

III. OTRAS DISPOSICIONES

CORTES GENERALES

- 13448** *Resolución de 26 de septiembre de 2017, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012.*

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 26 de septiembre de 2017, a la vista del Informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del Informe de fiscalización de las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012, acuerda:

Asumir el contenido del citado Informe, así como sus conclusiones y sus recomendaciones.

Palacio del Congreso de los Diputados, 26 de septiembre de 2017.–El Presidente de la Comisión, Eloy Suárez Lamata.–El Secretario Primero de la Comisión, Vicente Ten Oliver.

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INVERSIONES EFECTUADAS POR FEVE EN EL PERIODO 2005-2012

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 23 de julio de 2015, el “**Informe de Fiscalización de las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012**”, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

ÍNDICE

I.- INTRODUCCIÓN.

- I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO.
- I.2.- OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN.
- I.3.- ANTECEDENTES DE LA ENTIDAD FISCALIZADA.
- I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN.

- II.1.- INTRODUCCIÓN.
- II.2.- ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD INVERSORA DE FEVE.
 - II.2.1.- Planificación de las inversiones.
 - II.2.2.- Inversiones realizadas: grado de ejecución de la planificación.
 - II.2.3. Principales actuaciones inversoras acometidas por FEVE en el periodo 2005-2012.
- II.3.- ANÁLISIS DEL INVENTARIO.
- II.4.- REPRESENTATIVIDAD DEL INMOVILIZADO.
- II.5.- FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES.
 - II.5.1.- Subvenciones recibidas.
 - II.5.2.- Deudas con entidades de crédito.
- II.6.- CONTRATACIÓN.
 - II.6.1. Régimen jurídico de contratación de FEVE.
 - II.6.2. Contratación de obras, suministros y servicios.
 - II.6.3. Contratos de adquisición de inmuebles.
 - II.6.4. Cumplimiento de las obligaciones de información al Tribunal de Cuentas.

III. CONCLUSIONES.

IV. RECOMENDACIONES.

ANEXOS

SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ACM	Acuerdo de Consejo de Ministros
ADIF	Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
BOE	Boletín Oficial del Estado
FEVE	Ferrocarriles de Vía Estrecha
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado.
LGP	Ley General Presupuestaria
LSF	Ley del Sector Ferroviario
PEIT	Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020
PGE	Presupuestos Generales del Estado
RD	Real Decreto
RDL	Real Decreto Ley
RO	Renfe Operadora

INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LAS PRINCIPALES INVERSIONES EFECTUADAS POR FEVE EN EL PERIODO 2005-2012.

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2014, aprobado por el Pleno en su reunión de 23 de diciembre de 2013. Esta fiscalización incluye la solicitada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, que en su sesión de 25 de junio de 2013 acordó solicitar del Tribunal de Cuentas “la realización de un Informe de fiscalización de las inversiones efectuadas por FEVE en los años 2005 a 2012 para la modificación de las instalaciones de las líneas situadas en León y Asturias y para adquisición de trenes u otros vehículos de transporte con destino a dichas líneas”. Dado que en los ejercicios para los que se solicitaba la fiscalización fueron muy poco numerosos los contratos para la instalación de vías y la adquisición de trenes con importes de adjudicación significativos, el Pleno del Tribunal de Cuentas, al aprobar el Programa Anual de Fiscalizaciones de 2014, consideró conveniente que la fiscalización se refiriera a las principales inversiones efectuadas por FEVE en el periodo 2005-2012, ampliando su ámbito objetivo a las inversiones globales efectuadas y no exclusivamente a las realizadas en las provincias de León y Asturias.

Posteriormente, el 24 de abril de 2014 el Pleno del Tribunal aprobó las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo el procedimiento fiscalizador.

I.2.- OBJETIVOS Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

Objetivos

La fiscalización ha tenido como objetivo general el análisis de las inversiones realizadas por FEVE en los ejercicios 2005 a 2012, configurándose como una fiscalización de regularidad. Sus objetivos específicos han sido los siguientes:

- a) Analizar el grado de cumplimiento de la ejecución de los instrumentos de planificación de inversiones aprobados por FEVE.
- b) Verificar la correcta contabilización y registro de las inversiones en los sistemas de contabilidad y control de los activos de FEVE al objeto de emitir una opinión sobre la fiabilidad de la información que suministran los estados financieros respecto de esas inversiones.
- c) Verificar que la preparación, adjudicación y ejecución de los contratos correspondientes a las inversiones realizadas se ha ajustado a la normativa vigente.

Adicionalmente a los análisis señalados, se ha realizado un análisis general sobre la financiación de las inversiones a través de las subvenciones recibidas y los préstamos formalizados y se han analizado los inventarios de bienes.

En la realización de los trabajos de fiscalización se han aplicado las Normas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas, aprobadas por el Pleno el 23 de diciembre de 2013.

Alcance

En lo que respecta al ámbito subjetivo y temporal, se han analizado las actuaciones desarrolladas por FEVE durante los ejercicios 2005 a 2012. En particular, se ha analizado una muestra de los expedientes de contratación correspondientes a las principales inversiones realizadas, llevadas a cabo en los distintos ejercicios del período a fiscalizar. En la selección de la muestra analizada se ha otorgado mayor peso a las inversiones más próximas en el tiempo aunque incluyendo, en todo caso, todos los contratos significativos en cuanto a su importe. Por otra parte, en la muestra se han incluido, a efectos de dar cumplimiento a lo solicitado por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, las principales inversiones efectuadas por FEVE para la modificación de las instalaciones de las líneas situadas en León y Asturias y para la adquisición de trenes u otros vehículos de transporte con destino a dichas líneas.

Debido a que a 31 de diciembre de 2012 FEVE se extinguió de conformidad con lo previsto en el Real Decreto 22/2012 de 20 de julio, de medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, las solicitudes de documentación y la interlocución se han realizado con las Entidades que han asumido su actividad y que se han subrogado en sus derechos, bienes y obligaciones, ADIF y RENFE-Operadora.

En el Informe se han incluido las referencias que se han considerado necesarias sobre las actuaciones u operaciones llevadas a cabo antes o después de este periodo cuando se ha considerado preciso para la correcta comprensión de los resultados de la fiscalización; en el caso de las actuaciones posteriores, se ha analizado la actividad realizada por ADIF o por RENFE-Operadora, según corresponda.

En el curso de los trabajos realizados no han surgido cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas en la Ley Orgánica 3/2007, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres.

Las dos Entidades ADIF y RENFE-Operadora han prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización.

I.3.- ANTECEDENTES DE LA ENTIDAD FISCALIZADA

Naturaleza y régimen jurídico y de contratación

La actividad de la entidad pública empresarial FEVE durante el periodo fiscalizado estaba regulada principalmente por su norma de creación, el Decreto-ley 11/1965, de 23 de septiembre; por su Estatuto, aprobado por RD 584/74, de 21 de febrero; por la Ley 6/1997, de 14 de abril de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado; por la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres; y por la disposición transitoria quinta en relación con la disposición adicional novena de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario (LSF). También se regulaba por las disposiciones complementarias de las anteriores.

FEVE estaba adscrita al Ministerio de Fomento al que correspondía la dirección estratégica, la evaluación y el control de los resultados de sus actividades, tenía personalidad jurídica propia independiente de la del Estado y desarrollaba su actividad de acuerdo con el ordenamiento jurídico privado.

En materia de contratación, desde 2008 FEVE estaba sujeta a las disposiciones de las Leyes 31/2007 de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y a las de la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (en adelante LCSP) y, posteriormente, a las de su Texto Refundido, aprobado por el Real Decreto Legislativo, 3/2011, de 14 de noviembre. A esos efectos, FEVE tenía la consideración de Poder adjudicador pero no la de Administración pública. Con anterioridad a la entrada en vigor de esas leyes, FEVE estaba sujeta a la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, por la que se incorporaron al ordenamiento jurídico español las Directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE y al Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (en adelante TRLCAP).

Supresión de la Entidad: efectos

El Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, de medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, establece en su artículo 2 la supresión de la entidad pública empresarial Ferrocarriles de Vía Estrecha (en adelante FEVE), disponiendo que quedaría extinguida el 31 de diciembre de 2012 y que las entidades públicas empresariales Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (en adelante ADIF) y RENFE-Operadora (o las sociedades mercantiles en las que esta Entidad segregue su actividad) se subrogarían en los derechos y obligaciones de aquella. En esta subrogación, ADIF debía asumir toda la actividad, bienes, derechos y obligaciones en materia de administración de las infraestructuras ferroviarias y la explotación de la red de fibra óptica y RENFE-Operadora los correspondientes a la prestación de los servicios de transporte y el mantenimiento de su material rodante. De acuerdo con lo previsto en el Real Decreto-ley mencionado, mediante la Orden FOM/2818/2012, de 28 de diciembre, se fijaron los criterios para la realización de la segregación de activos y pasivos. De acuerdo con la misma, a partir del 1 de enero de 2013 ADIF se subrogó en la posición de la extinta FEVE en sus relaciones con las Administraciones Públicas, Juzgados, Tribunales y terceros, por todas aquellas obligaciones y derechos que pudieran surgir a partir del 31 de diciembre de 2012, configurándose así ADIF como representante legal de FEVE tras su extinción.

De acuerdo con lo previsto en la normativa citada, el 31 de diciembre de 2012 se produjo la extinción de FEVE, segregándose su actividad entre ADIF y RENFE-Operadora. Las cuentas anuales de FEVE del ejercicio 2012 fueron formuladas conjuntamente por los Presidentes de ADIF y de RENFE-Operadora y aprobadas por sus respectivos Consejos de Administración, incluyéndose en ellas los balances de segregación de su actividad. Sobre un total del activo de FEVE, de 814 millones de euros, aproximadamente un tercio, 271 millones, fue traspasado a RENFE-Operadora y dos tercios, 543 millones, a ADIF.

En el ANEXO I de este Informe se incluyen los balances de situación y las cuenta de pérdidas y ganancias de FEVE de los ejercicios 2005 a 2012.

Actividad y régimen de organización

De acuerdo con su Estatuto constituía el objeto de FEVE explotar, suspender o levantar las líneas ferroviarias extrañas a la competencia de la entonces Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) que el gobierno le encomendase. En consecuencia, en el periodo fiscalizado, FEVE realizaba tanto la explotación como la construcción y mantenimiento de líneas ferroviarias, asumiendo en su ámbito los papeles que a nivel de la red ferroviaria de interés general ejercían RENFE-Operadora y ADIF. Por realizar ambas funciones, FEVE no pagaba canon alguno por el uso de las infraestructuras, a diferencia de lo que le ocurre a RENFE-Operadora respecto de las infraestructuras ferroviarias que utiliza de las que es titular ADIF.

