Satélite y Aparcamientos, de las Plataformas, de las Pistas de Vuelo, de la Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios y contratos que incluyeron las obras del SATE y del APM INTRA), la Dirección Responsable decidió que, antes de la fecha de presentación de las ofertas, una Comisión de Evaluación designada por la Unidad proponente debía elaborar y aprobar un Manual de Evaluación Técnica para ese expediente,

que contuviera los subcriterios de evaluación técnica de las ofertas (que desarrollaban los criterios generales del Pliego de cláusulas administrativas particulares).

Para que la oferta fuese tenida en consideración se debía obtener una evaluación técnica mínima. En los expedientes adjudicados antes de junio de 2001, en los pliegos se establecían los criterios técnicos a evaluar, disponiéndose que también se tendría en cuenta la oferta económica. Los criterios técnicos fueron los que determinaron la selección del contratista en el diseño técnico de la Nueva Área Terminal; y, para todos los demás contratos examinados que se tramitaron mediante concurso anteriores a junio de 2001 (obras de los Edificios Terminal y Satélite y de los Aparcamientos y accesos próximos, contratos del SATE, contratos del APM INTRA), la Mesa de contratación estableció que, para las adjudicaciones de esos concursos, tendrían la misma ponderación la evaluación técnica y la económica (el 50% cada una).

Tras la modificación de la norma de contratación de AENA de junio de 2001, que establecía la metodología para la selección de la oferta más ventajosa en los contratos de las cuatro Plataformas, las dos Pistas de Vuelo y las dos obras del Túnel de Servicios Aeroportuarios, las ofertas presentadas se evaluaron técnicamente y no se tomaron en consideración, por entenderse de calidad técnica inaceptable, las ofertas que no alcanzaron una puntuación técnica igual o superior al 50% de la máxima posible (100 puntos). El contrato se adjudicó a la oferta más económica de las incluidas en el intervalo de calidad técnica más elevada, salvo en dos casos en los que la adjudicación recayó en la oferta más económica entre las de calidad técnica suficiente.

Para las obras del Edificio Terminal y para las de los Aparcamientos y accesos próximos, debido a la magnitud de las obras y a la imposibilidad de establecer una estimación precisa de su coste, se elaboraron presupuestos iniciales indicativos, resultando todas las ofertas presentadas superiores al importe presupuestado y suponiendo las adjudicaciones un incremento del 21% y del 17% respecto al presupuesto inicial indicativo. En el resto de los concursos examinados la baja media de las adjudicaciones respecto al presupuesto inicial fue de un 6%.

Ejecución: Modificaciones (precio y plazo)

El examen de los expedientes de contratación ha puesto de manifiesto que, en términos generales, los procedimientos de tramitación hasta la formalización del contrato se realizaron de acuerdo con lo establecido por la Norma General de Contratación de AENA.

En la ejecución de 21 de los contratos, por un importe adjudicado de 1.973.432 miles de euros, se habían producido a 31 de diciembre de 2004 incrementos de su precio por un total de 442.821 miles de euros, lo que supone un incremento medio del 22% del precio de esos contratos, habiéndose producido los más significativos en los contratos de obra de los Edificios Terminal y Satélite, por 174.158 y 117.427 miles respectivamente.

Los incrementos de precio se produjeron principalmente por modificaciones introducidas en los contratos, que ascendieron a 316.051 miles a 31 de diciembre de 2004, y también por el efecto de la revisión de precios en las obras de larga duración (46.808 miles), los excesos de medición (42.289 miles) y las reclamaciones pagadas en algún caso a los contratistas (37.673 miles). Los 5 contratos restantes no experimentaron desviaciones en el importe contratado durante su ejecución.

En 20 contratos se produjeron modificaciones contractuales que en su conjunto supusieron un incremento neto del precio de 316.051 miles de euros, aumentándolo en 17 contratos y disminuyéndolo en 3 por prestaciones no realizadas por el contratista. Su causa más frecuente fue la modificación o adaptación del proyecto inicial motivada por necesidades nuevas o nuevos datos, detectados con posterioridad a la adjudicación del contrato, que daban lugar a variaciones de medición y a la realización de nuevas unidades de obra. También fueron importantes las modificaciones contractuales derivadas de los retrasos provocados por demora en la ejecución de otros contratos que interferían o condicionaban la ejecución del contrato.

En los contratos de obra la mayoría de las modificaciones derivadas de cambios en el proyecto original se realizaron durante el desarrollo de proceso de «Ingeniería Detallada de la Construcción» (IDC), que suponía un diseño pormenorizado de las unidades de obra al nivel más detallado posible a partir del proyecto constructivo y que incorporaba las modificaciones que AENA o el contratista consideraban necesario introducir, en general en cuanto a materiales a emplear aunque en ocasiones suponía variaciones mayores del proyecto. El contratista debía contar en las obras más importantes con una Oficina Técnica del Constructor en la Obra, dotada de organización, medios y procedimientos para realizar la IDC.

En 6 de los contratos la acumulación de las modificaciones contractuales provocó que se superara ampliamente el 20% sobre el precio de adjudicación, a pesar de que la Norma General de Contratación de AENA establecía que cuando el importe acumulado de las modificaciones realizadas superase ese porcentaje se debía realizar una nueva contratación. AENA consideraba que el Consejo de Administración podía aprobar modificaciones contractuales que elevaran el precio del contrato por encima de un 20% siempre que el adjudicatario mostrase su conformidad, ya que el Consejo es el órgano que aprueba la normativa de contratación de la Entidad; actuación que es acorde con el criterio mantenido por el Consejo de Estado en diversos dictámenes. En algunos casos la acumulación de modificados superó el 50% del importe inicial del contrato, como en las asistencias técnicas para el diseño técnico de la Nueva Área Terminal y para la supervisión arquitectónica de las obras del Edificio Terminal y los Aparcamientos y accesos próximos, en que se alcanzó el 53% y 72% respectivamente. Las modificaciones contractuales con importes más elevados se produjeron en las obras del Edificio Terminal, por un total de 128.283 miles

(un 24% del precio inicial), y en las del Edificio Satélite, por 88.632 miles en la zona afectada por encauzamiento de arroyos (el 32% del precio inicial) y 8.548 en la no afectada por ese encauzamiento (un 30% del precio).

No tenían la consideración de modificaciones contractuales los incrementos del precio del contrato producidos por las revisiones de precios aprobadas en las obras de larga duración, los excesos de medición provocados por la variación en el número de unidades realmente ejecutadas sobre las previstas siempre que no representasen un incremento del gasto superior al 10% del precio del contrato y las cantidades abonadas al contratista por reclamaciones de éste. En 6 contratos de obra se aprobaron, a lo largo de la ejecución, revisiones de su precio, por un importe total de 46.808 miles de euros. Se produjeron diferencias de medición en las liquidaciones de 12 de los contratos, por un importe total neto de 42.289 miles de euros, originándose en dos de ellos disminuciones del precio del contrato por menor número de unidades ejecutadas sobre lo presupuestado, mientras que en los diez restantes se tradujeron en excesos de medición. En las obras de los Edificios Terminal y Satélite las reclamaciones formuladas por el contratista a AENA dieron lugar a incrementos en el precio del contrato por un total de 37.673 miles de euros.

En la mayoría de los contratos examinados de modo particular se produjeron variaciones en el plazo inicialmente pactado. De los 26 contratos, 4 se ejecutaron en el plazo inicialmente pactado (la obra civil de una de las Pistas de Vuelo y otros tres cuyo objeto era la redacción de proyectos); veintidós contratos tuvieron, a 31 de diciembre de 2004, modificaciones del plazo, de las que dos fueron disminuciones del periodo de ejecución derivadas de la reducción de la prestación que debía realizar el contratista y veinte incrementos en el tiempo de su ejecución. En general las variaciones de plazo se realizaron mediante modificaciones contractuales, normalmente motivadas por la ampliación del objeto del contrato o por retrasos en la ejecución de otros contratos que interferían en su ejecución, aunque en cuatro casos se debieron a suspensiones en la ejecución de contratos.

Los 26 contratos examinados de modo particular tuvieron, a 31 de diciembre de 2004, una desviación media del plazo de ejecución del 32%. Había finalizado la ejecución de 16, para los que la media de incremento en el tiempo de ejecución fue del 24%. El plazo del contrato de asistencia técnica para la redacción de los proyectos constructivos de Prolongación del Túnel de Servicios Aeroportuarios y del Desvío-Soterramiento de los Arroyos Tía Martina, La Plata y Valdebebas se incrementó en un 200% y el del contrato de construcción de la plataforma del Edificio Satélite (lote 2) en un 317%.

Los 10 contratos que a 31 de diciembre de 2004 no habían finalizado, habían sufrido a esa fecha una media de incremento de plazo previsto del 39%, destacando el incremento de plazo previsto del 154% para la obra del Edificio Satélite en la zona afectada por el encauzamiento de arroyos. Las otras dos obras de mayor importe económico correspondientes a la ampliación del Aeropuerto Madrid-Barajas, las construcciones de la otra parte del Edificio Satélite y la del Edificio Terminal

también tenían previstos, a 31 de diciembre de 2004, importantes retrasos en su ejecución respecto a su plazo inicial, del 54% y 49% respectivamente.

En general, en la ejecución de los contratos analizados se produjeron incrementos significativos de los precios y los plazos respecto a los pactados en los contratos iniciales. Estos aumentos se debieron principalmente a modificaciones y ampliaciones de los objetos originales de los contratos motivadas por la inclusión por AENA de nuevos requerimientos o necesidades con posterioridad al inicio de la ejecución de los contratos que provocaron variaciones de mediciones y valoración de nuevas unidades de obra y a deficiencias en la planificación y programación de las actuaciones que dieron lugar a indefiniciones en los proyectos constructivos de los principales proyectos de obras y a interferencias en la ejecución de unas obras con otras (como la imposibilidad de finalizar las instalaciones de climatización de los edificios hasta disponer de los fluidos procedentes de la central de cogeneración, la no disponibilidad de terrenos necesarios para realizar unas obras debido a que estaban ocupados por materiales de otras o la imposibilidad de ejecutar unos contratos por no haber concluido otros que eran necesarios para ello).

En los 26 contratos examinados en particular, a 31 de diciembre de 2004 se habían certificado trabajos realizados por 2.374.561 miles de euros, lo que supone el 94% del importe previsto de los contratos a esa fecha, y quedaba pendiente de certificar y ejecutar trabajos por 150.160 miles, fundamentalmente en las obras de los Edificios Terminal y Satélite. Para los 16 contratos que habían finalizado a 31 de diciembre de 2004 se había certificado la totalidad de su importe. En todos ellos se había producido la recepción provisional y la posterior liquidación provisional salvo en uno, en el que la recepción y liquidación provisionales no se habían realizado a solicitud del contratista. A 31 de diciembre de 2004 se había producido la recepción y liquidación definitivas de cuatro contratos al haber transcurrido los plazos de garantía establecidos en los correspondientes pliegos. En los doce contratos restantes, cuya ejecución había finalizado a esa fecha, no habían transcurrido esos plazos y por ello no se había realizado la recepción definitiva.

En general, AENA registraba correctamente en su contabilidad las certificaciones de obra y como consecuencia se producían altas en los inmovilizados en curso. En ninguno de los contratos analizados en particular se había producido, a 31 de diciembre de 2004, el traspaso de inmovilizado en curso a los correspondientes inmovilizados definitivos (que implicaba el inicio de amortización de los activos), al no estar los activos en condiciones de producir ingresos con regularidad.

Las retenciones contractuales realizadas en los pagos de los trabajos ejecutados por el contratista se efectuaron por AENA de modo general correctamente a partir del año 2002. La retención contractual debía realizarse en el momento del pago, una vez emitida la factura correspondiente a la totalidad del importe de la certificación, a la que el contratista tenía que aplicar

el 16% de IVA para su abono por AENA que había de abonar al contratista la totalidad del IVA y practicar la retención únicamente sobre el importe de los trabajos realizados reflejados en la certificación. Sin embargo, AENA hasta el año 2002 calculó con frecuencia la retención en exceso, sobre la totalidad de la factura IVA incluido; y en otros casos aplicó la retención directamente en la certificación de obra, resultando minorado el importe certificado y facturado, por lo que AENA debía después corregir estos errores incluyendo los importes retenidos en exceso en posteriores certificaciones de obra.

II.2.2 ACTUACIONES DE ADQUISICIÓN DE SUELO

Las encaminadas a poner a disposición de AENA los terrenos necesarios para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, constituyen el segundo gran grupo de actuaciones, diferenciadas de las ejecutadas a través del procedimiento de contratación.

Durante el periodo que media entre la aprobación del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas en 1999 y el 31 de diciembre de 2004, AENA utilizaba como sistema de información y control en las actuaciones de adquisición de suelo la aplicación informática «EXPRO» que constituía un módulo totalmente integrado en el sistema «SINTESIS» (aplicación informática con la que AENA gestionaba todo el ciclo de sus actuaciones inversoras).

Según la información obtenida de EXPRO a 31 de diciembre de 2004, el importe de las adquisiciones de suelo destinadas a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas pagadas por AENA ascendía a 669.321 miles de euros. De ellas, que un 96% se habían llevado a cabo a través de la expropiación de terrenos y el 4% restante mediante la compra de terrenos. Del total de pagos por adquisiciones de suelo destinado a la ampliación, 463.116 miles, que suponen el 69% del total, corresponden a suelo adquirido entre 2000 y 2004. El siguiente cuadro muestra el detalle, por años, de estas adquisiciones:

	Anterior a 2000	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	Total
Expropiaciones	187.803	6.751	153.774	120.330	15.079	156.214	639.951
Compra de suelo	18.402	0	0	327	0	10.641	29.370
Total adquisiciones de suelo	206.205	6.751	153.774	120.657	15.079	166.855	669.321

El 99% de las expropiaciones de terrenos destinadas a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas se han llevado a cabo a través de cuatro grandes expedientes de expro-

piación iniciados respectivamente en los años 1992, 1997, 1999 y 2000 y que a 31 de diciembre de 2004 no se habían cerrado; expedientes cuya denominación es la siguiente:

Nº de expediente	Denominación
17/92	Expediente de expropiación de terrenos para el desarrollo de nueva zona aeroportuaria. 1ª fase.
24/97	Expediente de expropiación complementario del 17/92.
35/99	Expropiación de terrenos para Edificio Satélite, plataforma del Satélite y rodaduras.
37/00	Expropiación de terrenos para el desarrollo del Plan Director. 2ª fase.