Las principales líneas de actividad de FEVE eran:

- El transporte de viajeros.
- El transporte de mercancías.
- La comercialización de servicios turísticos a bordo de trenes específicos (como el Transcantábrico, el Expreso de La Robla y el Al Ándalus, entre otros).
- La prestación de servicios de creación, desarrollo y reforma de material ferroviario.
- La comercialización de negocios complementarios (alquiler de inmuebles, fibra óptica, etc.).

Su ámbito territorial de actuación se circunscribía al Norte de España (entre las ciudades de Bilbao y Ferrol y entre Bilbao y León), en el cual prestaba servicios de viajeros y de mercancías, y a la provincia de Murcia, donde únicamente realizaba servicios de viajeros.

La red ferroviaria de FEVE abarcaba un total de 1.192 km en ancho métrico¹, de los que 20 corresponden al tramo Cartagena los Nietos en Murcia, sin enlace con otras líneas de ancho métrico, y el resto son tramos en el Norte de España todos ellos conectados entre sí. Debido a que una parte de la red ferroviaria de FEVE se encuentra electrificada y otra no, para operar FEVE tenía que disponer tanto de trenes eléctricos como de trenes diésel. A 31 de diciembre de 2012, se encontraban electrificados en bitensión (a 1500 voltios) en la red de FEVE la mayoría de la red de cercanías de Gijón, Oviedo, Santander y Bilbao. Por contra, los trazados en Galicia (provincias de A Coruña y Lugo), Murcia y Castilla-León (León, Palencia y Burgos), así como la línea Trubia-Collanzo en Asturias y parte de los enlaces entre Asturias y Cantabria y entre Cantabria y Vizcaya no se encontraban electrificados.

Los órganos de gobierno de FEVE eran su Consejo de Administración, cuyos miembros eran libremente nombrados y cesados por el titular del Ministerio de Fomento y su Presidente, nombrado por el Consejo de Ministros a propuesta del Ministerio de Fomento.

¹ En la red ferroviaria española, coexisten tres anchos de línea: el ancho métrico (con una distancia entre los raíles de 1 metro), utilizado en la red de FEVE; el ancho convencional (1,668 metros), tradicionalmente utilizado en la red de RENFE; y el ancho internacional (1,435 metros), utilizado en las nuevas líneas de alta velocidad.

Régimen financiero, contable, presupuestario y de control

Los principales recursos con que contaba FEVE procedían de los ingresos ordinarios y extraordinarios derivados de su actividad, los procedentes de las operaciones de endeudamiento, las subvenciones de capital y de explotación de la Administración General del Estado (AGE) y las subvenciones, aportaciones y donaciones procedentes de la Unión Europea o de otras Administraciones Públicas.

FEVE debía ajustar su contabilidad a lo previsto la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP), a las disposiciones del Código de Comercio, al Plan General de Contabilidad de la empresa española y a los criterios de normalización de cuentas de las empresas ferroviarias establecidos por la normativa comunitaria. Además, FEVE elaboraba anualmente los presupuestos estimativos de explotación y capital previstos en la LGP para las entidades públicas empresariales, con la estructura establecida por el Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas; y en materia de endeudamiento financiero estaba sujeta a lo establecido en la LGP para estas entidades y en particular, a respetar los límites fijados para la Entidad en las Leyes anuales de los Presupuestos Generales del Estado (PGE).

En cuanto al régimen de control, el control interno de las cuentas anuales y de la gestión económico financiera de FEVE se ejercía, según lo dispuesto en la LGP, por la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE), a través de las actuaciones que se establecieran en su Plan Anual de Auditorías.

Actividad inversora

En lo que se refiere a su actividad inversora, durante el periodo fiscalizado el Consejo de Administración de FEVE aprobó dos planes estratégicos, uno para el periodo 2005-2009, con una inversión prevista de 311.969 miles de euros hasta finales de 2008, y otro para el periodo 2009-2012, con unas inversiones previstas de 515.197 miles para todo el período. Estos planes constituían desarrollos del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020 aprobado por el Ministerio de Fomento.

A partir de estos dos planes estratégicos, FEVE concretaba para cada ejercicio las actuaciones a realizar que se incluirían en su presupuesto anual de capital y que se integraba en los PGE. La planificación de las inversiones se efectuaba en función de las necesidades planteadas por las direcciones ejecutivas de FEVE conforme a las directrices presupuestarias recibidas del Ministerio de Fomento.

A 31 de diciembre de 2012, de acuerdo con los datos del Inventario de bienes de FEVE, el valor total de las inversiones brutas acumuladas ascendía a 1.670.577 miles de euros.

Relaciones económico financieras entre AGE y FEVE

La AGE financiaba el déficit de explotación que se producía en la actividad de FEVE y, también, realizaba aportaciones de capital que en los PGE figuran recogidas bajo dos conceptos diferenciados, distinguiendo las destinadas para la financiación de las inversiones de aquellas otorgadas para el pago de las operaciones de endeudamiento; sin embargo, contablemente FEVE

las trataba de forma idéntica. Durante el periodo fiscalizado, las aportaciones efectuadas por la AGE fueron las consignadas en las leyes de PGE, salvo en el ejercicio 2010, en el que se produjo una reducción en 2.500 miles de euros en virtud del acuerdo del Consejo de Ministros de 29 de enero de 2010 por el que se declaró la no disponibilidad de créditos presupuestarios tras la aprobación del Plan de Acción Inmediata en el marco de las medidas tomadas para la reducción del déficit público.

Durante todo el periodo fiscalizado, no se formalizó ningún Contrato-Programa o convenio similar entre FEVE y la AGE que regulara las obligaciones asumidas por cada una de las partes, las referidas a la prestación del servicio por FEVE y los consecuentes compromisos financieros de la AGE.

La suma acumulada de las aportaciones de la AGE a FEVE durante los ejercicios 2005 a 2012 ascendió a 852.366 miles de euros, de los que 640.738 miles fueron aportaciones para cubrir el déficit de explotación y 211.628 miles aportaciones de capital.

I.4.- TRÁMITE DE ALEGACIONES

Dando cumplimiento a lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a los cuatro Presidentes de FEVE durante los ejercicios fiscalizados, a los actuales Presidentes de ADIF y RENFE-Operadora, al haberse subrogado estas entidades en la actividad, derechos y obligaciones de FEVE y a los que lo fueron en el momento de su supresión, ya que fueron quienes formularon las cuentas anuales de FEVE de 2012.

Se han recibido alegaciones de los actuales Presidentes de ADIF y RENFE-Operadora que han sido analizadas y valoradas, suprimiéndose o modificándose el texto cuando el contenido de aquellas se comparte y cuando se ha considerado necesario incorporar una contestación del Tribunal a las manifestaciones alegadas. En aquellos casos en que las alegaciones constituyen meras explicaciones sobre los hechos expuestos en el Informe o cuando no se justifican documentalmente los criterios o afirmaciones mantenidas en ellas, no se ha alterado el texto del Informe.

Con posterioridad al periodo concedido para alegaciones, se ha recibido un escrito del que fuera Presidente de FEVE entre marzo de 2008 y enero de 2012 que se ha analizado y valorado, modificándose el texto cuando se ha considerado necesario, pero que no se adjunta al Informe.

II. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

II.1.- INTRODUCCIÓN

En el periodo fiscalizado, FEVE desarrolló una importante actividad inversora tanto para la mejora de las infraestructuras de la red ferroviaria de la que era titular y cuya explotación realizaba, como para la adquisición de nuevos trenes y vagones y la mejora y renovación de los ya existentes en sus principales áreas de negocio (viajeros, mercancías y trenes turísticos).

Durante la mayor parte de este periodo, FEVE únicamente contaba con una norma interna de referencia relacionada con las inversiones, la “Norma sobre gestión presupuestaria”, que había sido aprobada en 2004. De acuerdo con esta Norma, se consideraban inversiones todos los bienes adquiridos por la Entidad cuya vida útil fuera superior a un año y que cumplieran con los requisitos para ser activados conforme la normativa contable.

Según esta Norma el presupuesto de inversiones de FEVE se estructuraba en tres programas o grupos de bienes:

- *Obras en líneas – Infraestructuras*: actuaciones en la infraestructura y superestructura de la vía, obras civiles, construcciones, etc.
- *Material de transporte y talleres*: adquisiciones de material rodante ferroviario, tractor y remolcado así como ampliaciones y mejoras realizadas en el mismo y las inversiones en los talleres de mantenimiento del material rodante.
- *Otras inversiones*: todo tipo de inversión no incluido en los programas anteriores, como piezas y repuestos susceptibles de ser activados, acopios de material para vía y obras, terrenos, material informático, mobiliario y maquinaria de oficina, instalaciones telefónicas, maquinaria de talleres, vía y obra, vehículos automóviles, etc.

Dentro de cada programa o grupo, FEVE clasificaba las inversiones en subcategorías denominadas “contraído”. Los contraídos de *Obras en líneas - Infraestructuras* estaban establecidos en función de los distintos tramos operados en los que se divide la red. En general, cada tramo abarcaba la parte de la red incluida en una misma provincia, aunque existían algunas provincias por las que discurrían varios contraídos (tramos) y algunos tramos que abarcaban dos provincias. En total existían 19 contraídos para este programa. Adicionalmente, a partir de 2009 se crearon otros 6 contraídos referidos a obras que afectaban a varios tramos, a distintas Comunidades Autónomas (CCAA) o a la red de FEVE en general.

Los contraídos en *Material de transporte y talleres* hacían referencia a las diversas naturalezas de los bienes. En el momento de elaborar la Norma presupuestaria, eran únicamente 5 (Material viajeros, Material remolcado, Talleres, Instalaciones complementarias y Locomotoras); a partir de 2006 se utilizó un contraído adicional denominado Material trenes turísticos y, desde 2008, se amplió el número de contraídos desglosando las inversiones según las series de los trenes de viajeros, de las locomotoras o de los tipos de vagones de mercancías. En total, durante el periodo fiscalizado se efectuaron inversiones en 26 contraídos diferentes dentro de este programa.

Los contraídos en *Otras inversiones* hacían referencia, también, a la distinta naturaleza de los bienes. En el momento de elaborar la Norma presupuestaria ascendían a 11, si bien uno de ellos no llegó a tener inversión alguna asignada, el contraído de Inventario. A lo largo del periodo fiscalizado, se fue ampliando el número de contraídos para adecuarlos a las necesidades, habiéndose registrado inversiones en dicho periodo en un total de 28 contraídos diferentes de este programa.

La Norma sobre gestión presupuestaria de 2004 establecía que la elaboración de los presupuestos y la ejecución de las inversiones del programa *Obras en líneas - Infraestructuras* correspondía a la Dirección de la División de Infraestructuras de FEVE (que incluía las unidades de Mantenimiento de las infraestructuras y Gestión de la capacidad); las del programa *Material de transporte y talleres* a la Dirección de la División de Operaciones (que incluía las unidades de negocio de Cercanías y Regionales, Mercancías, Trenes turísticos y Talleres); y las de los contraídos del programa *Otras inversiones* a las distintas Direcciones, según la materia.

En la norma también se establecía: el procedimiento de elaboración inicial del presupuesto utilizado para fijar el importe global de las inversiones a realizar en un ejercicio determinado, y que había de ser aprobado por el Gobierno en su proyecto de PGE; los trámites para realizar modificaciones presupuestarias de créditos de inversiones entre contraídos de un mismo programa o de distintos programas; las normas de ejecución presupuestaria, que establecían que no se podían comprometer operaciones que no tuvieran dotación presupuestaria, ni contraer obligaciones por importe que sobrepasase el presupuesto concedido para un proyecto de inversión, estableciendo normas para la reserva de crédito, para la adjudicación (con remisión al cumplimiento obligatoria de las normas internas de contratación, para la certificación y facturación de las inversiones y para su liquidación y cierre, previéndose, además, que si al final del año las obras no se hubiesen terminado se debería proceder al cambio de anualidad de la parte de la inversión aún no certificada; y el cuadro de cuantías que recogía, para las distintas operaciones, la autorización exigida para que pudieran realizarse (podía ser, únicamente, del Director competente o exigirse, además, la autorización de la Dirección económica, de la Dirección de División, del Presidente o del Consejo de Administración), cuadro que fue modificado en diversas ocasiones a lo largo del periodo fiscalizado.

En el curso de la fiscalización se ha solicitado información acerca de las normas internas referidas a la contabilización de las inversiones y a la gestión del inventario que tenía establecidas FEVE, habiéndose acreditado la existencia de los siguientes documentos:

a) "Manual general de gestión de inventario y control de activos inmovilizados – Procedimiento de gestión contable de la superestructura": Esta norma fue aprobada el 18 de diciembre de 2011 y recoge la definición y los criterios para contabilizar de forma diferenciada el valor de los tres elementos que constituyen la superestructura de vía (vía, traviesas y balastro) en cada subtramo de la red. Hasta 2010, todo el valor de la superestructura de cualquier subtramo se incluía en una única ficha o número de elemento del inventario. Además de establecerse en este Manual los criterios generales para repartir el valor total de las certificaciones entre los tres elementos señalados, se fijaban los criterios a aplicar a las altas y las bajas en el valor del bien y en la amortización, tanto del inventario como en contabilidad. El Manual incluye una relación de los subtramos que componen la red ferroviaria de ancho métrico gestionada por FEVE.

- b) "Ficha de activación de inversiones": Se trata de un modelo de ficha a cumplimentar al finalizar la tramitación de cada expediente de inversión con los datos de la inversión a activar, la relación de elementos afectados y el detalle de las altas, mejoras o bajas a contabilizar. Esta ficha no se acompañaba de instrucciones para su cumplimentación.
- c) "Borrador de normativa de gestión presupuestaria": Este documento no llegó a aprobarse pues estaba en elaboración en el año 2012 cuando se produjo la extinción de FEVE. Su contenido constituye una ampliación y actualización de la Norma de gestión presupuestaria de 2004.
- d) "Borrador del Manual general de gestión de inventario y control de activos inmovilizados – Procedimiento de gestión contable de los elementos de transporte": Tampoco llegó a aprobarse antes de la extinción de FEVE al estar en 2012 en fase de elaboración. Preveía una segregación del valor de los elementos de transporte en más conceptos que los utilizados por FEVE.
- e) "Borrador del Manual general de gestión de inventario y control de activos – Procedimiento general": También se encontraba en elaboración en 2012 y no llegó a aprobarse. Establecía criterios y normas generales sobre la activación y baja de los bienes en el inventario.

La ausencia durante la mayor parte del periodo fiscalizado de manuales internos que establecieran los criterios aplicables al registro y contabilización de las inversiones y a la gestión del inventario de bienes del inmovilizado constituía una limitación para FEVE de cara al establecimiento de procedimientos de control interno adecuados.

II.2.- ANÁLISIS DE LA ACTIVIDAD INVERSORA DE FEVE

II.2.1.- Planificación de las inversiones

A finales de 2004 FEVE aprobó un Plan 2005-2020 que incluía un plan de inversiones que fue remitido al Ministerio de Fomento para su consideración en la elaboración del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT). Según esta propuesta, en el periodo 2005-2020 FEVE llegaría a realizar inversiones directas por 1.396 millones de euros y el Ministerio efectuaría inversiones en la red de FEVE por 633 millones, para conseguir así una inversión total de 2.029 millones. Las principales líneas de actuación de este plan diferenciaban las inversiones en obras para las que los objetivos de referencia eran la seguridad (mejor señalización, enclavamientos, bloqueos automáticos, mejoras en pasos a nivel, renovaciones de vía y de infraestructuras, variación de trazados eliminando curvas, ...), la calidad (mejoras en estaciones y apeaderos, electrificación de tramos, ...) y la eficiencia (ampliación de playas de vías, accesos a industrias y puertos, nuevas terminal de mercancías, ...) de las inversiones en material rodante, destinadas a la renovación de parte del parque de trenes para poder prestar un servicio más moderno y de calidad.

El PEIT fue aprobado por el Consejo de Ministros el 15 de julio de 2005 y en él se recogen pocas referencias relativas a FEVE, aunque se establece que la estrategia de la actividad de FEVE debía concentrarse en la movilidad metropolitana en aquellos núcleos en los que ya prestaba servicio, en mejorar la conectividad de sus servicios de cercanías con los demás medios de transporte y en participar activamente en los procesos de integración. Respecto a los servicios de FEVE en el resto de los ámbitos (regionales y mercancías) se establece que debían adaptarse al

desarrollo de la red de altas prestaciones que se estableciera en el Plan Sectorial de Transporte Ferroviario que se elaborara. El PEIT establece unas cifras globales de la inversión en el ámbito del ferrocarril (al menos 121.210 millones de euros, de los que 83.450 millones eran inversiones para la red de altas prestaciones en las que FEVE no participaba) pero no singulariza la parte de la inversión que debían realizar los distintos sujetos que intervienen en este ámbito (RENFE-Operadora, ADIF y FEVE).

La concreción de este Plan en el medio plazo se realizó por FEVE a través de los Planes estratégicos 2005-2009 y 2009-2012. Ambos planes fueron elaborados por empresas externas, siendo el coste de elaboración e implementación del primer Plan de 327 miles de euros, mientras que para la revisión y actualización del segundo Plan se formalizaron contratos por un total de 67 miles. En las actas del Consejo de Administración no consta una aprobación específica de estos dos Planes sino que únicamente se menciona que fueron presentados ante el Consejo.

Plan estratégico 2005-2009

El Plan estratégico 2005-2009 fue elaborado de forma conjunta y centralizada y abarca toda la actividad de FEVE. En él se incluyen estimaciones sobre las previsiones de negocio y de la cuenta de resultados, las inversiones y la evolución del endeudamiento y de las aportaciones del Estado. Respecto a las inversiones, prevé que durante el periodo al que se refiere importan un total de 393.671 miles de euros, con el siguiente desglose por programas:

Cuadro nº 1

(en miles de euros)

Plan estratégico 2005-2009							
Inversiones por programas							
Programa	2005	2006	2007	2008	2009	Total 2005-2009	% sobre total
Obras en líneas-Infraestructuras	35.880	44.470	44.980	54.800	56.400	236.530	60,1%
Material de transporte y Talleres	25.830	15.300	15.300	15.300	15.300	87.030	22,1%
Otras inversiones	14.610	17.250	18.249	10.000	10.002	70.111	17,8%
Total	76.320	77.020	78.529	80.100	81.702	393.671	100,0%

Para las inversiones en el programa de *Obras en líneas-Infraestructuras*, este Plan incluye las siguientes previsiones por CCAA en el periodo 2006-2009:

Cuadro nº 2

(en miles de euros)

Plan estratégico 2005-2009						
Programa de Obras en líneas - Infraestructuras						
Comunidad Autónoma	2006	2007	2008	2009	Total 2005-2009	% sobre total
Galicia	4.300	4.200	3.200	3.000	14.700	7,3%
Asturias	15.200	15.400	20.400	21.600	72.600	36,2%
Cantabria	12.600	13.180	18.000	18.100	61.880	30,8%
País Vasco	7.670	7.300	7.400	9.300	31.670	15,8%
Castilla y León	4.100	4.100	5.200	4.200	17.600	8,8%
Murcia	600	800	600	200	2.200	1,1%
Total	44.470	44.980	54.800	56.400	200.650	100,0%

En el ANEXO II se incluyen el detalle de los principales proyectos de inversión previstos en cada una de las CCAA.

Respecto a las inversiones en material rodante incluidas en el programa *Material de transporte y talleres*, 87.030 miles de euros, se prevé la adquisición en el periodo 2005-2009 de 12 trenes de viajeros de tracción diésel y de 12 de tracción eléctrica. En el área de mercancías se establece la adquisición de 150 vagones con ejes de 20 toneladas y la compra de 3 locomotoras diésel.

En el programa de *Otras Inversiones*, con una inversión prevista de 70.111 miles de euros, destaca la correspondiente a la implantación de un nuevo sistema de control de accesos en Asturias, Cantabria, Galicia, León y Murcia, con una inversión de 19.400 miles.

Plan estratégico 2009-2012

El Plan estratégico 2009-2012 fue elaborado mediante la integración de los planes parciales de las distintas unidades de negocio, no de forma centralizada; también abarca toda la actividad de FEVE e incluye estimaciones sobre las previsiones de negocio y de la cuenta de resultados, las inversiones a realizar y la evolución del endeudamiento y de las aportaciones del Estado desde 2008 a 2012². Este Plan estratégico prevé que durante el periodo 2009-2012 se realizarían inversiones por un total de 515.197 miles de euros, con el siguiente desglose por programas:

² A efectos de este informe se han considerado únicamente los datos de 2009 a 2012 pues es el periodo al que se refiere el Plan.