El detalle del grado de ejecución por ejercicios de cada uno de los expedientes es el que se indica en el siguiente cuadro:

Nº de expediente	Anterior a 2000	2.000	2.001	2.002	2.003	2.004	Total
Expediente 17/92	162.826	158	48	290	8.947	154.492	326.761
Expediente 24/97	19.453	1	2	2.950	972	650	24.028
Expediente 35/99	0	6.586	28.135	11.454	369	17	46.541
Expediente 37/00	0	0	125.264	105.615	4.786	1.053	236.718
Total Expedientes	182.279	6.725	153.449	120.309	15.074	156.212	634.048

En estas expropiaciones se sigue el procedimiento establecido en la Ley de 16 de diciembre de 1954, sobre expropiación forzosa, así como en su Reglamento de desarrollo aprobado por decreto de 26 de abril de 1957, aunque por Acuerdo del Consejo de Ministros, se aplica en todas las actuaciones del Plan el procedimiento de urgencia, en el que, levantada el acta previa a la ocupación, una vez efectuado el depósito provisional y abonada o consignada la indemnización previamente establecida, se procede a la ocupación del bien, tramitándose con posterioridad el expediente de expropiación para la fijación y pago del justiprecio. La utilización del procedimiento de urgencia genera dificultades en cuanto al registro del precio de adquisición de los terrenos al darse inicialmente de alta en la contabilidad de AENA por valores normalmente muy inferiores al del justiprecio final.

AENA ha venido consignado en la Caja General de Depósitos las diferencias de justiprecio existentes entre las cantidades ya pagadas y las fijadas por el Jurado Provincial de Expropiación en los casos en que se había planteado recurso ante la jurisdicción contencioso-administrativa; todo ello con arreglo a lo dispuesto por la Ley sobre expropiación forzosa y su Reglamento de desarrollo que establecen la obligación de consignar «cuando el propietario rehusare a recibir el precio o cuando existiere cualquier litigio o cuestión entre el interesado y la Administración, por la cantidad que sea objeto de discordia en la Caja General de Depósitos, a disposición de la autoridad o tribunal competente.» No obstante, tal consignación no se realizó en el expediente 37/00, según ha manifestado la Entidad, para evitar el perjuicio financiero adicional que acarrea la consignación de cantidades en la Caja General de Depósitos, que no producen rendimientos financieros para AENA y sí generan intereses en su contra debido a que los intereses de demora se calculan sobre las diferencias de justiprecio, con independencia de que éstas se hayan depositado en la Caja General de Depósitos.

A 31 de diciembre de 2004, AENA tenía activados en su cuenta de «Terrenos» los costes efectivamente realizados en estas adquisiciones de suelo. Los intereses de demora pagados se contabilizaban como gastos. Y las diferencias de justiprecio previstas se contabilizaban en la cuenta de «Terrenos», registrándose los intereses asociados a ellas como gastos, en ambos casos con contrapartida en la cuenta de «Provisión para responsabilidades».

Para cuantificar esta provisión, AENA valoró a 31 de diciembre de 2004 los terrenos expropiados aplicando los criterios que había establecido el Tribunal Supremo en sus primeras sentencias referidas a expropiaciones relacionadas con el Plan Barajas (la primera sentencia, relativa al expediente 17/92, es del ejercicio 2002). El criterio consistía, básicamente, en aplicar un único coeficiente de aprovechamiento del 58,3% a toda la superficie que integrase la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, deducir de la superficie resultan-

te un 10% en concepto de cesión obligatoria, aplicar un coeficiente del 80% para obtener la superficie edificable útil, imputar a esta superficie el precio de venta del metro cuadrado útil de la vivienda de protección oficial que le correspondiera al municipio en que se encontrase el terreno en el momento en que se hubiera realizado la ocupación y, sobre el precio resultante, aplicar un coeficiente de repercusión de suelo del 15%. Siguiendo este criterio y aplicando parámetros globales para cada uno de los cuatro expedientes de expropiación (fechas medias de ocupación, precios medios estimados por metro cuadrado y metros cuadrados aproximados), AENA calculó un importe de la provisión contable para diferencias de justiprecio e intereses a 31 de diciembre de 2004 de 751.083 miles de euros. En este importe AENA incluyó 18.000 miles de euros para cubrir desviaciones al alza en los intereses de demora derivadas de un previsible cambio de criterio del Tribunal Supremo que incrementara el coeficiente de repercusión de suelo del 15% al 20% siguiendo el criterio del Tribunal Superior de Justicia de Madrid que ya venía aplicando este coeficiente; pero no actuó de la misma forma en lo que se refiere a las diferencias de justiprecio, al no incluir en el cálculo de la provisión ningún importe para cubrir desviaciones al alza en las diferencias de justiprecio que pudieran originarse por ese cambio de criterio del Tribunal Supremo.

Durante el ejercicio 2005, AENA realizó una estimación finca por finca de los costes por expropiaciones pendientes de pago, a partir de la cual se ha estimado el importe de la provisión a 31 de diciembre de 2004 en 1.008.116 miles de euros, 257.033 miles de euros más que la provisión contabilizada a esa fecha. Esta desviación está motivada fundamentalmente por la variación del coeficiente de repercusión de suelo aplicado en la valoración de las fincas expropiadas correspondientes a los expedientes 35/99 y 37/00, que pasó del 15% al 20% como consecuencia del cambio en el criterio aplicado por el Tribunal Supremo, de acuerdo con sus sentencias dictadas a partir de mayo de 2005.

La aplicación EXPRO recoge la información sobre los pagos y demás hitos económicos de la vida de los expedientes de expropiación desglosados en distintos conceptos: «Depósito previo», «Indemnización por rápida ocupación», «Cantidad concurrente», «Mutuo acuerdo», «Diferencia de justiprecio», «Intereses de demora», «Jurado» y «Contencioso», entre otros. La información es introducida en EXPRO por el personal de la División de Gestión de Suelo.

La información sobre los pagos efectuados a 31 de diciembre de 2004 para cada uno de los cuatro grandes expedientes de expropiación de terrenos destinados a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, aportada por AENA y considerada por la Entidad como correcta, es la contenida en los listados de pagos por fincas obtenida en diciembre de 2005 de la aplicación EXPRO. Según estos listados, a 31 de diciembre de

2004 se habían realizado pagos por los cuatro expedientes por importe de 634.048 miles de euros.

En el análisis de la información de los pagos por fincas que ofrecen los listados generados por la aplicación EXPRO, se han observado algunas incidencias particulares que, si bien no resultan significativas por su cuantía, ponen de manifiesto debilidades en cuanto a la exactitud de la información proporcionada por la aplicación EXPRO. Estas incidencias son las siguientes:

- Existen casos en los que los importes consignados en la Caja General de Depósitos aparecen duplicados pues se incluyen tanto en los campos relativos a «Depósito Previo» o «Indemnización por Rápida Ocupación», como en el de «Cantidad Concurrente».

- Se han detectado diferencias de justiprecio que se encuentran simultáneamente en los campos de «Cantidad Concurrente» y «Diferencia de justiprecio».

- Existen cantidades pagadas en concepto de «Depósito Previo» que no se han incluido en el campo previsto para este concepto y que aparecen acumuladas dentro del concepto de «Cantidad Concurrente».

- Se han acumulado pagos de expropiación de varias fincas en una de ellas.

- No siempre coincide la fecha registrada en el sistema con la que figura en el resguardo de la consignación de la indemnización por rápida ocupación.

En los casos en que las cantidades correspondientes a pagos o consignaciones figuran duplicadas en EXPRO, el pago material o la consignación y su contabilización se han efectuado correctamente, sin que los errores en el registro de la información en EXPRO afectasen a las cantidades efectivamente pagadas o a la contabilización de esos pagos.

En definitiva, se han apreciado errores en las cantidades totales que figuran como pagadas para cada expediente de expropiación, además de existir retrasos importantes en la introducción de la información en la aplicación EXPRO, que, si bien no tienen consecuencias sobre los importes contabilizados y pagados a los expropiados, sí pueden generar errores en la información que manejan las Unidades de AENA encargadas de la planificación de las inversiones y del control de su ejecución ya que la aplicación EXPRO es la única fuente de información sobre la situación de los pagos correspondientes a cada expediente de expropiación de manera individualizada.

II.2.3 ACTUACIONES REALIZADAS EN CUMPLIMIENTO DE LAS NORMAS MEDIOAMBIENTALES

La dimensión de las actuaciones necesarias para llevar a cabo la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas y los objetivos que se pretendían alcanzar con esa ampliación llevaban consigo el aumento de la superficie del perímetro de la zona de actividad aero-

portuaria y el incremento en el tráfico aeroportuario, lo que afectaba al entorno natural del Aeropuerto de Madrid-Barajas. La ampliación había de ocupar un gran espacio y estaba integrada en un marco de interés ecológico como es la cuenca del río Jarama.

Las actuaciones a realizar frente a estas incidencias se regulan en el Real Decreto Legislativo 1.302/1986 de Evaluación del Impacto Ambiental, desarrollado por el Real Decreto 1.131/1988 por el que se aprueba el Reglamento para su ejecución. Esta normativa prevé actuaciones para eliminar, reducir o paliar los posibles impactos negativos en el entorno, fundamentalmente a través de medidas preventivas, correctoras y compensadoras que se deben concretar en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA). Las medidas dirigidas a minimizar los posibles efectos que la ampliación del Aeropuerto pueda causar en el entorno se han llevado a cabo en la fase de construcción y también está previsto que se desarrollen en la fase de operaciones de las nuevas instalaciones.

Dentro de este marco, por Resolución de la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Medio Ambiente, de 30 de noviembre de 2001, se aprobó la Declaración de Impacto Ambiental para el «proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid» (DIA-01), trámite necesario para el comienzo de las obras previstas en el Plan Director de 1999. Esta Declaración fue complementada con otra Declaración Impacto Ambiental de 1 de Agosto de 2002 sobre el proyecto de instalación de una planta de cogeneración del sistema energético en la ampliación del Aeropuerto Madrid-Barajas» (DIA-02). Además, como consecuencia del Plan Director de 1991, por Resolución de la Dirección General de Información y Evaluación Ambiental del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, de 10 de abril de 1996, se había aprobado la Declaración de Impacto Ambiental «sobre el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Barajas» (DIA-96). Las DIA establecen la obligación de AENA de adoptar unas medidas preventivas, correctoras y compensatorias y de elaborar documentos, informes, estudios o proyectos que debían acreditar su cumplimiento.

A la fecha de aprobación del Plan Director de 1999, AENA había estimado que los compromisos ambientales ocasionados por el Plan Barajas ascenderían, como mínimo, a 72.000 miles de euros y, como máximo, a 120.000 miles; sin embargo, estos importes se multiplicaron y, a 31 de diciembre de 2004, el coste previsto de las actuaciones medioambientales que debía llevar a cabo AENA en cumplimiento de las DIA ascendía a 296.827 miles de euros de los que se habían ejecutado 182.232 miles (61%) y quedaban pendientes 114.595 miles (39%). La actuación más relevante, que supone el 50% del coste total previsto a fines de 2004, es la correspondiente a la ejecución del Plan de aislamiento acústico de viviendas, para la que AENA había estimado un coste total de 147.702 miles a esa fecha.

Los costes de las actuaciones realizadas por AENA para cumplir las condiciones impuestas por las DIA se consideraban, en general, como un coste más de los expedientes de las obras que los originaban, incorporándose en su presupuesto. En algunos casos, las medidas impuestas por las DIA consistían en actuaciones que, por su naturaleza debían realizarse de forma independiente de las obras de ampliación del Aeropuerto, gestionándose por AENA como otras actuaciones de inversión. Entre estas excepciones destacan por su rele-

vancia económica los costes de ejecución del Plan de aislamiento acústico de las viviendas, que se ha considerado como una actuación con entidad propia dentro del Plan Barajas.

El siguiente cuadro contiene el detalle de los costes medioambientales realizados y previstos a 31 de diciembre de 2004 ocasionados por la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, de acuerdo con la información facilitada por la Dirección del Plan Barajas y la Dirección de Medioambiente y Normativa de AENA:

Cuadro nº 22 (miles de euros)

Costes medioambientales en el Plan Barajas	Ejecutados a 31/12/2004	Previstos 2005 a 2007	Totales
Plan de aislamiento acústico	105.195	42.507	147.702
Adquisición de fincas	0	48.490	48.490
Restauración y recuperación ambiental e integración paisajística	3.158	17.741	20.899
Costes medioambientales de las pistas de vuelo	39.693	0	39.693
Costes medioambientales de las plataformas de aeronaves	12.873	0	12.873
Costes medioambientales del resto de proyectos	11.941	731	12.672
Plataforma prueba de motores	6.877	271	7.148
Centro de recuperación de fauna	0	4.800	4.800
Reciclaje de residuos de construcción y demolición	1.425	55	1.480
Arqueología	1.070	0	1.070
TOTAL	182.232	114.595	296.827

Las actuaciones que, para dar cumplimiento a las DIA debían estar incluidas en los proyectos constructivos de las obras de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas y, por tanto, en sus presupuestos, se concentraron en las obras de construcción de las nuevas pistas de vuelo y las plataformas de aeronaves y de prueba de motores. El resto de actuaciones medioambientales son las que se realizan de manera independiente.

II.2.3.1 Cumplimiento de la tramitación medioambiental

Las tres Declaraciones de Impacto Ambiental formuladas como consecuencia del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas (DIA-96, DIA-01 y DIA-02) establecen la obligación de AENA de adoptar unas medidas preventivas, correctoras y compensatorias y de elaborar documentos, informes, estudios o proyectos que acrediten su cumplimiento ante el Ministerio de Medio Ambiente.

La DIA-96 se formuló por Resolución de 10 de abril de 1996 de la Dirección de Información y Evaluación Ambiental, con motivo del proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, autorizado por el Consejo de Ministros en julio de 1992. El contenido más significativo de la DIA-96 está constituido por la obligación de elaborar y aprobar un Plan de aislamiento acústico de las viviendas (PAA) situadas dentro de determinadas zonas con igual sonoridad (isófonas) para

protegerlas del ruido producido por las aeronaves, con el objetivo de que en el interior de ellas se cumplan los niveles equivalentes máximos de inmisión sonora. Para ello, AENA, en colaboración con los Ayuntamientos afectados, debía realizar los estudios con el detalle y a la escala adecuados, incluyendo tanto las viviendas afectadas en el momento de publicación de la DIA como las que pudieran resultar afectadas en los escenarios año 2000 y año 2010 (la DIA restringe la aplicación del PAA a las viviendas construidas o que ya tengan licencia de obra con anterioridad a la fecha de su publicación).

La DIA-96 también recoge actuaciones referidas a la prevención de accidentes y medidas de emergencia, a la protección de la calidad del agua y del dominio público hidráulico, a los vertederos para sobrantes de tierra o a la recuperación ambiental e integración paisajística, entre otras; y establece la DIA-96 la obligación por parte de AENA de elaborar un programa de vigilancia y seguimiento ambiental y de presentar ante el Ministerio competente en materia de medioambiente un escrito que certifique la incorporación en cada contratación de las prescripciones establecidas en la Declaración y un informe sobre el contenido, resultado y justificación de varias de las evaluaciones, proyectos y medidas que se establecen en la Declaración.

La DIA-01 se formuló por Resolución de 30 de noviembre de 2001 de la Secretaría de Medio Ambiente, con motivo de la segunda fase del Plan Barajas, a

partir de la aprobación en noviembre de 1999 del Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas. La DIA-01 establece las medidas y controles pertinentes para aquellas actuaciones incluidas en la ampliación de la nueva zona aeroportuaria prevista en el Plan Director de 1999 no incluidas en la DIA-96 relacionadas con la nueva configuración del campo de vuelo.