Cuadro nº 3

(en miles de euros)

Plan Estratégico 2009-2012 Inversiones por programas						
Programa	2009	2010	2011	2012	Total 2009-2012	% sobre total
Obras en Infraestructuras	65.919	92.557	100.897	83.476	342.849	66,5%
Material de transporte y Talleres	41.897	33.762	25.877	23.975	125.511	24,4%
Otras Inversiones	16.631	11.620	9.289	9.297	46.837	9,1%
Total	124.447	137.939	136.063	116.748	515.197	100,0%

Para las inversiones en el programa de *Infraestructuras*, este Plan incluye el detalle por objetivos (seguridad, calidad o eficiencia) y por CCAA, de acuerdo con los siguientes datos:

Cuadro nº 4

(en miles de euros)

Plan estratégico 2009-2012 Programa de Infraestructuras						
Objetivo / Comunidad Autónoma	2009	2010	2011	2012	Total 2009-2012	% sobre total
Seguridad	4.324	4.874	5.493	5.832	20.523	
Calidad	150	150	150	150	600	
Eficiencia	548	300	0	0	848	
Galicia	5.022	5.324	5.643	5.982	21.971	6,41%
Seguridad	16.590	21.863	24.288	17.017	79.758	
Calidad	5.552	11.625	12.494	11.724	41.395	
Eficiencia	997	1.000	1.000	1.000	3.997	
Asturias	23.139	34.488	37.782	29.741	125.150	36,50%
Seguridad	13.890	14.791	17.407	16.351	62.439	
Calidad	6.862	16.363	15.721	10.513	49.459	
Eficiencia	150	0	1.000	0	1.150	
Cantabria	20.902	31.154	34.128	26.864	113.048	32,97%
Seguridad	4.124	6.439	11.827	9.970	32.360	
Calidad	4.529	5.456	300	150	10.435	
Eficiencia	0	1.000	2.000	1.000	4.000	
País Vasco	8.653	12.895	14.127	11.120	46.795	13,65%
Seguridad	6.797	7.232	7.693	8.181	29.903	
Calidad	450	450	450	450	1.800	
Eficiencia	0	0	0	0	0	
Castilla y León	7.247	7.682	8.143	8.631	31.703	9,25%
Seguridad	543	1.014	924	1.138	3.619	
Calidad	413	0	150	0	563	
Eficiencia	0	0	0	0	0,00	
Murcia	956	1.014	1.074	1.138	4.182	1,22%
Seguridad	46.268	56.213	67.632	58.489	228.602	66,67%
Calidad	17.956	34.044	29.265	22.987	104.252	30,41%
Eficiencia	1.695	2.300	4.000	2.000	9.995	2,92%
Total	65.919	92.557	100.897	83.476	342.849	100,00%

Sin embargo, este Plan estratégico no especifica proyectos ni actuaciones concretas a realizar; únicamente en el plan parcial de la unidad de negocio de Mantenimiento de infraestructuras se definen por CCAA los indicadores de explotación de los objetivos de mejoras en la red. A modo de resumen, el siguiente cuadro muestra por CCAA los indicadores de explotación fijados:

Cuadro nº5

Plan estratégico 2009-2012							
Indicadores de seguimiento del programa de Obras en líneas-Infraestructuras							
Objetivo / Indicador de explotación	Asturias	Cantabria	Galicia	País Vasco	Castilla León	Murcia	Total
SEGURIDAD							
Renovación de vía (km)	58,9	32,4	0	3,2	19,3	0	113,8
Nº pasos a nivel a suprimir	48	17	0	10	43	6	124
Nº pasos a nivel con protección clase B	22	11	0	10	19	0	62
Nº pasos a nivel con protección clase C	6	3	0	3	5	0	17
Dotación doble vía (km)	0	0	7,6	0	0	0	7,6
CALIDAD							
Electrificación (km)	68,5	82,4	0	25,8	0	0	176,7
Remodelación estaciones (nº)	16	10	4	5	6	1	42
Andenes apeaderos (nº)	29	20	8	8	12	2	79
EFICIENCIA							
Acceso a puertos (nº)	1	0	0	0	0	0	1
Acceso a industrias (nº)	1	2	0	1	0	0	4
Ampliación playa de vías (nº estaciones)	4	2	1	3	0	0	10

En el caso del programa *Material de transporte y talleres*, con 125.511 miles de euros de inversiones el Plan estratégico detalla para las distintas unidades de negocio las inversiones en que se desglosa la inversión global planificada, presentado el siguiente detalle:

Cuadro nº 6

(en miles de euros)

Plan estratégico 2009-2012					
Programa de Material de transporte y Talleres					
Inversiones / Unidad de negocio	2009	2010	2011	2012	Total 2009-2012
Adquisición 6 locomotoras	1.876	6.185	5.005	5.000	18.066
Adquisición 120 vagones	6.188	3.815	0	0	10.003
Transformación y otras intervenciones	3.400	1.950	2.050	2.100	9.500
Unidad de Negocio Mercancías	11.464	11.950	7.055	7.100	37.569
Adquisición de 5 UT eléctrico	0	0	1.750	15.750	17.500
Adquisición de 5 UT diésel	23.226	19.200	16.000	0	58.426
Transformación y otras intervenciones	2.120	639	658	677	4.094
Unidad de Negocio Cercanías y Regionales	25.346	19.839	18.408	16.427	80.020
Modernización trenes	4.840	1.722	131	151	6.844
Unidad de Negocio Trenes turísticos	4.840	1.722	131	151	6.844
Talleres	247	251	283	297	1.078
Unidad de Negocio Talleres	247	251	283	297	1.078
Total	41.897	33.762	25.877	23.975	125.511

En el caso del programa de *Otras inversiones*, con 46.837 miles de euros de inversiones, el Plan estratégico únicamente detalla las unidades de negocio o de gestión a las que se asigna la realización de las inversiones pero no las inversiones concretas. Las unidades de negocio con una mayor asignación de inversiones son la de Mantenimiento de las infraestructuras (con el 29,04 % de las inversiones) y los Servicios corporativos (con el 40,60%). El detalle por unidades de gestión es el siguiente:

Cuadro nº 7

(en miles de euros)

Plan estratégico 2009-2012 Programa de Otras Inversiones						
Unidad de negocio	2009	2010	2011	2012	Total 2009-2012	% sobre total
Mercancías	448	220	220	220	1.108	2,4%
Cercanías y Regionales	1.591	923	933	945	4.392	9,4%
Trenes turísticos	28	28	29	29	114	0,2%
Talleres	127	114	97	93	431	0,9%
Mantenimiento Infraestructuras	3.400	3.400	3.400	3.400	13.600	29,0%
Gestión de capacidad	3.400	275	150	150	3.975	8,5%
Urbanismo y Patrimonio	1.200	1.000	1.000	1.000	4.200	9,0%
Servicios corporativos (seguridad, informática y otros servicios)	6.437	5.660	3.460	3.460	19.017	40,6%
Total	16.631	11.620	9.289	9.297	46.837	100,0%

Presupuestos anuales

Para su aplicación al corto plazo, a partir de los Planes estratégicos FEVE elaboraba sus presupuestos anuales en los que se concretaban para cada ejercicio las actuaciones a realizar para su posterior inclusión en el presupuesto de capital e integración en los PGE. En su elaboración, las direcciones ejecutivas priorizaban y establecían los proyectos a realizar teniendo en cuenta la inversión estimada y, con lo planificado por las distintas direcciones, la Dirección económico-financiera elaboraba los presupuestos conjuntos, incluyendo las previsiones sobre las subvenciones a recibir y la variación de la deuda; tras su aprobación por los comités de dirección los presupuestos de explotación y capital eran remitidos al Gobierno.

Una vez aprobados los presupuestos y en función de la financiación que se preveía obtener, el presupuesto de inversiones se ajustaba, estableciéndose los proyectos específicos a realizar en función de las prioridades que se tuvieran en cuenta. La Norma presupuestaria establecía mecanismos que permitían durante el ejercicio de ejecución de los presupuestos el traspaso de créditos de inversiones entre proyectos, tanto si dependían de una misma dirección operativa (con un trámite más simplificado) o de varias (en este caso se precisaba siempre la autorización de las unidades de gestión afectadas, de la Dirección económico-financiera y de la Dirección general).

Inversiones aprobadas en los PGE

Las inversiones aprobadas en los PGE de cada uno de los ejercicios fiscalizados son las que figuran en el siguiente cuadro, desglosadas por programas y acompañadas por el porcentaje que suponen sobre la inversión total del ejercicio.

Cuadro nº 8

(en miles de euros)

Inversiones aprobadas en los PGE 2005-2012							
Programa	OBRAS EN LINEAS - INFRAESTRUCTURAS		MATERIAL DE TRANSPORTE Y TALLERES		OTRAS INVERSIONES		TOTAL
Ejercicio	Importe	% sobre total ejercicio	Importe	% sobre total ejercicio	Importe	% sobre total ejercicio	
2005	35.880	47,0%	29.760	39,0%	10.680	14,0%	76.320
2006	44.469	55,0%	17.240	21,3%	19.192	23,7%	80.901
2007	47.879	58,8%	20.460	25,1%	13.088	16,1%	81.427
2008	68.000	66,9%	18.500	18,2%	15.200	14,9%	101.700
2009	65.921	53,0%	41.897	33,7%	16.630	13,4%	124.448
2010	72.258	60,2%	34.164	28,5%	13.578	11,3%	120.000
2011	61.075	56,6%	32.984	30,6%	13.883	12,9%	107.942
2012	32.822	50,4%	25.596	39,3%	6.656	10,2%	65.074
TOTAL 2005-2012	428.304	56,5%	220.601	29,1%	108.907	14,4%	757.812

Si comparamos las cifras aprobadas en los PGE con las previstas en los Planes estratégicos, observamos que para los años 2005 y 2009 (años de elaboración de los planes) las cifras son casi coincidentes en términos globales. Tomando como referencia los períodos a los que se refieren los Planes, las cifras globales de los presupuestos aprobados de 2006 a 2009 son superiores a las previstas en el Plan estratégico 2005-2009, lo que refleja la senda expansiva en la que se situaba la economía española y, por tanto, los PGE. Así, para el período al que se refiere el Plan estratégico 2005-2009, la inversión aprobada en los PGE fue superior en un total de 71.125 miles de euros a la planificada en ese Plan, lo que supone una desviación al alza del 22,4%, siendo especialmente significativas las diferencias de los ejercicios 2008 y 2009, por 21.600 y 42.746 miles, respectivamente. Por el contrario, en el período al que se refiere el Plan estratégico 2009-2012, las cifras de los presupuestos aprobados son inferiores a las previstas en el Plan lo que refleja el cambio de tendencia producido en la economía española recogido en los PGE. Así, para ese período, la inversión aprobada en los PGE fue inferior en un total de 97.734 miles a la planificada en el Plan estratégico, lo que supone un 25,0%, siendo mayores las diferencias en los últimos ejercicios. En el siguiente cuadro se incluye la compensación por ejercicios de las cifras globales de inversión previstas en los PGE y en los Planes estratégicos de FEVE durante el período fiscalizado.

Cuadro nº 9

(en miles de euros)

Comparativa entre inversiones en PGE y en Planes estratégicos de FEVE									
Año	PGE	Plan Estratégico 2005-2009	Diferencia	%	Año	PGE	Plan Estratégico 2009-2012	Diferencia	%
2005	76.320	76.320	0	0,0%					
2006	80.901	77.020	3.881	5,0%					
2007	81.427	78.529	2.898	3,7%					
2008	101.700	80.100	21.600	27,0%					
2009	124.448	81.702	42.746	52,3%	2009	124.448	124.447	1	0,0%
2006-2009	388.476	317.351	71.125	22,4%	2010	120.000	137.939	-17.939	-13,0%
					2011	107.942	136.063	-28.121	-20,7%
					2012	65.074	116.748	-51.674	-44,3%
					2010-2012	293.016	390.750	-97.734	-25,0%

Si comparamos las cifras por programas de los Planes estratégicos con las de los PGE aprobados para cada ejercicio se observa que en el Plan estratégico 2005-2009 el peso relativo de las *Obras en líneas-Infraestructuras* (60,1%) es superior al que resulta de los presupuestos agregados de estos ejercicios (56,4%). Por el contrario, en el programa *Material de transporte y talleres* el peso relativo en el agregado de los presupuestos (27,5%) es mayor al del Plan estratégico (22,1%). En el programa de *Otras inversiones*, la diferencia es menor, siendo el peso relativo del 17,8% en el agregado de los PGE y del 16,1% en el Plan estratégico. En el caso del Plan estratégico 2009-2012, también el peso relativo de las *Obras en líneas-Infraestructuras* (66,5%) es mayor que el agregado de los presupuestos de estos ejercicios (55,6%) mientras que en el programa *Material de transporte y talleres* el peso relativo en presupuestos (32,3%) es mayor que en el Plan estratégico (24,4%), al igual que ocurre en el programa de *Otras inversiones* cuyo peso relativo en los presupuestos (12,1%) supera al del Plan estratégico (9,1%).

II.2.2.- Inversiones realizadas: grado de ejecución de la planificación

En el periodo 2005-2012, el importe de la inversión ejecutada registrada por FEVE asciende a 675.063 miles de euros, con una inversión media por ejercicio de 84.383 miles. En el siguiente cuadro se detallan los importes de la inversión de cada uno de los ejercicios clasificada por programas y el porcentaje de cada programa sobre el total:

Cuadro nº 10

(en miles de euros)

Inversión ejecutada declarada período 2005-2012							
Ejercicio	OBRAS EN LINEAS INFRAESTRUCTURAS		MATERIAL DE TRANSPORTE Y TALLERES		OTRAS INVERSIONES		TOTAL
	Importe	% sobre total /ejercicio	Importe	% sobre total /ejercicio	Importe	% sobre total /ejercicio	
2005	40.441	53,3%	23.278	30,7%	12.157	16,0%	75.876
2006	46.627	57,7%	13.119	16,2%	21.057	26,1%	80.803
2007	50.050	62,5%	9.241	11,5%	20.783	25,9%	80.074
2008	60.946	59,9%	25.003	24,6%	15.748	15,5%	101.697
2009	55.281	48,3%	44.848	39,2%	14.435	12,6%	114.564
2010	62.306	56,7%	37.922	34,5%	9.682	8,8%	109.910
2011	33.033	62,3%	11.420	21,5%	8.604	16,2%	53.057
2012	30.305	51,3%	22.511	38,1%	6.266	10,6%	59.082
TOTAL 2005- 2012	378.989	56,1%	187.342	27,8%	108.732	16,1%	675.063

El importe global de la inversión está integrado por tres conceptos: el importe certificado a la fecha por las obras, servicios o bienes adquiridos en ejecución de los correspondientes contratos (664.125 miles de euros); los trabajos para el propio inmovilizado, correspondientes a parte de la inversión realizada con los propios medios de FEVE y que han sido activados e imputado su coste al presupuesto de capital (2.826 miles); y 8.112 miles correspondientes al mayor valor del bien por la prorrata del IVA, concepto existente únicamente hasta finales de 2005 ya que a partir de 2006, como consecuencia de diversas reclamaciones judiciales interpuestas por FEVE ante la Agencia Estatal de Administración Tributaria (AEAT), todo el IVA soportado paso a ser considerado como deducible (como consecuencia de ello, en 2006 se ajustó en contabilidad el valor de las inversiones por la parte del IVA activada en 2005 y en los tres ejercicios anteriores, por un importe conjunto de 30.853 miles). Sin considerar el valor del IVA activado en 2005, las inversiones de este ejercicio habrían tenido un valor total de 67.764 miles y las acumuladas en el periodo 2005-2012 de 666.951 miles. En este Informe, salvo mención expresa en contrario, todos los datos facilitados sobre inversiones efectuadas en 2005 incluyen el mayor valor por la prorrata del IVA.

Los datos sobre inversiones se pueden desagregar por contraídos o por provincias. En el ANEXO III de este Informe se incluye el detalle por contraídos de las inversiones efectuadas por FEVE en el periodo fiscalizado. Respecto a los datos de las inversiones por provincias, en los sistemas de FEVE se distinguían las inversiones realizadas en provincias concretas, las que afectaban a varias provincias de una Comunidad Autónoma y las que no eran regionalizables (a las que se refieren dos conceptos "varias provincias, varias comunidades" y "no regionalizable"). En el programa *Obras en líneas-Infraestructuras* la mayor parte de las inversiones podían ser imputadas a un territorio concreto. Por el contrario, en los programas de *Material de transporte y talleres y Otras*

inversiones, una parte muy importante de la inversión no era regionalizable. Así, según los criterios de FEVE, el material rodante (trenes, vagones y locomotoras, así como las piezas de repuesto que se incluían en el programa de *Otras inversiones*) no se imputaba a provincia alguna al considerarse que estos elementos podían ser utilizados en toda la red de FEVE. En relación con este criterio, dado que la red de FEVE no se encontraba electrificada en una parte, todos los medios de tracción con motor eléctrico solo podían ser usados en las provincias de Asturias, Cantabria y Vizcaya, al contrario que los que contaban con motor diésel que podían ser usados en toda la red. En cuanto a las *Otras inversiones*, los conceptos en los que figuraban inversiones no regionalizables son los que recogían los desarrollos de software, las inversiones en puestos de mando, los estudios técnicos previos, la compra de equipamiento para trenes turísticos, entre otras.

En el siguiente cuadro se detallan los importes de la inversión acumulada clasificada por programas y provincias:

Cuadro nº 11

(en miles de euros)

Inversión ejecutada agregada (2005-2012), clasificada por programas y provincias				
PROVINCIA	PROGRAMA			TOTAL
	OBRAS EN LINEAS-INFRAESTURAS	MATERIAL DE TRANSPORTE Y TALLERES	OTRAS INVERSIONES	
BURGOS	6.060	--	194	6.254
LA CORUÑA	11.969	54	345	12.368
LEON	37.951	271	4.617	42.839
LUGO	5.733	23	134	5.890
MADRID	--	--	2.169	2.169
MURCIA	3.397	7	208	3.612
ASTURIAS	138.449	2.735	13.249	154.433
PALENCIA	6.738	77	191	7.006
CANTABRIA	90.041	341	5.881	96.263
VIZCAYA	59.514	588	2.653	62.755
VARIAS PROVINCIAS DE CASTILLA Y LEON	2.490	--	153	2.643
VARIAS PROVINCIAS DE GALICIA	724	--	273	997
VARIAS PROVINCIAS DE VARIAS CCAA	8.707	124	38.608	47.439
(ANTIGUO) NO REGIONALIZABLE	--	--	21	21
NO REGIONALIZABLE	7.216	183.122	40.036	230.374
TOTAL	378.989	187.342	108.732	675.063

Del cuadro anterior se deduce que la mayor parte de la inversión, especialmente en el programa de *Material de transporte y talleres* se consideraba como no regionalizable. Respecto a las inversiones por *Obras en líneas-Infraestructuras*, las mayores inversiones se produjeron en las provincias de Asturias, Cantabria y Vizcaya, aquellas en las que había un mayor número de usuarios de las líneas de FEVE. En el ANEXO IV de este Informe se incluye el detalle por ejercicios, programas y provincias de las inversiones efectuadas por FEVE en el periodo fiscalizado.

Al comparar los datos anteriores con los presupuestos aprobados para cada ejercicio, se observa que la ejecución de los presupuestos de inversiones en el período fiscalizado ha sido superior al 90% en todos los ejercicios salvo en 2011. En el siguiente cuadro se detalla por ejercicios los datos de los presupuestos de inversión aprobados y ejecutados junto con el porcentaje de ejecución:

Cuadro nº 12

(en miles de euros)

Grado de ejecución de los presupuestos de inversiones Período 2005-2012			
Ejercicio	Presupuesto aprobado	Presupuesto ejecutado	% de ejecución
2005	76.320	75.876	99,4%
2006	80.901	80.803	99,9%
2007	81.427	80.074	98,3%
2008	101.700	101.697	100,0%
2009	124.448	114.564	92,0%
2010	120.000	109.910	91,6%
2011	107.942	53.057	49,1%
2012	65.074	59.082	90,8%
TOTAL 2005-2012	757.812	675.063	89,1%

El bajo nivel de ejecución de 2011 se enmarca dentro de los criterios de austeridad seguidos por FEVE en los ejercicios 2011-2013, que redujeron el presupuesto de inversiones desde los 120.000 miles de euros de 2010 a sólo 107.942 miles para 2011, lo que unido a la dificultad para acceder al crédito, que limitó la liquidez disponible para la Entidad, obligó a priorizar las inversiones que se consideraban más necesarias, produciéndose un bajo grado de ejecución de lo presupuestado.