La DIA-01 establece una serie de medidas protectoras y compensatorias destinadas a la protección del sistema hidrológico e hidrogeológico, a la protección y conservación de suelos, a la protección de la calidad del aire y a la protección de la vegetación, la fauna y los hábitat naturales. En particular, en lo que se refiere a la protección frente al ruido por tráfico aéreo, la DIA-01 establece la obligación de elaborar un PAA para las viviendas ubicadas en las nuevas áreas de afección para conseguir que no se sobrepasen en su interior los niveles máximos de inmisión sonora contenidos en la normativa sobre condiciones acústicas de los edificios, que debía ser financiado por AENA. Además, debido a la presencia de numerosos yacimientos arqueológicos y paleontológicos en los terrenos de la ampliación, se establece la obligación de realizar prospecciones intensivas para identificar y documentar los yacimientos y proponer las actuaciones concretas para proteger el patrimonio arqueológico.

La DIA-01 establece la obligación de constituir una Comisión de Seguimiento de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid formada por representantes de la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental (DGCEA), de la Dirección General de Aviación Civil (DGAC), de AENA, de la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid y de los Ayuntamientos afectados por las obras de ampliación y que AENA debía redactar un programa de vigilancia ambiental para el seguimiento y control de los impactos y de la eficacia de las medidas ambientales.

Por otra parte, la DIA-01 dispone que la DGAC debía de remitir a la DGCEA antes de la adjudicación definitiva de cada proyecto, un escrito certificando la incorporación en la documentación objeto de contratación de las prescripciones que se establecen en la DIA y que todos los costes de estas medidas figuraban en los proyectos de construcción.

La DIA-02 se formuló por Resolución de 1 de agosto de 2002 de la Secretaría de Medio Ambiente y se refiere exclusivamente al proyecto de instalación de una planta de cogeneración del sistema energético en la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Aunque esta central de cogeneración forma parte del proyecto global de la ampliación, como su estudio no fue incluido en la DIA-01, su impacto ambiental hubo de ser evaluado en una Declaración independiente. La DIA-02 establece una serie de medidas protectoras y compensatorias, principalmente destinadas a la protección de la calidad del aire.

La DIA-02 impone la obligación de remitir a la Comisión de Seguimiento de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid informes periódicos relativos al cumplimiento del programa de vigilancia ambiental y a la DGCEA, antes del inicio de las obras de la central de cogeneración, el proyecto y, con anterioridad a la puesta en marcha de la central, un informe que especifique las características de la metodología y equipos de medición de emisiones.

En el periodo que transcurrió desde la aprobación del Plan Director, en noviembre de 1999, hasta el final del año 2004 y en lo que respecta a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, el cumplimiento de lo previsto en las normas medioambientales estaba encomendado a distintas Unidades de AENA, en función de la fase en que se encontrara el procedimiento. La División de Medio Ambiente y Normativa, dependiente de la Dirección de Planificación de Infraestructuras, era responsable de realizar los trámites en la fase que se había iniciado con la estimación de la necesidad de tramitación medioambiental de las actuaciones y que finalizó con la formulación de las Resoluciones de la Secretaría General de Medio Ambiente por las que se aprobaron las DIA; y también era responsable de controlar y tramitar los informes, estudios, proyectos y demás documentos que, en ejecución de las DIA, debía AENA remitir a la Comisión de Seguimiento y a la DGAC. La Dirección del Plan Barajas era la responsable del cumplimiento de las normas medioambientales de los proyectos de construcción desde la fecha de publicación de las DIA hasta que, una vez terminadas las obras, se entregaran al Aeropuerto de Madrid-Barajas para su explotación. A 31 de diciembre de 2004, la ampliación del Aeropuerto no había entrado en fase de explotación, estando previsto que fuera responsable en materia medioambiental en esa fase el Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Del análisis de las actuaciones medioambientales desarrolladas por AENA hasta el 31 de diciembre de 2004, se puede concluir que las actuaciones relevantes de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas habían sido sometidas a evaluación de impacto ambiental y que existía un procedimiento que permitía garantizar que las obras, desde el inicio del expediente de contratación hasta la finalización de su ejecución, se desarrollaban teniendo en cuenta los aspectos medioambientales que les eran de aplicación. No obstante, al analizar la ejecución del procedimiento se han detectado las siguientes incidencias en lo relativo a la elaboración y tramitación de informes, estudios y proyectos:

— La condición 2.5.2 de la DIA-96, establece que se elaborarán y remitirán a la Comisión de Vigilancia del Ruido (CVR), cuyas funciones asume desde el ejercicio 2002 la Comisión de Seguimiento de las actuaciones de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid (CSAM), unos informes trimestrales que con-

tengan los niveles de ruido. Los informes anteriores al 2002 no se enviaron a la CVR.

— La condición 2.5.2 de la DIA-96 también prevé la realización de informes bianuales sobre el estado real del ruido y los avances producidos, que a partir del año 2000 AENA decidió hacer anuales. Los relativos a los ejercicios 2001, 2002 y 2004 no se enviaron a la CVR o, en su caso, a la CSAM.

— La condición 3.5 de la DIA-96 establece que antes de la emisión del acta de recepción definitiva de cada obra, se ha de enviar un informe sobre el estado de áreas en recuperación. Al cierre del ejercicio 2004 ya había obras recepcionadas definitivamente sin que se hubiese realizado este informe.

— La condición 3.5 de la DIA-96 establece la obligación de elaborar informes trimestrales de datos de la red de medidores de contaminación atmosférica desde el momento en que entrase en funcionamiento la Tercera Pista; y el plan de vigilancia ambiental establece la obligación de entregarlos a la DGCEA. AENA no remitió a la DGCEA los informes correspondientes al 4º trimestre de 1999 y al 2º, 3º y 4º trimestre de 2002; y no conserva los justificantes de la recepción por el organismo encargado de recibirlos y remitirlos a la DGCEA (en general la DGAC) de los otros informes anteriores al 4º trimestre de 2003.

— El Programa de vigilancia de la DIA-96 prevé la realización anual de informes de contaminación atmosférica de controles de emisión e inmisión de focos y su envío posterior a la DGCEA o, en su caso, a la DGAC; sin embargo, sólo se ha enviado el informe relativo al ejercicio 2003.

— AENA no guarda justificante de la recepción por la DGAC del informe de control y vigilancia del primer trimestre del ejercicio 2001 y del informe a emitir antes de la adjudicación del proyecto relativo a los expedientes del «Edificio Terminal» y «Aparcamientos y accesos próximos» que requieren las condiciones 3.5 y 3.6 de la DIA-96, respectivamente.

— La condición 13 de la DIA-01 prevé que la DGAC remitirá a la DGCEA, entre otros documentos, un informe sobre las medidas para la protección de aguas superficiales y subterráneas durante la fase de obras al que se refiere la condición 1; un informe sobre las medidas para la gestión de la tierra vegetal, al que se refiere la condición 2; y un proyecto de recuperación ambiental y recuperación paisajística de la obra, al que se refiere la condición 10. No se han realizado tales informes respecto a las siguientes obras: «Pista 18L-36R, balizamiento», «Pista 18L-36R, edificio SEL», «Pista 15L-33R, balizamiento», «Pista 15L-33R, edificio SEL», «Restauración de los Márgenes Arroyo La Galga», «Restauración de los Márgenes Arroyo San Román» y «Restauración de la ribera derecha del río Jarama».

— En noviembre de 2005, no se había entregado a la CSAM para su aprobación el programa de actuaciones sobre ruido por prueba de motores, que según la

condición 4.c de la DIA-01 debería haber estado finalizado el 13 de diciembre de 2002.

— La condición 12 de la DIA-01 prevé que se elabore y envíe a la DGAC un informe de antes del inicio de obra, que debe contener entre otros documentos un escrito de la dirección ambiental de la obra certificando que los proyectos de construcción cumplen la DIA. El informe relativo al proyecto «Pista de vuelo 15L-33R, edificio SEL», se envió a la DGAC con un año y medio de retraso; y los informes de antes de inicio de obra de los proyectos «Restauración de los Márgenes Arroyo La Galga» «Restauración de los Márgenes Arroyo San Román» y «Restauración de la ribera derecha del río Jarama», no incluían el escrito de la dirección ambiental de la obra.

— No se ha elaborado el informe paralelo al acta de replanteo, previsto en la condición 12 de la DIA-01, en relación con los proyectos «Restauración de los Márgenes Arroyo La Galga», «Restauración de los Márgenes Arroyo San Román» y «Restauración de la ribera derecha del río Jarama».

— La DIA-02 establece que AENA debía enviar a la DGAC el proyecto que especifique las características del foco emisor y de los puntos de toma de muestra antes del inicio de las obras; sin embargo, este informe se envió seis meses después del inicio de las obras.

En todo caso, teniendo en cuenta que el cumplimiento de los trámites requeridos por la normativa medioambiental en relación con el Plan Barajas supone la elaboración y tramitación de un muy elevado número de informes, estudios y proyectos, se puede concluir que el cumplimiento por parte de AENA ha sido adecuado y que las incidencias detectadas no tienen un carácter excesivamente relevante.

II.2.3.2 Plan de aislamiento acústico de viviendas

El Plan de aislamiento acústico de viviendas (PAA) constituye la actuación medioambiental más relevante de las establecidas por las DIA, alcanzando su coste de ejecución previsto a 31 de diciembre de 2004 la mitad de todos los costes medioambientales previstos como consecuencia de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

El PAA está previsto tanto en la DIA-96 como en la DIA-01. La segunda parte del condicionado de la DIA-96, al referirse al ruido por el tráfico aéreo, establece unas medidas correctoras, entre ellas la de elaborar un PAA de las viviendas situadas dentro de unas zonas delimitadas en la propia DIA. Este PAA se debía elaborar en el plazo de un año y ejecutarse en el plazo máximo de seis años a partir de la fecha de publicación de la DIA-96. La DIA-96 prevé la creación de una Comisión de Gestión del PAA y la elaboración de un Plan de seguimiento, control y vigilancia del ruido aeroportuario.

La DIA-01 se refiere fundamentalmente al ruido producido por las operaciones aeroportuarias en su condición 4, estableciendo que AENA debía elaborar un PAA para las viviendas ubicadas en las nuevas áreas de afección, que son consecuencia de las operaciones en las dos nuevas pistas de vuelo. El PAA debería estar ejecutado en el plazo de cuatro años a partir del 13 de diciembre de 2001, fecha de publicación de la DIA-01.

Los costes que básicamente componen el PAA están constituidos por los gastos de determinación y validación de la huella acústica, las mediciones acústicas,

los gastos de funcionamiento de la Oficina de Gestión del Plan, el aislamiento de las viviendas y la adquisición de viviendas en casos en los que resulte técnicamente inviable su aislamiento acústico eficaz. A 31 de diciembre de 2004 el coste total que iba a suponer el PAA era de 147.702 miles, de los que 105.195 miles se habían ejecutado y 42.507 miles estaba previsto que se ejecutasen en los tres ejercicios siguientes. El detalle por conceptos, de acuerdo con los datos facilitados por la División de Medio Ambiente y Normativa de AENA, es el siguiente:

Cuadro nº 23 (miles de euros)

	Ejecutado periodo 1996 a 2004	Previsto periodo 2005 a 2007	Coste previsto total a 31/12/2004
Aislamiento acústico de viviendas	87.569	35.896	123.465
Adquisición de viviendas	4.355	2.179	6.534
Oficina de Gestión del PAA	5.708	4.432	10.140
Determinación de la huella acústica	1.475	-	1.475
Mediciones acústicas	6.088	-	6.088
TOTAL	105.195	42.507	147.702

El coste total previsto del PAA puede verse incrementado en un futuro, entre otras causas, debido a que:

— AENA puede recibir nuevas solicitudes de aislamiento hasta enero de 2007.

— AENA ha propuesto a la CSAM una revisión de las isófonas pasado un año desde la entrada en operación de las nuevas pistas, teniendo en cuenta las operaciones reales realizadas durante dicho año.

— En diciembre de 2005 el laboratorio de acústica de la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de la Universidad Politécnica de Madrid estaba llevando a cabo mediciones acústicas en zonas que no estaban

incluidas en el PAA al objeto de determinar la posible inclusión de otras viviendas en el PAA.

— En diciembre de 2005 se encontraba en estudio por la Comisión de Gestión del PAA la inclusión de viviendas del Sector 1 de San Fernando de Henares en el Plan.

— El Ayuntamiento de San Sebastián de los Reyes ha solicitado la inclusión de viviendas de su localidad en el PAA por las características topográficas de la zona en las que se localizan.

El detalle por ejercicios de lo ejecutado hasta el 31 de diciembre de 2004 es el siguiente:

Cuadro nº 24 (miles de euros)

	Ejecutado hasta 1999	2000	2001	2002	2003	2004	TOTAL
Aislamiento acústico de viviendas	-	4.622	20.052	16.836	19.303	26.756	87.569
Adquisición de viviendas	-	-	-	-	2.325	2.030	4.355
Oficina de Gestión del PAA	1.047	741	863	929	1.026	1.102	5.708
Determinación de huella acústica	1.108	342	25	-	-	-	1.475
Mediciones acústicas	1.534	1.760	1.228	714	575	277	6.088
TOTAL	3.689	7.465	22.168	18.479	23.229	30.165	105.195

En lo que se refiere a la contabilización de los costes de ejecución del PAA, los que no correspondían a la adquisición de viviendas (que ascendían a 100.840

miles de euros al cierre de 2004) se activaban en cuentas de inmovilizado material, imputándose a las Pistas de vuelo. Sin embargo, son costes que surgen por la

realización de trabajos en activos que no son propiedad de AENA y no pueden considerarse como una inversión en su propio inmovilizado, por lo que deberían haberse considerado gasto.

En relación con lo manifestado por AENA en sus alegaciones cabe señalar que la contabilización de la ejecución del PAA ha de ajustarse a lo dispuesto en la Resolución de 25 de marzo de 2002 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas por la que se aprueban las Normas para el reconocimiento, valoración e información de los aspectos medioambientales en las cuentas anuales, que desarrolló los aspectos relativos a la contabilidad medioambiental incorporados a nuestro derecho contable a través del Real Decreto 437/1988. En ella, al referirse a los activos de naturaleza medioambiental, se establece que «los elementos incorporados al patrimonio de la entidad con el objeto de ser utilizados de forma duradera en su actividad, cuya finalidad principal sea la minimización del impacto medioambiental y la protección y mejora del medio ambiente», «se contabilizarán en las correspondientes partidas de la agrupación B) Inmovilizado, del activo del Balance». Por tanto, en la medida en que los costes en los que había incurrido AENA por la ejecución del PAA se originaron por la realización de trabajos en activos que no son de su propiedad, no resulta correcta su calificación contable de activos de naturaleza medioambiental y deberían haberse considerado como gastos medioambientales incorporándose a la cuenta de pérdidas y ganancias en la partida correspondiente.