Respecto al grado de ejecución por programas, de 2005 a 2007 las inversiones en *Obras en líneas-Infraestructura* y en *Otras inversiones* se ejecutaron en mayor medida que lo presupuestado. En 2008 ocurrió lo mismo con las inversiones en *Material de transporte y talleres* y con las *Otras Inversiones* y en 2009 y 2010 únicamente en las de *Material y talleres*. En 2011 y 2012 en términos globales el grado de ejecución de las inversiones por programas no se desvió de forma significativa respecto al presupuesto. En el siguiente cuadro figuran los porcentajes de ejecución por programas del presupuesto de cada ejercicio:

Cuadro nº 13

Grado de ejecución de los presupuestos de inversiones desagregadas por programas. Período 2005-2012			
Ejercicio	% de ejecución por programas		
	Obras en líneas- Infraestructuras	Material de transporte y talleres	Otras Inversiones
2005	112,7%	78,2%	113,8%
2006	104,8%	76,1%	109,7%
2007	104,5%	45,2%	158,8%
2008	89,6%	135,2%	103,6%
2009	83,9%	107,0%	86,8%
2010	86,2%	111,0%	71,3%
2011	54,1%	34,6%	62,0%
2012	92,3%	87,9%	94,1%
TOTAL 2005-2012	88,5%	84,9%	99,8%

En relación con las altas cifras de ejecución registradas por FEVE, debe tenerse en cuenta que en algunos de los ejercicios fiscalizados FEVE registró como inversiones ejecutadas los anticipos a los contratistas a cuenta de obra futura, práctica seguida por FEVE amparándose en la posibilidad de realizar facturaciones por acopios de materiales debidamente garantizadas por avales de los contratistas. Sin embargo, como resultado de las comprobaciones practicadas se ha constatado que los conceptos incluidos en las certificaciones pagadas no siempre correspondían a acopio de material sino que, en ocasiones, se referían a unidades de obra aún no ejecutada. Igualmente, se han detectado inversiones facturadas en su totalidad antes de que finalizara un ejercicio y con anterioridad a la recepción provisional de los bienes, imputándose así a un ejercicio anterior al de su finalización, aunque en los pliegos de cláusulas particulares de los contratos se estableciera que la facturación no finalizaría antes de la recepción provisional. La utilización de estas prácticas durante los ejercicios fiscalizados, que suponen el empleo del presupuesto de inversiones de un ejercicio para los siguientes, han influido en que las cifras de ejecución del presupuesto de inversiones de los ejercicios considerados de modo individual sean más altas que las reales, aunque no afectan a la representatividad del balance de situación de FEVE dado que la obra en curso y los anticipos a proveedores figuran registrados en el mismo epígrafe del balance.

En particular, respecto a las inversiones en infraestructuras analizadas en las muestras de expedientes de contratación seleccionadas en esta fiscalización, se han detectado anticipos a los contratistas a cuenta de obra futura en los siguientes expedientes:

Cuadro nº 14

Inversiones en infraestructuras para las que se han detectado anticipos a los contratistas a cuenta de obras futuras			
Denominación de la inversión	Fecha de la última factura	Ejercicios a los que se imputó la inversión	Observaciones
Electrificación del tramo Carranza-Aranguren. Línea aérea de contacto y adaptación de la señalización. (8.01/34/036)	10ª certificación 30-12-2010	2008 a 2010	No se emitió ninguna factura durante 2011 y 2012 y la recepción de la obra se produjo en marzo de 2013. Según un informe de ADIF de julio de 2014, la certificación última de 2010 se realizó exigiendo un aval por 759 miles por acopios y garantía de los trabajos pendientes. La liquidación final de la obra realizada en 2013 arrojó un saldo a favor de ADIF de 29 miles.
Electrificación del tramo Arriendas-Ribadesella. Línea aérea de contacto y adaptación de la señalización. (9.01/13/038)	3ª certificación 30-12-2010	2009 a 2010	La recepción de la obra no se produjo hasta junio de 2013, momento en que se facturaron únicamente 20 miles de euros (sin IVA). De la comparación de la certificación 3ª con la final se deduce que en la 3ª se facturaron servicios no realizados, ya que no figuran en la final.
Integración de FEVE en el T.M. de León. Obras de ejecución de la superestructura de vía e instalaciones (1.01/32/070)	2ª certificación 15-11-2011	2011	Con esta certificación se habían pagado un total de 4.698 miles de euros (sin IVA). Según un informe de ADIF de mayo de 2014, a esta fecha existía un exceso pagado de 1.616 miles, una vez descontados la obra ejecutada y los acopios ³ .
Proyecto de construcción del tranvía de León. Tramo conexión línea de FEVE en c/ Peligros con el complejo Hospitalario. (0.01/32/065)	2ª certificación 15-11-2011	2011	En octubre de 2012 se emitió una certificación negativa por 846 miles (sin IVA) tras la resolución del contrato al haberse decidido no realizar este ramal.
Proyecto constructivo de instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tranvía de León. Tramo conexión estación de León-Plaza Santo Domingo (0.01/32/052)	1ª certificación 15-11-2011	2010	En noviembre de 2012 se emitió una certificación negativa por 824 miles (sin IVA) tras la resolución del contrato al haberse decidido no realizar este tramo.

En cuanto a las inversiones en material rodante, se han detectado facturaciones anteriores a la recepción provisional en los siguientes expedientes:

³ A pesar de que ADIF manifiesta en las alegaciones que todos los anticipos están regularizados a la fecha de redactar las mismas, la Entidad no ha aportado documentación acreditativa alguna en relación con el anticipo efectuado en este contrato.

Cuadro nº 15

Inversiones en material rodante en las que se efectuaron anticipos a los contratistas a cuenta de suministros futuros			
Denominación de la inversión	Fecha de la última factura	Ejercicios a los que se imputó la inversión	Observaciones
Transformación de la tracción y control de 12 unidades serie 3500 (7.02/18/220)	15ª certificación 30-12-2009	2007 a 2009	Las actas de recepción provisional de los últimos cuatro trenes se emitieron entre abril y diciembre de 2010.
Fabricación y suministros de 12 unidades de tren de Tracción Diésel serie 2700 (7.02/18/219)	13ª certificación 31-12-2009	2007 a 2009	Las actas de recepción provisional de todos los trenes se emitieron entre mayo de 2010 y enero de 2011.
Fabricación y suministros de 11 unidades de tren de Tracción Diésel serie 2700 2ª FASE (8.02/17/001)	Última factura de las unidades de la serie 2900 22-10-10	2008 a 2012	Este contrato fue renegociado para que 6 de las unidades bicabina se convirtieran en 12 unidades monocabina (serie 2900). Las actas de recepción provisional de todos los trenes de la serie 2900 se emitieron entre noviembre 2010 y mayo de 2012.
Diseño, fabricación y suministro de 120 vagones completos, incluidos sus bogies de 20 toneladas por eje, para transporte polivalente de mercancías. (7.02/20/058)	Última certificación 31-12-2010	2007 a 2010	Las actas de recepción provisional de 17 vagones no se emitieron hasta 2011

II.2.3. Principales actuaciones inversoras acometidas por FEVE en el periodo 2005-2012

Como se ha señalado en el apartado anterior, del importe global de la inversión ejecutada por FEVE en el periodo fiscalizado que, sin considerar el IVA activado en 2005, asciende a 666.951 miles de euros, 664.125 miles corresponden al importe certificado en ese periodo por las obras, servicios o bienes adquiridos en ejecución de los correspondientes contratos y 2.826 miles a la parte de la inversión realizada con los propios medios de FEVE y que fueron activados e imputado su coste al presupuesto de capital. A continuación se describen de forma resumida las actuaciones inversoras más relevantes acometidas por FEVE durante el periodo 2005-2012, de las que se derivan más de la mitad de las inversiones realizadas en ese periodo; el resultado del examen particularizado de los expedientes de contratación correspondientes a estas inversiones que se han incluido en la muestra seleccionada se expone en el apartado II.6 de este Informe.

Trabajos de renovación de vía

Durante el periodo fiscalizado, se acometieron numerosos proyectos de renovación de vía, ascendiendo el total de la inversión contabilizada en estos proyectos a 132.094 miles de euros. En la muestra de expedientes de contratación se han incluido 4 proyectos de inversión de renovación de vía, con una inversión total de 15.765 miles (15.653 miles de importes certificados y 112 miles de trabajos para el propio inmovilizado).

Construcción de nuevas vías

Con la finalidad de abrir nuevas posibilidades de negocio para FEVE, en agosto de 2008 se firmó un Protocolo de intenciones entre el Principado de Asturias y FEVE para la construcción de un ramal que permitiera el traslado de celulosa y madera entre una factoría de producción de celulosa en Navia y el puerto de Gijón. El Principado se comprometía a declarar de utilidad pública los terrenos que fuera necesario expropiar para la construcción del ramal, siendo por cuenta de FEVE el coste de las expropiaciones y la construcción del ramal. Tras su finalización, el ramal quedaría integrado en el dominio público autonómico del Principado de Asturias, sin perjuicio de que se encomendara su explotación por un período no inferior a 50 años a FEVE, que se comprometía a realizar su mantenimiento.

Simultáneamente al mencionado Protocolo, FEVE firmó un contrato con la Empresa privada propietaria de la factoría, con una vigencia de 40 años desde el inicio de la prestación del servicio de transportes, que establecía que FEVE transportaría desde y hasta la factoría de Navia una cantidad anual aproximada de 420.000 toneladas de pasta de papel y 300.000 toneladas de madera, fijándose los precios a pagar por tonelada en función del volumen transportado y que se actualizarían anualmente en función del IPC; también se estableció un canon de 36.589 euros mensuales durante los 40 años de vigencia del contrato que la Empresa abonaría a FEVE para la financiación completa de la inversión, calculado a un tipo de interés del 4,2%, y un canon por tonelada transportada de 0,08 euros para el mantenimiento de la infraestructura; y que en caso de que el contrato fuera anulado o incumplido por parte de la Empresa, esta debería abonar a FEVE el importe de la inversión del ramal ferroviario que no hubiera sido amortizado desde la fecha de anulación hasta el final del periodo contractual. La inversión prevista en dicho momento para el ramal era de 8.500 miles de euros, estando previsto que se pudieran obtener subvenciones y ayudas públicas por 1.000 miles y el plazo previsto para la realización de las inversiones se fijó en 18 meses.

En diciembre de 2009, se firmó una adenda al contrato citado que modificó alguna de las condiciones pactadas inicialmente: se establecieron ajustes a la baja en los precios por tonelada del transporte y se modificó el sistema de actualización de precios desligándolo del IPC, se redujo la contribución a la construcción del ramal por parte de la Empresa propietaria de la factoría solamente 2.000 miles de euros a pagar mediante un canon mensual de 6.596 euros durante 40 años a un tipo de interés inicial de 2,5% revisable semestralmente con referencia al Euribor más un diferencial, se mantiene el canon de mantenimiento, y se dispuso que, en caso de incumplimiento del contrato por su causa, la Empresa abonaría a FEVE el importe de la inversión total del ramal ferroviario y del material de transporte fabricado específicamente para este contrato (a excepción de los equipos de tracción) que no hubiera sido amortizado hasta el final del periodo contractual.

En febrero de 2010 se firmó un Convenio de colaboración entre el Principado de Asturias, la Empresa y FEVE en el que se fijó en 9.000 miles de euros el coste de la inversión total, de los que la Empresa asumía 2.000 miles, tal como se ha señalado, FEVE otros 3.500 miles y el Principado de Asturias los restantes 3.500 miles (que incluía el valor de las expropiaciones) que iría abonando a FEVE, por el 50% de las certificaciones de obra que esta le presentara hasta completar su aportación. En el Convenio se preveía que la obra estaría finalizada a finales de 2010, plazo que podría ampliarse previo acuerdo de la Comisión de seguimiento del Convenio,

estableciéndose que FEVE desarrollaría y ejecutaría el proyecto constructivo y que el Principado aprobaría el proyecto y ejecutaría las expropiaciones necesarias.

Se planificó que la obra a realizar se dividiría en tres tramos: el tramo 1 fue adjudicado en abril de 2010 por 2.246 miles de euros, y a 31 de diciembre de 2012 estaban certificados 2.221 miles y en mayo de 2013 se produjo la recepción provisional de las obras por un coste total certificado de 2.246 miles; el tramo 2 fue adjudicado en mayo de 2010 por 3.698 miles, a 31 de diciembre de 2012 se habían certificado 3.673 miles de los que, al menos, 1.067 miles estaban pendientes de ser ejecutados, avalados por el constructor, y a la fecha de finalización de los trabajos de esta fiscalización, la obra se encontraba ejecutada en un 71% y estaba paralizada por la necesidad de realizar una nueva contratación para reforzar los taludes del túnel artificial por un importe de 654 miles; y, por último, el tramo 3, que incluye las obras dentro de la factoría, fue adjudicado en mayo de 2011 por 2.538 miles de los que a 31 de diciembre de 2012 se habían certificado 636 miles, si bien el importe ejecutado ascendía a 849 miles.

Las obras de los tramos 1 y 2 estuvieron paralizadas en 2011 y hasta agosto de 2012 por no disponer de los correspondientes permisos relacionados con el impacto ambiental de las obras; el tramo 3 estuvo paralizado en un primer momento por estar ocupada con acopios de material la zona en que se debía ejecutar y nuevamente desde enero de 2012 por no haberse llegado a un acuerdo entre FEVE (posteriormente ADIF) y la Empresa propietaria de la factoría para la cesión temporal de los terrenos en el interior de la planta. Esta actitud de la Empresa unida al hecho de que durante todo este periodo de tiempo hasta la actualidad ha venido supliendo este servicio de transporte por ferrocarril con el transporte por carretera al puerto gallego de Ribadeo más cercano a su factoría, pone de manifiesto su escaso interés por la finalización del proyecto, por lo que sería conveniente que se intensificaran las negociaciones para poder terminar con la construcción de tramo o, en su caso, se denunciara el contrato y, conforme a lo establecido en los contratos firmados, se exigiera a la Empresa propietaria de la factoría la indemnización de los daños y perjuicios provocados por su actuación⁴.

Adicionalmente a estos contratos principales, FEVE formalizó otros relacionados con el ramal, entre ellos los suscritos para la redacción del proyecto y otros estudios relacionados por el proyecto (con un importe total certificado de 205 miles de euros) y el contrato de instalación de enclavamiento electrónico en la estación de Navia (adjudicado en julio de 2011 por 1.402 miles) del que únicamente se habían certificado 450 miles al cierre de los trabajos de fiscalización; además, ADIF prevé que para finalizar las obras será preciso contratar nuevas actuaciones en cerramientos, drenaje, integración ambiental, etc., con un coste estimado de 1.850 miles. En suma, el coste total de la inversión final en este proyecto, iniciado hace más de seis años y aún no terminado, podría superar los 12 millones de euros.

⁴ Las alegaciones presentadas por RENFE-Operadora ponen de manifiesto que esta Entidad a través de una de sus filiales ha requerido a la Empresa para el cumplimiento de sus obligaciones, sin haber obtenido respuesta de la misma, por lo que se están planteando realizar acciones legales. Se señala adicionalmente que las inversiones no amortizadas acometidas por la Entidad suman 15.070 miles de euros, pero sin aclarar la naturaleza de las inversiones realizadas.

Respecto al desembolso de las aportaciones convenidas para la financiación del proyecto, a la fecha de finalización de los trabajos de la fiscalización el Principado de Asturias únicamente se había hecho cargo del coste de las expropiaciones; según la información aportada por ADIF, en 2011 acordó con FEVE que durante ese ejercicio no realizaría aportaciones monetarias, en 2012 FEVE no realizó ninguna reclamación formal de deuda, aunque solicitó un calendario de pagos que no le fue remitido y en 2013, tras la recepción provisional del tramo 1, ADIF reclamó el 50% de su coste sin que hasta la fecha se haya producido su pago.

Trabajos de electrificación

También se incrementó el número de tramos electrificados de la red general, realizándose las principales inversiones en la electrificación de los tramos Nava–Ribadesella en Asturias (que comprende los subtramos Nava–Infiesto–Ardiondas–Ribadesella), Unquera–Cabezón en Cantabria y Carranza–Aranguren en Vizcaya. El total de la inversión contabilizada en el periodo 2005 a 2012 por estas actuaciones asciende, al menos, a 24.127 miles de euros correspondiente por lo menos a 17 proyectos de inversión. En la muestra analizada se han incluido 3 de estos proyectos, con una inversión total de 14.382 miles (14.163 miles de importes certificados y 219 miles de trabajos para el propio inmovilizado).

Modernización de estaciones

La realización de las actuaciones en plataforma de FEVE en el término municipal de León impedía que los trenes turísticos pudiesen llegar hasta la estación de Matallana (estación central de FEVE en León). Por dicha razón se consideró necesario modernizar la estación de San Feliz de Torio, a 10 km de León, para que pudiese ser utilizada como estación de salida y llegada de los trenes turísticos. Los proyectos acometidos en esta estación en los ejercicios 2010 y 2011 incluyen la ampliación de la playa de vía y la construcción de un andén de 240 metros, con una inversión de 2.989 miles de euros, así como la construcción de un cocherón con tres vías donde se pudieran realizar pequeñas reparaciones y almacenar los vagones no utilizados en temporada baja, por 1.238 miles. Durante los trabajos de fiscalización se ha comprobado que el cocherón se encuentra actualmente en desuso, tal como se desprende de las fotografías de las instalaciones visitadas.



Fotografías del cocherón de la estación de San Feliz de Torio, tomadas durante la visita del equipo fiscalizador.

Infraestructuras para la implantación de trenes tranvía

Las actuaciones de FEVE para la implantación de tranvías o trenes tranvía (tranvitren o Tren-Tram⁵) en sus redes se iniciaron con el “Estudio sobre costes de implantación de un sistema de tranvitren en el Concejo de Oviedo enlazado con las líneas de FEVE”, y elaborado en septiembre de 2007 por un equipo de la Universidad de A Coruña. En este trabajo, que tuvo un coste de 5 miles de euros, se detallan por primera vez las principales características y posibilidades del uso de tranvías en ciudad que conectarían con los trazados ferroviarios de FEVE. Aunque el Plan Estratégico 2009-2012, cuya aprobación fue posterior a este Estudio y a otros de los que se mencionan posteriormente, no contiene ninguna referencia concreta a los tranvías, a la vista de las actuaciones llevadas a cabo se puede deducir que FEVE y el Ministerio de Fomento pretendieron desarrollar un amplio programa de inversiones para convertir una parte de la red de cercanías de FEVE en sistemas de Tren-Tram en diversos tramos urbanos de su trazado en las ciudades de Murcia, Asturias, Cantabria, Galicia y León. A la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización, únicamente se había llegado a iniciar la ejecución del tranvía de León, habiéndose descartado la ejecución de los restantes proyectos. La inversión efectuada por FEVE para los distintos tranvías que fueron proyectados es la que figura a continuación:

- Tranvía del Hospital Universitario Central de Asturias: En marzo de 2008 se realizó un estudio de viabilidad, para implantar un Tren-Tram que, partiendo de la estación de Oviedo, pasara por el Hospital Universitario y continuara hasta la zona de La Corredoria y que en el futuro pudiese ampliar su trazado hasta el municipio de Lugones. El estudio tuvo un coste, activado en 2008, de 2 miles de euros, importe que en 2012 se regularizó.
- Tranvía de Cartagena: Surgió del Convenio firmado en noviembre de 2009 entre la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y FEVE por el que se acordó la elaboración de un estudio de viabilidad para la implantación de un Tren-Tram en el área de Cartagena y el Mar menor. El estudio de viabilidad, realizado en 2010 con un coste de 101 miles de euros, fijaba como paso inicial la conversión de la línea existente (Cartagena-los Nietos) en línea tranviaria (en 2012), la posterior implantación del tranvía en el municipio de Cartagena (en 2014) y, por último, la ampliación de la línea desde los Nietos a San Pedro del Pinatar (en 2016). A finales de 2012 se trasladaron a gastos los costes soportados por este proyecto.
- Tranvía de Avilés: Tuvo su origen en un proyecto del Ministerio de Fomento para la integración del ferrocarril en Avilés, que preveía que la franja costera de la línea dentro del municipio fuera operada con un Tren-Tram y que se realizaría un nuevo trazado de línea que rodeara la ciudad para el tráfico de mercancías y el acceso al puerto. En la contabilidad de FEVE únicamente figuraba como inversión el coste de una asistencia técnica contratada a finales de 2009 por un total de 46 miles de euros, importe que en 2012 fue regularizado como gastos extraordinarios.