La condición 4 de la DIA 2001 que establece que el Plan de Aislamiento Acústico debería estar ejecutado totalmente antes del 13 de diciembre de 2005. Sin embargo, a 31 de diciembre de 2004, la División de Medio Ambiente y Normativa estimaba que el Plan se continuaría ejecutando durante los ejercicios 2006 y 2007, incluyéndolo en sus previsiones de coste para estos años.

II.2.3.3 Otras actuaciones medioambientales

Además del Plan de aislamiento acústico, entre las actuaciones que se debían tramitar de manera independiente de los expedientes de contratación de las obras de ampliación del Aeropuerto, destacaba la adquisición de fincas como medida compensatoria de impacto ambiental, cuyo coste previsto a 31 de diciembre de 2004 ascendía a 48.490 miles de euros (que supone el 16% del coste total previsto a esa fecha para las actuaciones medioambientales a realizar por AENA como consecuencia de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas) y que a 31 de diciembre de 2004 no estaba incluido en los presupuestos de AENA. Esta medida viene impuesta por la condición 9 de la DIA-01 que establece que, para compensar el impacto ocasionado, AENA debía adquirir una serie de fincas consideradas de interés comunitario en la Comunidad de Madrid, que posteriormente debían ser objeto de traba-

jos de restauración y mejora para compensar los impactos ecológicos producidos por la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas. La medida suponía la adquisición por AENA de unas 1.250 hectáreas correspondientes a fincas situadas, de manera preferente, en zonas de interés de la cuenca de los ríos Jarama y Henares determinadas en la DIA-01 o en otros lugares de la cuenca del Jarama de la Comunidad de Madrid, que reunieran las características expresadas en la DIA. En todos los casos, de manera previa a su adquisición, la propuesta, el calendario de adquisiciones y la fórmula de gestión debían ser autorizados por la Consejería de Medio Ambiente de la Comunidad de Madrid. A 31 de diciembre de 2004 no se habían adquirido las fincas y en diciembre de 2005 estaba pendiente de la aceptación formal por la Comunidad de Madrid la propuesta de adquisición de unas 840 hectáreas.

Las restantes actuaciones que se debían tramitar de manera independiente de los expedientes de contratación de las obras de ampliación del Aeropuerto se habían ejecutado a 31 de diciembre de 2004 o estaba previsto que se ejecutaran a través del procedimiento de contratación. Consistían, fundamentalmente, en la contratación de una asistencia técnica para la intervención arqueológica y paleontológica en diversos expedientes de obra de la ampliación, diversas medidas destinadas a la restauración y recuperación ambiental y paisajística y la construcción de un Centro de recuperación de la fauna. A finales de 2004 el contrato de asistencia para la intervención y control arqueológico y paleontológico había finalizado su ejecución, mientras que a finales de 2005 se encontraban pendientes de realización o en fase de elaboración los proyectos de «Recuperación de frondosas en la finca Soto de la Heredad», «Recuperación de riberas y humedales del Jarama», «Restauración de zonas de vegetación mediterránea» e «Integración ambiental de zonas interiores»; y estaba terminado el proyecto pero no se había comenzado la obra de construcción del «Centro de recuperación de fauna». En general, ha resultado excesivamente dilatado el periodo transcurrido entre la publicación de la DIA-01 y la adjudicación de los expedientes de contratación tramitados para dar cumplimiento a las restantes medidas.

II.2.4 BAJAS DE ACTIVOS MOTIVADAS POR LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.

La mayor parte de las actuaciones que componen la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas se han realizado en terrenos adquiridos por AENA para ese fin, por lo que, en general, para llevar a cabo la ampliación no ha sido necesario eliminar activos que fueran propiedad de AENA.

El sistema de información contable de AENA no permite extraer de forma automatizada las bajas contables de activos producidas como consecuencia de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Para obtener y facilitar esta información, las Unidades de

AENA responsables han efectuado una revisión de los archivos y bases de datos contables de las bajas de inmovilizado correspondientes al Aeropuerto y después han identificado las que, según su criterio, eran consecuencia de la ampliación. Con arreglo a esta información, a 31 de diciembre de 2004 únicamente se habían dado de baja activos (con motivo de las obras de construcción de la Tercera pista y de la plataforma del Edificio Satélite) por un valor neto contable de 187 miles de euros que se registraron como pérdidas extraordinarias, ascendiendo su valor activado a 262 miles y su amortización acumulada en el momento de la baja a 75 miles, que supone, en términos medios, menos del 30% de su valor activado, lo que pone de manifiesto un defecto en el cálculo de las amortizaciones de estos activos.

Aunque a 31 de diciembre de 2004 la Pista Cruzada estaba operativa, AENA tenía previsto darla de baja en 2006 cuando entrasen en funcionamiento las dos nuevas pistas debido a que, con la nueva configuración del campo de vuelo prevista en el Plan Director de 1999, esta Pista debía quedar anulada. A 31 de diciembre de 2004 la Pista Cruzada estaba activada por 11.677 miles de euros, con una amortización de 7.133 miles y una provisión dotada con motivo de la baja futura de 3.502 miles, por lo que su valor neto contable era de 1.042 miles. En febrero de 2005 la División de Información Aeronáutica de AENA (encargada de proporcionar a todos los usuarios la información aeronáutica necesaria para que las operaciones aéreas que se desarrollen en el espacio aéreo español lo hagan con seguridad, regularidad y eficacia) hizo público que el 14 de abril de 2005 se pondrían en servicio las dos nuevas pistas de vuelo y se daría de baja la Pista Cruzada. Sin embargo, al efectuar el cierre de las cuentas anuales del ejercicio 2004 no se tuvo en cuenta esta información para incrementar en 850 miles la provisión por depreciación de la Pista, teniendo en cuenta que su periodo de amortización acababa el 14 de abril de 2005.

AENA mantiene el criterio de activar en cuentas de inmovilizado material los costes de las obras de construcción realizadas para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas sobre bienes cuya titularidad correspondía a otras entidades públicas, en lugar de considerarlos gastos no activables; no obstante, dota una provisión que corrige el efecto que este criterio de contabilización produce sobre sus resultados.

Entre esas obras destaca el tramo de la carretera M-111 a su paso por el túnel que AENA había construido, para permitir la nueva configuración del campo de vuelo, bajo el Aeropuerto de Madrid-Barajas. El túnel está formado por cuatro ojos: por los dos centrales circula la carretera M-111, cuyo titular histórico es la Comunidad de Madrid, siendo AENA titular de los dos laterales, uno exclusivo para los servicios aeroportuarios y el otro para el paso de los servicios públicos. El coste por el que AENA tenía activado el túnel a finales de 2003 era de 118.540 miles de euros, habiéndose dotado una provisión por depreciación de 66.830 miles y una amorti-

zación de 34 miles. A 31 de diciembre de 2003, AENA registró en su contabilidad la entrega a la Comunidad de Madrid de los dos ojos centrales del túnel que había construido para soterrar la carretera M-111, dando de baja 55.531 miles del valor activado del túnel, 55.360 miles de la provisión y los 34 miles de la amortización y registrando unas pérdidas extraordinarias de 137 miles. A 31 de diciembre de 2004, AENA mantenía activados en su contabilidad los dos ojos laterales de los que es titular y había aplicado los 11.470 miles que restaron de la provisión.

Además, a 31 de diciembre de 2004, AENA tenía activadas en su contabilidad otras obras, como las de los encauzamientos de los Arroyos Valdebebas y Tía Martina-La Plata, los colectores de Valdebebas y Barajas, la variante de la carretera M-110 Alcobendas y la reposición de la arteria del este del Canal de Isabel II, entre otras, que había llevado a cabo por ser necesarias para la ampliación del Aeropuerto pero que se habían realizado sobre bienes que no eran de su titularidad, por importe total de 36.927 miles de euros, provisionadas en 34.807 miles. Esto supone que los resultados de AENA al cierre del ejercicio del 2004 están sobrevalorados en 2.120 miles de euros. A finales de 2005, estos activos no se habían entregado a sus titulares permaneciendo en la contabilidad de AENA.

En el análisis de las bajas de inmovilizado se ha puesto de manifiesto que no existía un procedimiento que garantizara que la información sobre las previsiones de bajas de activos llegara a la Unidad responsable de contabilizarlas en el momento en que las Unidades de AENA encargadas de los activos tenían conocimiento de ellas; lo que ha provocado que las correcciones valorativas que figuraban contabilizadas para los activos dados de baja resultaran insuficientes, registrándose sistemáticamente en el momento de la baja pérdidas extraordinarias.

II.3 SITUACIÓN DE LA AMPLIACIÓN DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2004

Como consecuencia de que los datos que proporcionan los sistemas de información de AENA no permiten identificar de manera precisa cada una de las inversiones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, para poder establecer un importe aproximado de la previsión existente a 31 de diciembre de 2004 sobre el coste total de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas se ha utilizado la siguiente información:

— Del Informe de Progreso del Plan Barajas a diciembre de 2004, elaborado por la Dirección del Plan Barajas, se ha obtenido el coste contractual total de las actuaciones gestionadas por la Dirección del Plan Barajas destinadas a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas a 31 de diciembre de 2004, es decir, de aquellas para las que existía un compromiso formal por

parte de AENA de llevarlas a cabo o que se encontraban ya finalizadas o en ejecución, que ascendía a 3.986.309 miles de euros.

— De la relación de contratos obtenida de SIGA correspondientes al Aeropuerto de Madrid-Barajas y de la relación de expedientes de inversión que, según la Dirección de Planificación Estratégica de AENA estaban vinculados a la ampliación del Aeropuerto, se ha obtenido el importe total contratado a 31 de diciembre de 2004 correspondiente a actuaciones encomendadas a otras Direcciones de AENA, que ascendía a 326.280 miles de euros.

— De la estimación a 31 de diciembre de 2004 realizada por la Dirección de Plan Barajas del coste de las futuras modificaciones contractuales y de las liquidaciones provisionales de contratos que aún no habían sido aprobadas formalmente por el órgano de contratación, de las nuevas inversiones a realizar y de las actuaciones a realizar durante el periodo de transición operativa y para la puesta en operación de la ampliación del Aeropuerto, que cifró dicho coste en 157.130 miles de euros.

— De la aplicación EXPRO se ha obtenido el importe de los pagos que, a 31 de diciembre de 2004, la División de Gestión de Suelo había efectuado por adquisiciones y expropiaciones de suelo destinado a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, que era de 669.321 miles de euros. Además, a esa fecha, AENA tenía contabilizada una provisión para responsabilida-

des destinada a cubrir las diferencias de justiprecio en los expedientes de expropiación de terrenos para la ampliación que no estaban cerrados, de 751.083 miles, aunque, de acuerdo con la estimación de esta provisión a 31 de agosto de 2005 realizada por AENA, esta provisión estaba infradotada en, al menos, 257.033 miles.

— De acuerdo con la información sobre pagos efectuados y costes futuros a 31 de diciembre de 2004 relacionada con la ejecución del Plan de aislamiento acústico de las viviendas y otros costes medioambientales que son consecuencia de la ampliación del Aeropuerto proporcionada por la División de Medio Ambiente y Normativa y por la Dirección del Plan Barajas, respectivamente, el coste total previsto de las principales actuaciones medioambientales que, 31 de diciembre de 2004, no estaban incluidas como gasto contractual (el Plan de Aislamiento Acústico de las Viviendas y los costes de adquisición de fincas como medida compensatoria medioambiental) ascendía a 196.192 miles de euros.

Mediante la agregación de esta información se ha estimado un coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas de, al menos, 6.343.348 miles de euros. El siguiente cuadro contiene el detalle por grupos de actuaciones de este coste aproximado previsto a 31 de diciembre de 2004 de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas:

Actuaciones	Coste previsto total a 31/12/2004
Actuaciones realizadas mediante contrataciones	4.469.719
Actuaciones de la Dirección del Plan Barajas	3.986.309
Actuaciones de otras Direcciones de AENA	326.280
Futuros costes contractuales no formalizados	157.130
Adquisición de Suelo	1.725.927
Plan de aislamiento acústico de las viviendas	147.702
TOTAL	6.343.348

Del coste total de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, el 63% correspondía a contratos gestionados por la Dirección del Plan Barajas; de ellos, los 42 expedientes considerados como principales por la Dirección del Plan Barajas, cuyo coste estimado era de 3.055.263 miles, suponían el 48% del coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas. Las actuaciones de adquisición de suelo previstas a 31 de diciembre de 2004 suponían el 27% del coste total de la ampliación, los expedientes de contratación gestionados por otras Unidades de AENA el 5% y los costes contractuales futuros estimados y el coste del Plan de aislamiento acústico de viviendas el 2,5% cada uno de ellos.

Del coste total previsto para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, se había ejecutado a 31 de diciembre de 2004 el 74%, por un importe de 4.707.410 miles de euros. Las actuaciones a realizar mediante contrataciones se habían ejecutado en un 88%; y de los expedientes principales (que suponen casi la mitad del coste total previsto para la ampliación), se había ejecutado el 93% de su coste previsto, por un importe total de 2.849.430 miles, y, como media, había transcurrido el 91% del plazo previsto para su ejecución (el Anexo III de este Informe incluye la relación de los expedientes de contratación principales clasificados según los grupos de actuaciones previstos en el Plan Director, indicando el grado de avance de certificación y el grado

de avance en el tiempo de cada uno de ellos a 31 de diciembre de 2004).

A 31 de diciembre de 2004, de las actuaciones de adquisición de suelo sólo se había hecho efectivo un 39% de su coste previsto, al no estar cerrados los expedientes de expropiación y quedar pendientes de pago las diferencias de justiprecio que pudieran surgir y no haberse iniciado la adquisición de suelo como medida compensatoria medioambiental. El Plan de aislamiento acústico se había ejecutado en un 71%.

En noviembre de 1999, al aprobarse el Plan Director, la Dirección del Plan Barajas en su Informe de Progreso había estimado en 2.957.390 miles de euros el coste previsto de las actuaciones de las que era responsable. A 31 de diciembre de 2004 ese coste había aumentado en más de mil millones de euros, lo que supone un incremento del 35%. Casi la mitad de este incremento se debió a la variación del coste previsto a diciembre de 1999 para los contratos de construcción del Edificio Terminal, que pasó de 449.539 miles (en 2000 se adjudicó en 541.816 miles) a 715.974 a 31 de diciembre de 2004, aumentando en 266.435 miles, y de construcción del Edificio Satélite, que pasó de un coste previsto en diciembre de 1999 de 219.027 miles (se adjudicó en 2001 la primera fase por 277.621 miles y en 2002 la segunda por 28.632 miles) a 433.888 miles a 31 de diciembre de 2004, aumentando en 214.861 miles. Esta desviación entre la previsión a la fecha de aprobación del Plan Director y 31 de diciembre de 2004 tiene su origen principal en los incrementos del coste de los contratos producidos durante su ejecución, aunque también en que en algunos casos, los costes presupuestados inicialmente fueron sensiblemente inferiores a los importes de adjudicación de los contratos correspondientes.

Por otra parte, en el momento de aprobación del Plan Director de 1999 AENA no había incluido como coste de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas una estimación de los desembolsos adicionales a los que podría tener que hacer frente correspondientes a las diferencias entre el valor de expropiación original de los terrenos expropiados y el valor del justiprecio fijado por los órganos jurisdiccionales competentes. En 2002 AENA comenzó a dotar una provisión para cubrir este riesgo ascendiendo la dotación en ese ejercicio a 738.900 miles de euros.

Por lo que respecta al coste de los compromisos medioambientales derivados del Plan Barajas, en 1999 AENA había estimado que se situarían en un importe no inferior a 72.000 miles de euros ni superior a 120.000 miles, pero el coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para las actuaciones medioambientales derivadas de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas era de 296.827 miles. Las previsiones de AENA a la fecha de aprobación del Plan Director de 1999 resultaron, pues, netamente desproporcionadas con el coste al que realmente dieron lugar las actuaciones medioambientales.

En lo que respecta al plazo de ejecución de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, en diciembre de 1999, al aprobarse el Plan Director, se había previsto un plazo de ejecución de unos cuatro años ya que la fecha de puesta en explotación del Aeropuerto programada era diciembre de 2003. A 31 de diciembre de 2004 el plazo de ejecución se había incrementado en 1 año y 10 meses, lo que supone un incremento del 46%, trasladándose la fecha programada para la puesta en explotación de la ampliación del Aeropuerto hasta el 30 de octubre de 2005. Finalmente, la puesta en explotación real de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas se produjo el 5 de febrero de 2006, con lo que el plazo de ejecución del Plan Director de 1999 ha superado los seis años, habiéndose incrementado en más del 50% el plazo previsto a la fecha de su aprobación.

El retraso en la puesta en explotación de la ampliación ha estado motivado por causas diversas, dada la complejidad del proyecto; pero entre ellas destacan en particular las relacionadas con la demora en la realización de las siguientes actividades que, en diciembre de 1999, se definieron como críticas para el cumplimiento de la programación por considerarse de difícil control por la Dirección del Plan Barajas y que de hecho sufrieron retrasos importantes:

— Expropiación de terrenos para el Edificio Satélite, plataforma del Satélite y rodaduras (expediente 35/99). En diciembre de 1999 la fecha programada como de final del desalojo por vía judicial era el 1 de agosto de 2001. El desalojo de la última parcela se produjo el 13 de noviembre de 2002.

— Expropiación de terrenos para el desarrollo del Plan Director 2ª fase (expediente 37/00), destinados a las dos nuevas pistas de vuelo, urbanización y aparcamiento. En diciembre de 1999 la fecha programada como de final del desalojo por vía judicial de los terrenos era el 21 de agosto de 2002. El desalojo de la última parcela se produjo el 8 de agosto de 2003.

— Declaración de Impacto Ambiental de las pistas de vuelo y de encauzamiento de los arroyos. Se aprobó el 30 de noviembre de 2001, dos años después de aprobarse el Plan Director.

— Declaración de Impacto Ambiental de la planta de cogeneración. Se aprobó el 1 de agosto de 2002, 2 años y 8 meses después de haberse aprobado el Plan Director.

III. CONCLUSIONES

Primera. El Plan Director del Aeropuerto de Madrid-Barajas aprobado en noviembre de 1999 es el instrumento de planificación que define las grandes directrices de ordenación y desarrollo del Aeropuerto con el fin de alcanzar su máxima expansión previsible. En 1992, antes de la aprobación del Plan Director, por Acuerdo del Consejo de Ministros se había autorizado

la realización de obras de ampliación del Aeropuerto mediante lo que se denominó Plan Barajas, que comenzó a ejecutarse en 1996 y del que, a la fecha de la aprobación del Plan Director de 1999, entre las principales actuaciones que contemplaba, se habían terminado la Tercera Pista de vuelo y la Torre de Control y estaban en fase de estudio, diseño o de elaboración del proyecto constructivo las actuaciones necesarias para realizar la Nueva Área Terminal y la urbanización y los accesos al Aeropuerto. El Plan Director de 1999 incorporó las actuaciones pendientes de ejecutar y añadió la ampliación del campo de vuelo mediante la construcción de dos nuevas Pistas. Las tareas de planificación, dirección y control de la ejecución del Plan Director se encomendaron a una dirección corporativa expresamente creada para ello, la Dirección del Plan Barajas. (Apartado II.1.1).

Segunda. A partir de 1999, AENA estableció una planificación estratégica global que condujo a que, a finales de 2000, se terminara de elaborar el Plan Estratégico de AENA 2001-2004 para garantizar la coordinación y articulación de los diferentes planes que constituyen el marco de ampliación de sus instalaciones, concretamente los Planes Directores de cada uno de los Aeropuertos y el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 del Ministerio de Fomento. El Plan estratégico General de AENA, que desde su aprobación en 2000 se ha ido actualizando cada año, tiene una estructura modular que alcanza a toda la organización y es el punto de referencia para los Planes Estratégicos de las distintas Unidades de AENA. A partir de la información que contiene el Plan Estratégico se elabora el Plan Operativo de AENA, de carácter anual, en el que los Objetivos Generales de AENA se concretan en Proyectos de Inversión. (Apartado II.1.2).

Tercera. Con la aplicación informática «SÍNTESIS», AENA gestiona todo el ciclo de las actuaciones inversoras, desde su planificación inicial hasta su completa ejecución, y a través de ella se realiza el seguimiento presupuestario de las inversiones. El sistema «SÍNTESIS» identifica cada inversión asignándole un código a través del cual se pueden localizar las inversiones que son responsabilidad de cada una de las Unidades de AENA. Sin embargo, en la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, en la que intervinieron, además de la Dirección del Plan Barajas, otras Unidades de AENA, no es posible identificar a través de los códigos de inversión que asigna el sistema «SÍNTESIS» el conjunto de las inversiones que integran la ampliación del Aeropuerto ya que el sistema no incluye un código que unifique todas las actuaciones relacionadas con la ampliación, con independencia de la Unidad a la que correspondan.

Por otra parte, aunque AENA identifica los Proyectos de Inversión que figuraban en los Programas de Actuación Plurianual con un código provincial, tampoco es posible identificar y diferenciar a través de ese código la totalidad de las inversiones que corresponden

a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, habiendo sido preciso realizar los análisis a partir de los Proyectos de Inversión que componían los PAP aprobados para los ejercicios 2000 a 2004 correspondientes a la provincia de Madrid que la Dirección de Planificación Estratégica de AENA ha identificado como correspondientes a la ampliación. Como media, para los ejercicios 2000 a 2004, del total de las inversiones que AENA tenía previsto realizar según los Programas de Actuación Plurianual integrados en sus Presupuestos, más del 40% correspondía a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Para determinar lo previsto y ejecutado a 31 de diciembre de 2004, ha sido necesario agregar informaciones procedentes de las distintas Unidades de AENA que participaron en la ampliación, habiéndose estimado un coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas de, al menos, 6.343.348 miles de euros. (Apartados II.1.2 y II.3).

Cuarta. Las actuaciones necesarias para la ejecución del Plan Director se pueden agrupar en tres grandes bloques, en función de su objeto y del procedimiento seguido para su ejecución, distinguiendo las actuaciones que se ejecutan mediante contrataciones de AENA, las actuaciones encaminadas a la puesta a disposición de AENA del suelo necesario y las actuaciones derivadas del cumplimiento de las medidas medioambientales establecidas por las Declaraciones de Impacto Ambiental formuladas con motivo de la ampliación.

De los 6.343.348 miles de euros en que se ha estimado el coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, 4.469.719 miles (el 70%) correspondían a actuaciones ejecutadas mediante contrataciones y de ellos, 3.986.309 miles (el 63%) correspondían a contratos gestionados por la Dirección del Plan Barajas entre los que se encuentran 42 expedientes considerados como principales por la Dirección cuyo coste estimado era de 3.055.263 miles. El coste previsto a 31 de diciembre de 2004 de las actuaciones de adquisición de suelo, que ascendía a 1.725.927 miles, suponía el 27% del coste total de la ampliación. Y el coste previsto del Plan de aislamiento acústico de viviendas, que era la medida medioambiental de mayor repercusión económica, era de 147.702 miles. (Apartados II.1.3 y II.3).

Quinta. Del coste total previsto a 31 de diciembre de 2004 para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, estimado en, al menos, 6.343.348 miles de euros, se había ejecutado a esa fecha el 74%, por un importe de 4.707.410 miles. Las actuaciones a realizar mediante contratación se habían ejecutado en un 88%; y de los expedientes principales (que suponen casi la mitad del coste total previsto para la ampliación) se había ejecutado el 93% del coste previsto, por un importe total de 2.849.430 miles.

A 31 de diciembre de 2004, de las actuaciones de adquisición de suelo sólo se había hecho efectivo un 39% del coste previsto, debido a que no estaban cerrados los expedientes de expropiación y quedaban pendientes de pago las diferencias de justiprecio que pudieran surgir y a que no se había iniciado la adquisición de suelo como medida compensatoria medioambiental. El Plan de aislamiento acústico, que constituía la principal actuación medioambiental, se había ejecutado en un 71%. (Apartado II.3).

Sexta. Aunque, por las causas que se citan en el informe, no es posible establecer una cifra concreta que represente el coste total previsto por AENA para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas a la fecha de la aprobación del Plan Director de 1999, se puede concluir que, a 31 de diciembre de 2004, los costes reales o previstos de gran parte de las actuaciones que integraban la ampliación habían superado ampliamente las previsiones establecidas a la fecha de aprobación del Plan Director.

En noviembre de 1999, al aprobarse el Plan Director, la Dirección del Plan Barajas había estimado en 2.957.390 miles de euros el coste previsto de las contrataciones de las que esa Dirección era responsable. A 31 de diciembre de 2004 el coste había aumentado en más de mil millones de euros, lo que supone un incremento del 35%. Casi la mitad de este incremento de coste se debió a la variación del coste previsto a diciembre de 1999 para los contratos de construcción del Edificio Terminal y del Edificio Satélite. Esta desviación entre la previsión a la fecha de aprobación del Plan Director y 31 de diciembre de 2004 tiene su origen principal en los incrementos del coste de los contratos producidos durante su ejecución y, en algunos casos, en que los costes previstos inicialmente fueron sensiblemente inferiores a los importes de adjudicación de los contratos correspondientes.

En relación con los costes previstos para la adquisición de suelo, hasta el año 2002 AENA no comenzó a dotar una provisión para cubrir los posibles desembolsos a los que tendría que hacer frente por las diferencias de justiprecio previstas y los intereses asociados a éstas, provisión que a 31 de diciembre de 2004, figuraba en la contabilidad de AENA por 751.083 miles de euros.

Las previsiones de AENA respecto al coste de los compromisos medioambientales derivados del Plan Barajas a la fecha de aprobación del Plan Director de 1999 (se preveía que oscilaría entre 72.000 y 120.000 miles de euros) resultaron también netamente inferiores al coste al que realmente dieron lugar las actuaciones medioambientales ya que, a finales de 2004, el coste previsto era de 296.827 miles. (Apartado II.3).

Séptima. En diciembre de 1999, AENA había previsto un plazo de ejecución para el Plan Director de unos cuatro años ya que la fecha de puesta en explotación del Aeropuerto programada era diciembre de 2003. A 31 de diciembre de 2004 el plazo previsto de

ejecución se había incrementado en 1 año y 10 meses (lo que supone un incremento del 46%), trasladándose la fecha programada para la puesta en explotación de la ampliación del Aeropuerto hasta el 30 de octubre de 2005. Finalmente, la puesta en explotación real de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas ha tenido lugar el 5 de febrero de 2006, con lo que el plazo de ejecución del Plan Director de 1999 ha superado los seis años, habiéndose incrementado en más de dos años (50%) el plazo previsto en el momento de su aprobación. El retraso en la puesta en explotación de la ampliación ha estado motivado por causas diversas, entre las que destacan las demoras producidas en la ejecución de las obras, el retraso de más de un año en la finalización de los desalojos judiciales de las parcelas expropiadas para la ampliación y los más de dos años transcurridos desde la aprobación del Plan Director hasta la aprobación de las Declaraciones de Impacto Ambiental necesarias para el comienzo de las obras. (Apartado II.3).

Octava. Los importantes incrementos de los costes y plazos de ejecución del Plan Director respecto de los previstos a la fecha de su aprobación se pueden atribuir a la inclusión por AENA de nuevos requerimientos o necesidades con posterioridad al inicio de las obras con las consiguientes variaciones de mediciones e incorporaciones de nuevas unidades de obra y a deficiencias en la planificación y programación de las actuaciones que dieron lugar, por una parte, a indefiniciones en los proyectos constructivos de los principales contratos de obras que provocaron que hubiera que modificar los proyectos originales y, por otra, a interferencias de unas obras con otras durante su ejecución. También produjeron demoras en la ejecución del Plan Director y, consecuentemente, incrementos de costes, los retrasos producidos en la finalización de los desalojos judiciales de las parcelas expropiadas y el tiempo que transcurrió desde la aprobación del Plan Director hasta la aprobación de las dos Declaraciones de Impacto Ambiental. (Apartado II.3).

Novena. De los 4.469.719 miles de euros a que ascendía el total del coste previsto a 31 de diciembre de 2004 para las inversiones a realizar mediante contrataciones, 1.477.599 miles estaba previsto que se invertirían en total en la Nueva Área Terminal (Edificio Terminal, Aparcamientos y accesos y Edificio Satélite), 1.234.099 miles en el Campo de vuelo (pistas de vuelo y prolongación del túnel de servicios aeroportuarios), 584.309 miles en los Accesos y estacionamiento de aeronaves (plataformas de estacionamiento de aeronaves, remotos y rodaduras y el desvío y soterramiento de la M-111), 465.908 miles en Sistemas tecnológicos (sistema automatizado de tratamiento de equipajes SATE y Automated People Mover Intraterminales APM-Intra) y 326.280 miles era el importe estimado a que ascenderían los contratos de los que eran responsables otras Direcciones de AENA distintas de la Dirección del Plan Barajas. Destacan por su importe los

contratos de construcción del Edificio Terminal, con un coste total contratado a diciembre de 2004 de 715.974 miles, y del Edificio Satélite, con un importe contratado total de 433.888 miles, los de la obra civil de las dos Pistas de Vuelo, con unos importes reales de contrato a 31 de diciembre de 2004 de 245.691 y 175.728 miles respectivamente, y el contrato para la ejecución del sistema automatizado de transporte de equipajes SAITE, que ascendía a un total de 272.406 miles. (Apartado II.1.2).

Décima. De acuerdo con las conclusiones obtenidas en el análisis particular de los expedientes de contratación más significativos (que suman un importe total contratado a 31 de diciembre de 2004 de 2.524.721 miles de euros, más de la mitad del total contratado para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas) la tramitación y adjudicación de los expedientes de contratación cumplía con lo exigido en la normativa aplicable y en ellos se observaron los principios de publicidad y concurrencia. En los concursos se tenían en cuenta, para la selección del contratista, unos criterios objetivos previamente establecidos en los correspondientes pliegos, debiendo obtenerse para que la oferta fuese tenida en consideración una evaluación técnica mínima. En los expedientes adjudicados antes de junio de 2001, en cada uno de los pliegos se establecían los criterios a evaluar; pero a partir de esa fecha se modificó la Norma de contratación de AENA estableciéndose la metodología general a aplicar para la selección de la oferta más ventajosa.

En los expedientes de contratación de las obras del Edificio Terminal y de las de los Aparcamientos y accesos próximos, debido a la imposibilidad reconocida por AENA de establecer una estimación precisa de su coste, los presupuestos de licitación eran indicativos, habiendo superado las ofertas seleccionadas el importe estimado en un 21% y un 17% respectivamente. (Apartado II.2.1.12).

Undécima. En la ejecución de los contratos se produjeron incrementos significativos de precios y plazos respecto a los pactados en los contratos iniciales. Los incrementos de precio se formalizaron como modificaciones introducidas en los contratos, con independencia de la aprobación de revisiones de precios en las obras de larga duración, excesos de medición y reclamaciones de los contratistas. En la ejecución de los contratos examinados de modo particular se habían producido a 31 de diciembre de 2004 variaciones de su precio que suponían un incremento medio del 22%, siendo las más significativas en importes las de los contratos de obra de los Edificios Terminal y Satélite, por 174.158 y 127.635 miles, que experimentaron un incremento del 32% y del 42% respectivamente. El contrato cuyo objeto inicial consistía en la realización del diseño técnico de la Nueva Área Terminal, los proyectos constructivos del Edificio Terminal y de los Aparcamientos y el apoyo a la dirección de esas obras se adjudicó inicialmente por 12.005 miles de euros pero, por posteriores modificaciones en el proyecto de ampliación del

Aeropuerto de Madrid-Barajas, elevó su importe a 18.382 miles, lo que supone un incremento del 53%; y, además, AENA realizó tres nuevas contrataciones con el mismo adjudicatario, por un importe total inicial de 19.526 miles, que completaron y extendieron el objeto de aquel contrato, cuyo importe se había elevado a 31 de diciembre de 2004 a 27.262 miles.

La mayoría de los contratos analizados, sufrieron también incrementos en el plazo de ejecución instrumentados mediante modificaciones contractuales, habiendo experimentado los contratos examinados de modo particular una desviación media del plazo de ejecución del 32% a 31 de diciembre de 2004. (Apartado II.2.1.12).

Duodécima. AENA registró correctamente en su contabilidad las certificaciones de obra produciéndose altas en los inmovilizados en curso. En ninguno de los contratos analizados en particular se había producido a 31 de diciembre de 2004 aún el traspaso de inmovilizado en curso a los correspondientes inmovilizados definitivos (dando comienzo a la amortización de los activos), al no haberse iniciado la explotación de la ampliación del Aeropuerto. (Apartado II.2.1.12).

Decimotercera. El importe de las adquisiciones de suelo destinadas a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas pagadas por AENA a 31 de diciembre de 2004 ascendía a 669.321 miles de euros. De ellas, un 96% se habían llevado a cabo a través de expropiaciones y el 4% restante mediante la compra de terrenos. Del total de pagos por adquisiciones de suelo destinado a la ampliación, 463.116 miles (el 69% del total) corresponden a suelo adquirido entre 2000 y 2004. El 99% de las expropiaciones de terrenos destinadas a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas se ha llevado a cabo a través de cuatro grandes expedientes de expropiación, iniciados respectivamente en los años 1992, 1997, 1999 y 2000, que a 31 de diciembre de 2004 no habían concluido.

AENA estimó a 31 de diciembre de 2004 el importe de una provisión contable para cubrir el riesgo de los posibles desembolsos adicionales a los que tendría que hacer frente por las diferencias entre el valor de expropiación original de los terrenos y el valor del justiprecio fijado por los órganos jurisdiccionales en 751.083 miles de euros. Esta cantidad era inferior en 257.033 miles al importe que resulta de retrotraer a 31 de diciembre de 2004 la estimación de la provisión realizada finca por finca por AENA durante el ejercicio 2005 como consecuencia de la variación del coeficiente de repercusión de suelo realizada por el Tribunal Supremo para los expedientes de expropiación iniciados en los ejercicios 1999 y 2000, que lo elevó del 15% al 20%. AENA había incluido en la provisión contabilizada a 31 de diciembre de 2004 una partida de 18.000 miles de euros para cubrir las desviaciones en los intereses que se derivarían de este cambio de criterio en el coeficiente de repercusión, pero no actuó de igual modo en lo que se refiere a las diferencias de justiprecio.

Se han apreciado errores en el sistema de información y control en las actuaciones de adquisición de suelo (la aplicación informática «EXPRO», integrada en «SÍNTESIS») en cuanto a la información sobre los pagos por fincas y retrasos importantes en la introducción de los datos en EXPRO que, si bien no tienen consecuencias sobre los importes contabilizados y pagados a los expropiados, pueden generar errores en la información que manejan las Unidades de AENA encargadas de la planificación de las inversiones y del control de su ejecución. (Apartado II.2.2).

Decimocuarta. De acuerdo con la regulación medioambiental, en noviembre de 2001 se aprobó por el Ministerio de Medio Ambiente la Declaración de Impacto Ambiental para el «proyecto de ampliación del sistema aeroportuario de Madrid», que fue complementada con otra Declaración de Impacto Ambiental de agosto de 2002 «sobre el proyecto de instalación de una planta de cogeneración del sistema energético en la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas». Anteriormente, como consecuencia del Plan Barajas de 1992, en abril de 1996 se había aprobado la Declaración de Impacto Ambiental «sobre el proyecto de ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas».

A la fecha de aprobación del Plan Director de 1999, AENA había estimado que los compromisos ambientales ocasionados por el Plan Barajas ascenderían como mínimo a 72.000 miles de euros y como máximo a 120.000 miles; sin embargo, estos importes se multiplicaron y, a 31 de diciembre de 2004, el coste previsto por AENA de las actuaciones medioambientales que debía llevar a cabo en cumplimiento de las Declaraciones de Impacto Ambiental ascendía a 296.827 miles de euros, de los que se habían ejecutado 182.232 miles (61%) y quedaban pendientes 114.595 miles (39%). La actuación más relevante, que supone el 50% del coste total previsto a fines de 2004, es la correspondiente a la ejecución del Plan de aislamiento acústico de viviendas, para la que AENA había estimado un coste total de 147.702 miles a esa fecha. Además, la Declaración de impacto Ambiental de 2001 establece la adquisición de fincas como medida compensatoria de impacto ambiental, actuación que a 31 de diciembre de 2004 no se había ejecutado, siendo su coste previsto de 48.490 miles de euros (que a 31 de diciembre de 2004 no estaban incluidos en los presupuestos de AENA).

En términos generales, la tramitación seguida por AENA en materia medioambiental en los ejercicios 2000 a 2004 puede considerarse adecuada. Aunque se han detectado algunas incidencias en lo relativo a la elaboración y trámite de los informes, estudios y proyectos, son poco significativas y tienen carácter puntual.

A pesar de que la Declaración de Impacto Ambiental de 2001 preveía que el Plan de aislamiento acústico de viviendas estuviera finalizado antes del 13 de diciembre de 2005, a 31 de diciembre de 2004 AENA tenía previsto que continuara su ejecución hasta, al menos, el año 2007, siendo previsible el incremento de

su coste como consecuencia de actuaciones posteriores. Otras actuaciones medioambientales previstas en la Declaración de Impacto Ambiental de 2001 se encontraban pendientes de realización o en fase de elaboración de proyecto, entre ellas la adquisición de fincas. (Apartado II.2.3).

Decimoquinta. En general, la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas no ha provocado bajas significativas en activos que fueran propiedad de AENA debido a que la ampliación ha supuesto la realización de obras e instalaciones fundamentalmente sobre terrenos que no eran anteriormente propiedad de AENA y que fueron adquiridos por la Entidad con esa finalidad. Sí se han dado de baja o estaba previsto a 31 de diciembre de 2004 que se dieran de baja, costes de obras activados, consistentes en reposiciones de servicios, que AENA ha construido con motivo de la ampliación sobre bienes de titularidad pública y que, una vez terminadas las obras, tenían que entregarse a sus titulares. (Apartado II.2.4).

Decimosesta. Con carácter general, AENA ha activado los costes de las obras que ha realizado con motivo de la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas. También ha activado los correspondientes a aquellas que se han llevado a cabo sobre bienes que no eran de su titularidad, como es el caso de las reposiciones de servicios y del aislamiento de viviendas realizado en ejecución del Plan de aislamiento acústico, que deberían haberse considerado como un gasto por no tratarse de inversiones en su propio inmovilizado. En las reposiciones de servicios AENA, que tenía previsto entregar los activos a sus titulares, dotaba una provisión por los importes activados que en el momento de la entrega se daba de baja junto con el importe activado de los bienes, con lo que el efecto sobre los resultados de AENA ha sido el mismo que si se hubieran tratado como gastos no activables. En el aislamiento de las viviendas, al no haber de producirse entrega de las obras, AENA no ha dotado provisión alguna sobre los importes activados por los aislamientos efectuados cuyo coste ascendía, a 31 de diciembre de 2004, a 100.840 miles de euros, importe en el que se encontraba sobrevalorado el patrimonio contable de AENA a esa fecha. (Apartados II.2.3 y II.2.4).

IV. RECOMENDACIONES

Primera. A pesar de que, como media para los ejercicios 2000 a 2004, más del 40% del total de las inversiones que tenía previsto realizar AENA según sus Programas de Actuación Plurianual correspondía a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas y de que, a 31 de diciembre de 2004, más del 40% del inmovilizado material de AENA correspondía a inversiones ejecutadas para la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas, los sistemas de información de AENA no permitían identificar suficientemente cada una de

las inversiones correspondientes a la ampliación del Aeropuerto de Madrid-Barajas.

Teniendo en cuenta además que, tras la aprobación en 1999 de los Planes Directores de los aeropuertos de Madrid-Barajas y Barcelona, en 2001 se aprobaron los de otros 37 aeropuertos y en 2002 otro más, sería conveniente que AENA implantase un sistema que permita identificar debidamente todas las actuaciones relacionadas con un concreto Plan Director de forma que los gestores de la Entidad puedan disponer en todo momento de la información completa y detallada de la ejecución y previsión de costes de estas infraestructuras tan complejas y de tan importante volumen.

Segunda. Sería conveniente que, al planificar la ejecución de los Planes Directores, AENA efectuara una previsión más realista tanto en lo que se refiere a costes como a plazos de ejecución; en particular, de las actuaciones a realizar mediante contrataciones para evitar en la medida de lo posible las modificaciones contractuales, de los plazos de resolución de los trámites administrativos para la aprobación de las Declaraciones de Impacto Ambiental necesarias para el inicio de las obras, de los plazos para la finalización de los procedimientos de expropiación de terrenos y de las diferencias de justiprecio de los terrenos expropiados que pudieran producirse tras la actuación de los órganos jurisdiccionales.

Tercera. Teniendo en cuenta que la aplicación informática EXPRO es la única fuente de información sobre la situación de los pagos correspondientes a cada expediente de expropiación de manera individualizada, AENA debería implantar un procedimiento que evite

que se produzcan retrasos en la introducción de la información en esa aplicación y que garantice que las cantidades totales que figuran como pagadas para cada expediente de expropiación en la aplicación EXPRO son correctas.

Cuarta. Sería conveniente que, sin más demora, se realicen las actuaciones necesarias para que se lleve a efecto la adquisición de fincas que, como medida compensatoria de impacto ambiental, estaba prevista en la Declaración de Impacto Ambiental de 2001.

Quinta. AENA debería aplicar lo dispuesto en la Resolución de 25 de marzo de 2002 del Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas para la contabilización de los costes de ejecución del PAA no correspondientes a la adquisición de viviendas, que al cierre de 2004 ascendían a 100.840 miles de euros y figuraban activados en cuentas de inmovilizado material, contabilizándolos como gastos medioambientales e incorporándolos a la cuenta de pérdidas y ganancias.

Asimismo, AENA debería implantar un procedimiento que garantice que la información sobre las provisiones de bajas de activos llegue a la Unidad responsable de contabilizarlas en el momento en que las Unidades encargadas de los activos tengan conocimiento de ellas para evitar que en el momento de contabilizar las bajas, las provisiones por depreciación de esos activos sean insuficientes y haya que registrar pérdidas extraordinarias.

Madrid, 24 de octubre de 2006.—El Presidente,
Ubaldo Nieto de Alba.

ANEXOS

ANEXO I

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)

BALANCE DE SITUACIÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2003 Y 2004

(miles de euros)

ACTIVO	2003	2004	PASIVO	2003	2004
Inmovilizado	9.028.261	10.713.096	Fondos propios	4.154.916	4.182.634
Gastos de Establecimiento	860	425	Patrimonio	3.099.018	3.099.018
Inmovilizaciones inmateriales	182.898	240.985	Reservas Estatutarias	696.603	762.481
Coste	341.927	417.601	Reserva de revalorización R.D.L. 7/1996	273.417	273.417
Amortizaciones	(159.029)	(176.616)	Pérdidas y Ganancias (beneficio o pérdida)	85.878	27.718
Inmovilizaciones materiales	8.759.120	10.190.368			
Coste	11.276.607	12.995.990	Ingresos a distribuir en varios ejercicios	353.074	401.366
Amortizaciones	(2.433.458)	(2.706.250)			
Provisiones	(86.029)	(99.372)	Provisiones para riesgos y gastos	792.856	829.406
Inmovilizaciones financieras	71.145	246.637			
Mecanismo corrector	14.238	34.681	Acreeedores a largo plazo	2.765.398	4.894.215
			Deudas con entidades de crédito	2.755.514	4.881.090
Gastos a distribuir en varios ejercicios	1.713	2.542	Otros acreedores	9.884	13.125
			Acreeedores a corto plazo	1.550.570	920.021
Activo circulante	586.840	512.004	Deudas con entidades de crédito	141.158	124.081
Existencias	8.752	7.727	Deudas con empresas del Grupo y asociadas	18.585	18.818
Deudores	551.053	415.465	Acreeedores comerciales	129.214	133.636
Inversiones financieras temporales	12.960	69.227	Otras deudas no comerciales	1.050.784	570.539
Tesorería	10.295	15.826	Provisiones para riesgos y gastos a corto plazo	210.829	72.947
Ajustes por periodificación	3.780	3.759			
Total activo	9.616.814	11.227.642	Total pasivo	9.616.814	11.227.642

ANEXO II

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)

CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS A 31 DE DICIEMBRE DE 2003 Y 2004

(miles de euros)

GASTOS	2003	2004	INGRESOS	2003	2004
Aprovisionamientos	62.418	59.622	Importe neto de la cifra de negocios	1.886.796	2.088.108
Gastos de personal	757.968	830.935	Exceso de provisiones para riesgos y gastos	7.289	-
Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	356.113	378.758	Otros ingresos de explotación	9.131	14.771
Variación de provisiones de tráfico	5.903	9.940			
Otros gastos de explotación	511.564	572.905			
Beneficios de explotación	209.250	250.719	Resultados financieros negativos	65.247	138.197
Beneficios de las actividades ordinarias	144.003	112.522	Resultados extraordinarios negativos	48.044	83.847
Beneficios antes de impuestos	95.959	28.675			
Impuesto sobre sociedades	10.081	957			
Resultado del ejercicio (beneficio)	85.878	27.718			

ANEXO III

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL
 "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)
 EXPEDIENTES PRINCIPALES DE LA DIRECCION DEL PLAN BARAJAS.
 GRADO DE AVANCE EN CERTIFICACIÓN Y EN PLAZO

(miles de euros)

Nº	Título	Importe previsto a 31/12/2004	Importe certificado a 31/12/2004	Indice de avance de certificación	Fecha final prevista a 31/12/2004	Fecha inicio contrato	Indice de avance en plazo
EXPEDIENTES PRINCIPALES DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL							
1136-1/99	Edificio terminal	715.974	672.323	94%	feb-05	jun-00	96%
1137-1/99	Aparcamiento y accesos próximos	176.190	176.190	100%	jul-04	may-00	100%
793/00	Edificio Satélite	433.888	396.222	91%	feb-05	Jul-01	95%
Total expedientes principales de la Nueva Área Terminal		1.326.052	1.244.735				
EXPEDIENTES PRINCIPALES DE LOS ACCESOS Y CRICULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES							
1138/99	Desvío soterramiento de la carretera M- 111.	110.615	110.615	100%	ene-03	abr-00	100%
91/00	Adaptación de la torre de control a la nueva configuración del campo de vuelo.	3.662	3.662	100%	feb-02	jul-00	100%
617/01	Duplicación tramo II de la carretera M 111 entre Barajas y Paracuellos del Jarama.	3.810	3.810	100%	may-03	may-02	100%
743/01	Plataforma del Satélite, remotos y rodaduras	175.851	175.097	100%	sep-04	ago-02	100%
787/01	Plataforma del dique. Zona Este.	45.709	45.709	100%	jul-03	may-02	100%
788/01	Plataforma del dique. Zona Oeste.	40.129	40.129	100%	jun-04	sep-02	100%
829-1/01	Enlace N-100 con el eje Este- Oeste.	37.371	37.371	100%	sep-04	sep-02	100%
1095/01	Adaptación de la torre de control a la nueva configuración del campo de vuelo. Fase II	2.897	2.897	100%	jun-03	jul-02	100%
1021/02	Bolsa de taxis y viales en urbanización sur.	19.788	19.788	100%	dic-04	ago-03	100%

(miles de euros)

Nº	Título	Importe previsto a 31/12/2004	Importe certificado a 31/12/2004	Indice de avance de certificación	Fecha final prevista a 31/12/2004	Fecha inicio contrato	Indice de avance en plazo
318/03	Vía de servicio de mercancías.	16.023	15.869	99%	oct-04	nov-03	100%
320/03	Vial de conexión lado aire entre NET y Terminales 1, 2 y 3.	4.038	4.038	100%	jul-04	sep-03	100%
432/03	Obras complementarias para la adaptación de la torre de control a la nueva configuración del campo de vuelo. Fase II	840	840	100%	nov-03	jul-03	100%
820/03	Torre para coordinación de operaciones y servicios de dirección de plataforma Nuevo Edificio Terminal.	5.485	2.813	51%	may-04	ene-04	100%
821/03	Torre para coordinación de operaciones y servicios de dirección de plataforma Satélite.	4.343	4.308	99%	nov-04	feb-04	100%
318/04	Vial de conexión entre urbanización norte y urbanización sur.	16.447	9.817	60%	may-05	jul-04	50%
Total expedientes principales de los accesos y circulación y estacionamiento de aeronaves		487.008	476.763				
EXPEDIENTES PRINCIPALES DEL CAMPO DE VUELO							
716/00	Prolongación del túnel de servicios aeroportuarios 1ª fase. Zona 3.	8.835	8.835	100%	dic-01	abr-01	100%
717/00	Prolongación del túnel de servicios aeroportuarios 1ª fase. Zonas 1 y 2.	42.509	42.509	100%	abr-03	nov-01	100%
719/00	Prolongación del túnel de servicios aeroportuarios 1ª fase. Instalaciones.	21.746	21.746	100%	jun-03	dic-01	100%
880/00	Prolongación del túnel de servicios aeroportuarios. 2ª fase.	23.629	23.629	100%	may-03	nov-01	100%
568/01	Obra civil para saneamiento y drenaje de la NAT.	15.816	15.816	100%	ene-03	mar-02	100%
631/01	Convenio entre AENA y REE para modificar línea eléctrica.	88.300	88.216	100%	ago-04	jun-01	100%
632/01	Convenio entre AENA e IBERDROLA para modificar línea eléctrica.	15.816	15.816	100%	abr-02	sep-01	100%
633/01	Convenio entre AENA Y UNION FENOSA para modificar líneas eléctricas.	19.366	19.366	100%	ago-04	sep-01	100%
634/01	Convenio entre AENA, AURECA y SOLUZIONA para modificar líneas eléctricas.	1.490	1.490	100%	may-04	nov-01	100%

(miles de euros)

Nº	Título	Importe previsto a 31/12/2004	Importe certificado a 31/12/2004	Indice de avance de certificación	Fecha final prevista a 31/12/2004	Fecha inicio contrato	Indice de avance en plazo
737/01	Pista de vuelo 18L-36R y rodaduras asociadas. Obra civil.	175.728	175.728	100%	may-04	ago-02	100%
738/01	Pista de vuelo 15L-33R y rodaduras asociadas. Obra civil.	245.691	245.691	100%	jul-04	ago-02	100%
739/01	Pista de vuelo 18L-36R y rodaduras asociadas. Balizamiento.	41.981	41.085	98%	nov-04	dic-02	100%
740/01	Pista de vuelo 15L-33R y rodaduras asociadas. Balizamiento.	22.428	21.417	95%	sep-05	dic-02	73%
741/01	Pista de vuelo 18L-36R y rodaduras asociadas. Edificio servicio de salvamento y extinción de incendios.	3.399	3.299	97%	mar-05	dic-02	89%
742/01	Pista de vuelo 15L-33R y rodaduras asociadas. Edificio servicio de salvamento y extinción de incendios.	1.894	1.894	100%	may-04	sep-02	100%
823/03	Adecuación del campo de vuelo de la base aérea de Torrejón y otros trabajos complementarios.	51.558	48.517	94%	feb-05	mar-04	82%
343/04	Nueva torre de control, edificio anejo y S.E.I. de la base aérea de Torrejón.	8.144	301	4%	dic-05	nov-04	8%
Total expedientes principales del Campo de vuelo		788.330	775.355				
EXPEDIENTES PRINCIPALES DE LOS SISTEMAS TECNOLÓGICOS							
1119/99	Redacción de proyecto, ejecución, operación y mantenimiento del sistema SATE para la NAT.	293.215	221.964	76%	oct-06	dic-00	69%
1120/99	Redacción de proyecto, ejecución, operación y mantenimiento del sistema APM INTRA para la NAT.	102.840	93.372	91%	oct-06	ene-01	67%
648/00	Canalizaciones de servicio.	6.219	6.219	100%	may-02	abr-01	100%
366/01	Centrales eléctricas CE-1, CE-2, sistemas de gestión y cableado.	29.046	27.653	95%	jul-04	dic-01	100%
Total expedientes principales de los sistemas tecnológicos		431.220	349.208				

(miles de euros)

Nº	Título	Importe previsto a 31/12/2004	Importe certificado a 31/12/2004	Indice de avance de certificación	Fecha final prevista a 31/12/2004	Fecha inicio contrato	Indice de avance en plazo
EXPEDIENTES PRINCIPALES DE GENERAL DEL PLAN BARAJAS							
101/02	Asistencia Técnica para la gestión de la integración de sistemas de la ampliación.	4.293	3.143	73%	may-05	nov-02	83%
299/03	Asesoría, proyecto y obra de medidas compensatorias asociadas a la ampliación.	13.463	226	2%	ago-06	abr-04	29%
119/04	Proyecto y obra "Centro recuperación de fauna", medida compensatoria asociada a la ampliación.	4.800	0	0%	sep-06	nov-04	5%
Total expedientes principales de general del Plan Barajas		22.556	3.369				
TOTAL EXPEDIENTES PRINCIPALES		3.055.266	2.849.430	93%			89%

ANEXO IV

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)

ADJUDICACIÓN DE LOS CONTRATOS ANALIZADOS DE MODO PARTICULAR

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	FORMA DE ADJUDICACIÓN	ÓRGANO DE CONTRATACIÓN	FECHA DE ADJUDICACIÓN	IMPORTE ADJUDICACIÓN
NUEVA ÁREA TERMINAL (NAT)						
67/1996 - 1	DISEÑO TÉCNICO DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.	Asist	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	16-oct-97	12.005
449/2000	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA OBRAS EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	PROCEDIMIENTO NEGOCIADO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	26-jun-00	9.015
655/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS. EDIFICIO SATÉLITE DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS	Asist	PROCEDIMIENTO NEGOCIADO	COMISIÓN DELEGADA	28-jun-99	5.102
450/2001	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA DE LA OBRA "EDIFICIO SATÉLITE"	Asist	PROCEDIMIENTO NEGOCIADO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	24-sep-01	5.409
291/2000	A.T. EQUIPO DE GESTIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN: EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	24-jul-00	12.160
1136/1999	EDIFICIO TERMINAL	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	27-mar-00	541.816
1137/1999	APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS.	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	27-mar-00	140.962
793/2000 - 1	EDIFICIO SATELITE EXCEPTO ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	23-abr-01	277.621
793/2000 - 2	EDIFICIO SATELITE. ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	25-mar-02	28.632
Total Nueva Área Terminal (NAT)						1.032.722

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	FORMA DE ADJUDICACIÓN	ÓRGANO DE CONTRATACIÓN	FECHA DE ADJUDICACIÓN	IMPORTE ADJUDICACIÓN
ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES						
787/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA ESTE	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	29-abr-02	43.659
788/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA OESTE	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	29-jul-02	32.898
743/2001 - 1	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	17-jul-02	141.146
743/2001 - 2	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS EN EL AERPTO MADRID-BARAJAS.- LOTE 2 ZONA AFECTADA PISTA VUELO 18L36R ACTUAL	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	28-jul-03	19.077
Total Accesos, Circulación y Estacionamientos de aeronaves						236.780
CAMPO DE VUELO						
738/2001	PISTA DE VUELO 15L-33R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	24-jun-02	222.861
737/2001	PISTA DE VUELO 18L-36R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	17-jul-02	162.693
927/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS CONSTRUCCIÓN TÚNEL DE SS.AA., DESVIO-SOTERRAMIENTO DE LOS ARROYOS DE LA TÍA MARTINA-LA PLATA Y VALDEBEBAS	Asist	CONCURSO	DIRECTOR GENERAL	22-dic-99	936
719/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS 1ª FASE.-INSTALACIONES	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	24-sep-01	16.829
880/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS. SEGUNDA FASE	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	24-sep-01	19.902
Total Campo de Vuelo						423.221
SISTEMAS TECNOLÓGICOS						
1119/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE I.	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	25-sep-00	8.590
1119/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE II. ESCENARIO A	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	25-jun-01	253.754

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	FORMA DE ADJUDICACIÓN	ÓRGANO DE CONTRATACIÓN	FECHA DE ADJUDICACIÓN	IMPORTE ADJUDICACIÓN
777/1999 - 1	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 1.- FASE I-DEFINICIÓN DEL SISTEMA	Asist	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	29-nov-99	442
777/1999 - 2	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 2.- FASE II- REDACCIÓN PROYECTO	Asist	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	30-oct-00	221
777/1999 - 3	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 3.- FASE III- EJECUCIÓN DEL SISTEMA	Asist	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	27-jul-01	2.820
1120/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 1	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	30-oct-00	4.652
1120/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 2	Obra	CONCURSO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	27-jul-01	93.619
Total Sistemas Tecnológicos						364.098
TOTAL ACTUACIONES POR LA DIRECCIÓN DEL PLAN BARAJAS						2.056.821
ACTUACIONES DE OTRAS DIRECCIONES DE AENA						
915/2001 - 2	SUMINISTRO CON INSTALACIÓN DE PASARELAS DE EMBARQUE Y DE EQUIPOS DE SERVICIO A AERONAVES. LOTE 2 : SATELITE	Sumin	CONCURSO RESTRINGIDO	CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	25-nov-02	25.079
Total Actuaciones de Otras Direcciones de AENA						25.079
TOTAL						2.081.900

ANEXO V

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)

ANÁLISIS DE LAS VARIACIONES DE PRECIOS EN LOS CONTRATOS ANALIZADOS EN PARTICULAR

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	IMPORTE INICIAL DEL CONTRATO	IMPORTE REAL DEL CONTRATO A 31/12/04	MODIFICACIONES CONTRACTUALES	REVISIONES PRECIOS	DIFERENCIAS DE MEDICIÓN	RECLAMACIONES PAGADAS	INCREMENTO DEL PRECIO ⁽¹⁾
NUEVA ÁREA TERMINAL (NAT)									
67/1996 - 1	DISEÑO TÉCNICO DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.	Asist	12.005	18.382	6.377	0	0	0	6.377
449/2000	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA OBRAS EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	9.015	15.527	6.512	0	0	0	6.512
655/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS. EDIFICIO SATELITE DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS	Asist	5.102	5.102	0	0	0	0	0
450/2001	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA DE LA OBRA "EDIFICIO SATELITE"	Asist	5.409	6.633	1.224	0	0	0	1.224
291/2000	A.T. EQUIPO DE GESTIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN: EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	12.160	14.296	2.136	0	0	0	2.136
1136/1999	EDIFICIO TERMINAL	Obra	541.816	715.974	128.283	21.789	0	24.086	174.158
1137/1999	APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS.	Obra	140.962	176.190	27.462	3.731	4.035	0	35.228
793/2000 - 1	EDIFICIO SATELITE EXCEPTO ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	277.621	395.048	88.632	15.208	0	13.587	117.427
793/2000 - 2	EDIFICIO SATELITE. ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	28.632	38.840	8.548	1.660	0	0	10.208
Total Nueva Área Terminal (NAT)			1.032.722	1.385.992	269.174	42.388	4.035	37.673	353.270

(1) Incluye modificados, revisiones de precios, reclamaciones abonadas al contratista y diferencias de medición.

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	IMPORTE INICIAL DEL CONTRATO	IMPORTE REAL DEL CONTRATO A 31/12/04	MODIFICACIONES CONTRACTUALES	REVISIONES PRECIOS	DIFERENCIAS DE MEDICIÓN	RECLAMACIONES PAGADAS	INCREMENTO DEL PRECIO ⁽¹⁾
ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES									
787/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA ESTE	Obra	43.659	45.709	-27	0	2.077	0	2.050
788/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA OESTE	Obra	32.898	40.129	4.964	0	2.267	0	7.231
743/2001 - 1	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS	Obra	141.146	155.830	6.559	0	8.125	0	14.684
743/2001 - 2	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS EN EL AERPTO MADRID-BARAJAS - LOTE 2 ZONA AFECTADA PISTA VUELO 18L36R ACTUAL	Obra	19.077	20.021	-64	0	1.008	0	944
Total Accesos, Circulación y Estacionamientos de aeronaves			236.780	261.689	11.432	0	13.477	0	24.909
CAMPO DE VUELO									
738/2001	PISTA DE VUELO 15L-33R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	222.861	245.691	7.429	2.407	12.994	0	22.830
737/2001	PISTA DE VUELO 18L-36R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	162.693	175.728	2.529	2.013	8.493	0	13.035
927/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS CONSTRUCCIÓN TÚNEL DE SS.AA., DESVIO-SOTERRAMIENTO DE LOS ARROYOS DE LA TÍA MARTINA-LA PLATA Y VALDEBEBAS	Asist.	936	936	0	0	0	0	0
719/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS 1ª FASE -INSTALACIONES	Obra	16.829	21.746	3.243	0	1.674	0	4.917
880/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS. SEGUNDA FASE	Obra	19.902	23.629	1.864	0	1.863	0	3.727
Total Campo de Vuelo			423.221	467.730	15.065	4.420	25.024	0	44.509
SISTEMAS TECNOLÓGICOS									
1119/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE I.	Obra	8.590	8.590	0	0	0	0	0

⁽¹⁾ Incluye modificados, revisiones de precios, reclamaciones abonadas al contratista y diferencias de medición.

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	IMPORTE INICIAL DEL CONTRATO	IMPORTE REAL DEL CONTRATO A 31/12/04	MODIFICACIONES CONTRACTUALES	REVISIONES PRECIOS	DIFERENCIAS DE MEDICIÓN	RECLAMACIONES PAGADAS	INCREMENTO DEL PRECIO ⁽¹⁾
1119/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE II. ESCENARIO A	Obra	253.754	272.406	18.652	0	0	0	18.652
777/1999 - 1	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 1.- FASE I-DEFINICIÓN DEL SISTEMA	Asist.	442	287	-138	0	-17	0	-155
777/1999 - 2	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 2.- FASE II- REDACCIÓN PROYECTO	Asist.	221	221	0	0	0	0	0
777/1999 - 3	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 3.- FASE III- EJECUCIÓN DEL SISTEMA	Asist.	2.820	3.227	407	0	0	0	407
1120/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 1	Obra	4.652	4.422	0	0	-230	0	-230
1120/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 2	Obra	93.619	93.619	0	0	0	0	0
Total Sistemas Tecnológicos			364.098	382.772	18.921	0	-247	0	18.674
TOTAL ACTUACIONES POR LA DIRECCIÓN DEL PLAN BARAJAS			2.056.821	2.498.183	314.592	46.808	42.289	37.673	441.362
ACTUACIONES DE OTRAS DIRECCIONES DE AENA									
915/2001 - 2	SUMINISTRO CON INSTALACIÓN DE PASARELAS DE EMBARQUE Y DE EQUIPOS DE SERVICIO A AERONAVES. LOTE 2 : SATÉLITE	Sumin.	25.079	26.538	1.459	0	0	0	1.459
Total Actuaciones de Otras Direcciones de AENA			25.079	26.538	1.459	0	0	0	1.459
TOTAL			2.081.900	2.524.721	316.051	46.808	42.289	37.673	442.821

⁽¹⁾ Incluye modificados, revisiones de precios, reclamaciones abonadas al contratista y diferencias de medición.

ANEXO VI

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)

FECHAS Y PLAZOS DE LOS CONTRATOS ANALIZADOS DE MODO PARTICULAR

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	FECHA INICIO EJECUCIÓN DEL CONTRATO	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA EN CONTRATO INICIAL	PLAZO INICIAL PREVISTO EN CONTRATO (MESES)	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA A 31/12/04	PLAZO DE EJECUCIÓN A 31/12/04 (MESES)	INCREMENT PLAZO EJECUCI (MESE)
NUEVA ÁREA TERMINAL (NAT)								
67/1996 - 1	DISEÑO TÉCNICO DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.	Asist	27-nov-97	31-dic-00	37	30-jun-00	31	-6,0
449/2000	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA OBRAS EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	10-jul-00	10-sep-03	38	24-abr-05	57,5	19,5
655/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS EDIFICIO SATÉLITE DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS	Asist	14-jul-99	14-dic-99	5	15-feb-00	7	2,0
450/2001	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA DE LA OBRA "EDIFICIO SATÉLITE"	Asist	11-oct-01	11-feb-04	28	11-oct-04	36	8,0
291/2000	A.T. EQUIPO DE GESTIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN: " EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	01-sep-00	01-nov-03	38	14-oct-04	49,5	11,5
1136/1999	EDIFICIO TERMINAL	Obra	09-jun-00	09-ago-03	38	24-feb-05	56,5	18,5
1137/1999	APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS.	Obra	12-may-00	12-jun-03	37	08-jul-04	50	13,0
793/2000 - 1	EDIFICIO SATELITE EXCEPTO ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	25-jul-01	25-nov-03	28	25-feb-05	43	15,0
793/2000 - 2	EDIFICIO SATELITE. ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	25-may-02	25-jun-03	13	25-feb-05	33	20,0

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	FECHA INICIO EJECUCIÓN DEL CONTRATO	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA EN CONTRATO INICIAL	PLAZO INICIAL PREVISTO EN CONTRATO (MESES)	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA A 31/12/04	PLAZO DE EJECUCIÓN A 31/12/04 (MESES)	INCREMENT PLAZO EJECUCI (MESE)
ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES								
787/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA ESTE	Obra	24-may-02	24-jun-03	13	11-jul-03	13,5	0,5
788/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA OESTE	Obra	13-sep-02	13-nov-03	14	30-jun-04	21,5	7,5
743/2001 - 1	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS	Obra	05-ago-02	05-feb-04	18	05-sep-04 ⁽¹⁾	25 ⁽¹⁾	7,0 ⁽¹⁾
743/2001 - 2	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS. LOTE 2 ZONA AFECTADA PISTA VUELO 18L36R ACTUAL	Obra	08-sep-03	08-dic-03	3	23-sep-04	12,5	9,5
CAMPO DE VUELO								
738/2001	PISTA DE VUELO 15L-33R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	05-ago-02	05-may-04	21	05-jul-04	23	2,0
737/2001	PISTA DE VUELO 18L-36R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	05-ago-02	05-may-04	21	05-may-04	21	0,0
927/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS CONSTRUCCIÓN TÚNEL DE SS.AA., DESVIO-SOTERRAMIENTO DE LOS ARROYOS DE LA TÍA MARTINA-LA PLATA Y VALDEBEBAS	Asist	28-dic-99	28-jun-00	6	04-jul-01	18	12,0
719/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS 1ª FASE -INSTALACIONES	Obra	10-dic-01	10-ene-03	13	25-jun-03	18,5	5,5
880/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS. SEGUNDA FASE.	Obra	19-nov-01	19-nov-02	12	19-may-03	18	6,0
SISTEMAS TECNOLÓGICOS								
1119/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE I.	Obra	01-dic-00	01-jun-01	6	01-jun-01	6	0,0
1119/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE II. ESCENARIO A	Obra	01-ago-01	01-jun-04	34	01-mar-05	43	9,0

⁽¹⁾ El 5 de septiembre de 2004 se produjo la recepción y liquidación parcial de la obra, por importe de 155.076 miles, quedando a 31/12/04 pendiente de ejecución 754 miles por una suspensión de la ejecución.

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	FECHA INICIO EJECUCIÓN DEL CONTRATO	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA EN CONTRATO INICIAL	PLAZO INICIAL PREVISTO EN CONTRATO (MESES)	FECHA FINALIZACIÓN PREVISTA A 31/12/04	PLAZO DE EJECUCIÓN A 31/12/04 (MESES)	INCREMENTO DEL PLAZO DE EJECUCIÓN (MESES)
777/1999 - 1	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 1.- FASE I-DEFINICIÓN DEL SISTEMA	Asist	17-ene-00	17-sep-00	8	30-jun-00	5,5	-2,5
777/1999 - 2	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 2.- FASE II- REDACCIÓN PROYECTO	Asist	15-ene-01	15-jul-01	6	15-jul-01	6	0,0
777/1999 - 3	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 3.- FASE III- EJECUCIÓN DEL SISTEMA	Asist	02-ago-01	02-jun-04	34	02-mar-05	43	9,0
1120/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 1	Obra	15-ene-01	15-jul-01	6	15-jul-01	6	0,0
1120/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 2	Obra	02-ago-01	02-jun-04	34	17-dic-04	40,5	6,5
OTRAS ACTUACIONES POR AENA								
915/2001 - 2	SUMINISTRO CON INSTALACIÓN DE PASARELAS DE EMBARQUE Y DE EQUIPOS DE SERVICIO A AERONAVES. LOTE 2 : SATÉLITE	Sumin	26-dic-02	30-abr-04	16	01-mar-05	26	10,0

ANEXO VII

ENTIDAD PÚBLICA EMPRESARIAL "AEROPUERTOS ESPAÑOLES Y NAVEGACIÓN AÉREA" (AENA)

GRADO DE AVANCE DE CERTIFICACIÓN DE LOS CONTRATOS ANALIZADOS EN PARTICULAR

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	IMPORTE REAL DEL CONTRATO A 31/12/04 ⁽¹⁾	IMPORTE CERTIFICADO A 31/12/04	PORCENTAJE GRADO DE AVANCE DE CERTIFICACIÓN
NUEVA ÁREA TERMINAL (NAT)					
67/1996 - 1	DISEÑO TÉCNICO DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS.	Asist	18.382	18.382	100%
449/2000	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA OBRAS EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS.	Asist	15.527	15.190	98%
655/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS. EDIFICIO SATÉLITE DE LA NUEVA ÁREA TERMINAL DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS	Asist	5.102	5.102	100%
450/2001	A.T. SUPERVISIÓN ARQUITECTÓNICA E INGENIERÍA DE LA OBRA "EDIFICIO SATÉLITE"	Asist	6.633	6.633	100%
291/2000	A.T. EQUIPO DE GESTIÓN DE LA CONSTRUCCIÓN: EDIFICIO TERMINAL Y APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS	Asist	14.296	14.033	98%
1136/1999	EDIFICIO TERMINAL	Obra	715.974	672.323	94%
1137/1999	APARCAMIENTO Y ACCESOS PRÓXIMOS.	Obra	176.190	176.190	100%
793/2000 - 1	EDIFICIO SATELITE EXCEPTO ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	395.048	359.400	91%
793/2000 - 2	EDIFICIO SATELITE. ZONA AFECTADA POR ENCAUZAMIENTO DE ARROYOS	Obra	38.840	36.822	95%
Total Nueva Área Terminal (NAT)			1.385.992	1.304.075	94%

⁽¹⁾ Incluye modificados, revisiones de precios, reclamaciones abonadas al contratista y diferencias de medición.

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	IMPORTE REAL DEL CONTRATO A 31/12/04 ⁽¹⁾	IMPORTE CERTIFICADO A 31/12/04	PORCENTAJE GRADO DE AVANCE DE CERTIFICACIÓN
ACCESOS, CIRCULACIÓN Y ESTACIONAMIENTO DE AERONAVES					
787/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA ESTE	Obra	45.709	45.709	100%
788/2001	PLATAFORMA DEL DIQUE. ZONA OESTE	Obra	40.129	40.129	100%
743/2001 - 1	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS	Obra	155.830	155.076	100% ⁽²⁾
743/2001 - 2	PLATAFORMA DEL SATÉLITE, REMOTOS Y RODADURAS EN EL AERPTO MADRID-BARAJAS.- LOTE 2 ZONA AFECTADA PISTA VUELO 18L36R ACTUAL	Obra	20.021	20.021	100%
Total Accesos, Circulación y Estacionamientos de aeronaves			261.689	260.935	100%
CAMPO DE VUELO					
738/2001	PISTA DE VUELO 15L-33R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	245.691	245.691	100%
737/2001	PISTA DE VUELO 18L-36R Y RODADURAS ASOCIADAS. OBRA CIVIL	Obra	175.728	175.728	100%
927/1999	A.T. REDACCIÓN DE PROYECTOS CONSTRUCCIÓN TÚNEL DE SS.AA., DESVIO-SOTERRAMIENTO DE LOS ARROYOS DE LA TÍA MARTINA-LA PLATA Y VALDEBEBAS	Asist	936	936	100%
719/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS 1ª FASE.-INSTALACIONES	Obra	21.746	21.746	100%
880/2000	PROLONGACIÓN DEL TÚNEL DE SERVICIOS AEROPORTUARIOS, SEGUNDA FASE	Obra	23.629	23.629	100%
Total Campo de Vuelo			467.730	467.730	100%
SISTEMAS TECNOLÓGICOS					
1119/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE I.	Obra	8.590	8.590	100%

⁽¹⁾ Incluye modificados, revisiones de precios, reclamaciones abonadas al contratista y diferencias de medición.

⁽²⁾ A 31/12/04 se había producido la recepción y liquidación de la obra por importe de 155.076 miles, quedando pendiente de ejecución 754 miles por una suspensión de la ejecución.

(miles de euros)

NÚMERO EXPEDIENTE	TÍTULO	TIPO	IMPORTE REAL DEL CONTRATO A 31/12/04 ⁽¹⁾	IMPORTE CERTIFICADO A 31/12/04	PORCENTAJE GRADO DE AVANCE DE CERTIFICACIÓN
1119/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, CONSERVACIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA SATE. FASE II. ESCENARIO A.	Obra	272.406	213.374	78%
777/1999 - 1	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 1.- FASE I-DEFINICIÓN DEL SISTEMA	Asist	287	287	100%
777/1999 - 2	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 2.- FASE II- REDACCIÓN PROYECTO	Asist	221	221	100%
777/1999 - 3	A.T. INGENIERÍA SISTEMA AUTOMATIZADO DE TRANSPORTE DE PASAJEROS INTRA TERMINAL LOTE 3.- FASE III- EJECUCIÓN DEL SISTEMA	Asist	3.227	3.062	95%
1120/1999 - 1	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 1	Obra	4.422	4.422	100%
1120/1999 - 2	REDACCIÓN DE PROYECTO, EJECUCIÓN, OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO DEL SISTEMA APM INTRA. ETAPA 2	Obra	93.619	88.950	95%
Total Sistemas Tecnológicos			382.772	318.906	83%
TOTAL ACTUACIONES POR LA DIRECCIÓN DEL PLAN BARAJAS			2.498.183	2.351.646	94%
ACTUACIONES DE OTRAS DIRECCIONES DE AENA					
915/2001 - 2	SUMINISTRO CON INSTALACIÓN DE PASARELAS DE EMBARQUE Y DE EQUIPOS DE SERVICIO A AERONAVES. LOTE 2: SATÉLITE	Sumin	26.538	22.915	86%
Total Actuaciones de Otras Direcciones de AENA			26.538	22.915	86%
TOTAL			2.524.721	2.374.561	94%

⁽¹⁾ Incluye modificados, revisiones de precios, reclamaciones abonadas al contratista y diferencias de medición.