⁵ Los Tren-Tram permiten, con un mismo vehículo, dar un servicio de carácter tranviario en los entornos urbanos y unas prestaciones de tren de cercanías en la conexión entre distintas poblaciones, para lo cual estos trenes cuentan con accesos a nivel de andén tranviario (a 30 cm del suelo) y accesos elevados a la altura de los andenes de FEVE en las estaciones de cercanías (a 110 cm).

- **Tranvía Astillero-Sarón:** Este proyecto, impulsado por FEVE, pretendía conectar Santander, Astillero y Sarón, atravesando el Parque de Cabárceno, mediante un Tren-Tram electrificado para facilitar el acceso al parque evitando las carreteras. En marzo de 2011, FEVE presentó públicamente el proyecto y en junio de ese año contrató dos asistencias técnicas con un importe total de 387 miles de euros, cuyo coste activado se trasladó a la contabilidad de ADIF tras la extinción de FEVE y, posteriormente, a 31 de diciembre de 2013, ha sido regularizado.
- **Tranvía de Ferrol:** Con este proyecto, impulsado por FEVE, se pretendía implantar un tranvía que llegara al extremo contrario a donde se encuentra la estación de FEVE en esta ciudad. FEVE contrató un estudio técnico sobre el proyecto con un coste de 49 miles de euros, activado en 2010 y que en 2012 se regularizó como gastos extraordinarios.
- **Tranvía de León:** Este proyecto fue impulsado por el Ministerio de Fomento, FEVE y el Ayuntamiento de León que, en febrero de 2010, firmaron un Convenio para la integración de la línea de FEVE en esa ciudad con el fin de convertir la trama urbana de la línea ferroviaria (unos 2,3 km) en una línea tranviaria electrificada y permitir la conexión con el futuro tranvía municipal (el Ayuntamiento de León había iniciado los estudios para la implantación de una red tranviaria en el municipio). En el Convenio se preveía también la posibilidad de nuevos ramales al Hospital y a la Universidad. FEVE asumió la financiación de las inversiones, obteniendo a cambio los beneficios futuros derivados de los aprovechamientos urbanísticos que se pudieran generar con la recalificación de terrenos de su titularidad en el ámbito del Sector NC-06-03 y de los que el Ayuntamiento de León cedía a FEVE en dicho Sector.

En mayo de 2010 se firmó entre FEVE y el Ayuntamiento de León una adenda al Convenio en la que se acordó que FEVE mantendría la titularidad del tramo urbano de la línea de ancho métrico (en adelante tramo 1) y de la estación de Matallana (estación central en León), que se convertiría en estación intermodal del sistema tranviario; que, previamente a su ejecución, FEVE presentaría al Ayuntamiento para su aprobación el proyecto para la adaptación de la línea al sistema tranviario y de urbanización e integración con las zonas colindantes; que el Ayuntamiento tramitaría una concesión demanial a favor de FEVE sobre el viario público por el que transcurriría el trazado de las futuras líneas de tranvía, citándose expresamente el tramo entre la plaza de Santo Domingo y la estación de FEVE (en adelante tramo 2) sobre el que el Ayuntamiento iba a iniciar la ejecución de obras de colocación de las vías, que en ese momento estaban en fase de licitación, asumiendo FEVE la ejecución del resto de instalaciones; y, por último, que la explotación futura de las líneas se realizaría con la participación de ambas partes para garantizar la coordinación entre el modo Tren-Tram y el modo tranviario.

Posteriormente, en otra adenda firmada en agosto de 2010, se amplió el compromiso del Ayuntamiento de tramitar la concesión demanial al tramo Calle Los Peligros-Centro Hospitalario (en adelante tramo 3) sobre el que FEVE había presentado recientemente el proyecto de obra para la creación de un nuevo ramal de tranvía.

En julio de 2010, FEVE formalizó el primer contrato para acometer las obras de electrificación, señalización y comunicaciones del tramo 2, por un importe de 3.369 miles de euros. En septiembre de 2010, tras la paralización de las obras que estaba desarrollando el Ayuntamiento

en ese tramo ante los hallazgos arqueológicos encontrados en la zona, el Ayuntamiento públicamente manifestó su intención de no proseguir con las obras. Ante ello, FEVE acordó con el contratista la paralización del contrato formalizado que, posteriormente, en noviembre de 2012, fue objeto de resolución.

En septiembre de 2010, FEVE adjudicó el contrato para mejora y acondicionamiento de la plataforma de FEVE en el término municipal de León, por importe de 5.862 miles de euros, correspondiente al tramo 1, cuyo objeto era la elevación de los rasantes para permitir la integración y la implantación de un trazado tranviario en todo el recorrido entre la estación de Matallana y la estación de Asunción-Universidad y cuya recepción provisional se ha producido en diciembre de 2012.

Y en octubre de 2010, FEVE adjudicó la construcción del tramo 3 por importe de 5.659 miles de euros, trazado nuevo cuyo coste de construcción asumía íntegramente FEVE. Hasta septiembre de 2011 no se iniciaron las obras y en el primer semestre de 2012 los responsables de FEVE acordaron su no realización, resolviéndose el contrato en junio de 2012.

FEVE adjudicó las obras correspondientes a la superestructura de vías e instalaciones del tramo 1 en enero de 2011, por 13.610 miles de euros. Las obras se iniciaron en octubre de ese año aunque en noviembre se paralizaron al estar condicionadas al avance de las obras de ejecución de la plataforma, antes mencionado. A la fecha de redacción de este Informe, el contrato continúa en ejecución y el tramo 1 no se ha puesto en funcionamiento.

En la muestra seleccionada se incluyen estos 4 expedientes de obra, con una inversión total al final del periodo fiscalizado de 12.475 miles de euros.

La ejecución de los contratos del tramo 1 requirió que, a partir de septiembre de 2011, se trasladara el final de la línea de tren a la estación de Asunción-Universidad, situada a 2 km de la estación de Matallana. A pesar de que se estableció un servicio alternativo de autobuses entre ambas estaciones, el número de viajeros de cercanías disminuyó en un 34% entre 2010 y 2012. Por otra parte, la explotación de este tramo, una vez finalizado, deberá realizarse con Tren-Tram de ancho métrico, vehículos de los que no dispone en la actualidad RENFE-Operadora tras declarar la nulidad de los contratos para la adquisición de Tren-Tram, tal como se expone en el apartado II.6. de este Informe

Por otra parte, como complemento a las obras ejecutadas por FEVE en el tramo 1, mediante Convenio firmado con el Ayuntamiento de León en septiembre de 2011, FEVE se comprometió a abonar al Ayuntamiento 1.000 miles de euros para que desarrollara medidas de mejora del aislamiento acústico térmico y de eficiencia energética en los edificios de uso residencial colindantes con el corredor de FEVE, así como medidas de mejora del impacto acústico, de la escena urbana y de los espacios libres del corredor. El primer pago se produjo tras la firma del Convenio, por 500 miles, estando previsto la realización de un segundo en septiembre de 2012 por 250 miles una vez que el Ayuntamiento hubiera justificado la inversión realizada del primero, pago que no se ha llegado a realizar. De acuerdo con un Informe del Ayuntamiento de León de fecha 20 de octubre de 2014, las actuaciones ejecutadas ascendían a 188 miles y las

contratadas pendientes de ejecución a 100 miles, por lo que a esa fecha, los gastos comprometidos por el Ayuntamiento alcanzarían el 58% del importe abonado por FEVE.

En paralelo con estas actuaciones en infraestructura, entre junio y julio de 2010 FEVE adjudicó la adquisición de los 4 tranvías monotensión y 4 Tren-Tram diésel eléctrico, para su uso en estas líneas.

Adquisición de trenes tranvía

En mayo de 2010 FEVE adjudicó la fabricación y suministro de 3 Tren-Tram diésel eléctrico y 1 unidad monotensión de piso bajo. Dos meses después tuvo lugar otra adjudicación de 1 tren-tram diésel eléctrico y 3 unidades monotensión de piso bajo. Estaba previsto que estos 8 trenes fueran utilizados en León, al haber ya formalizado FEVE el Convenio para la integración de la línea de FEVE en esa ciudad.

En marzo de 2011 se adjudicó el suministro de otros 4 Tren-Tram eléctricos bitensión, cuyo destino era la puesta en marcha del tranvía de Avilés y de la línea Gijón-Cudillero. En este caso las obras de infraestructura únicamente estaban proyectadas, pero no llegaron a licitarse. En esa misma fecha se formalizó un contrato para la fabricación y suministro de piezas de parque para los tranvías de León y en enero de 2012 otro para los tranvías bitensión. En mayo de 2012, a la vista de que las obras de Avilés no se habían iniciado, se firmó un protocolo adicional de modificación del objeto que establecía que los 4 Tren-Tram eléctricos bitensión se fabricarían como Tren-Tram diésel eléctrico.

En la primavera de 2012, tras tener conocimiento del Informe de la IGAE sobre auditoria de cumplimiento y operativa de contratación de FEVE de los ejercicios 2009 y 2010, ante las dudas suscitadas en relación con la legalidad de los contratos formalizados los actuales responsables de FEVE solicitaron en noviembre de 2012 su revisión de oficio ante el Ministerio de Fomento. Estos contratos fueron declarados nulos por el Ministerio en septiembre de 2013.

La inversión contabilizada por FEVE hasta finales de 2012 por estos suministros asciende a 18.400 miles de euros, de los que se abonaron 6.048 miles. Además, en los meses de septiembre y octubre de 2012, la adjudicataria emitió facturas por 7.475 miles que no fueron aceptadas por FEVE. Todos estos contratos han sido seleccionados en la muestra analizada.

Adquisición de trenes eléctricos de las series 3600 y 3800

En el ejercicio 2004 y siguientes se formalizaron diversos contratos para la adquisición de 9 trenes de la serie 3600 así como 16 vagones intermedios para los trenes de la serie 3800, ya en uso. El objeto de estas inversiones era mejorar la prestación de los servicios de cercanías en Asturias, Cantabria y Vizcaya. Las inversiones activadas en los trenes de la serie 3600 entre los ejercicios 2005 a 2008 suman, al menos, 22.859 miles de euros y las de los vagones de las serie 3800, al menos, 5.213 miles, habiéndose activado adicionalmente para estos vagones en 2004 otros 2.465 miles.

Transformación de la tracción de 12 trenes eléctricos de la serie 3500

En el periodo fiscalizado, FEVE contaba con 21 unidades de esta serie, adquiridas entre 1981-1985, que ya entre 2000 y 2003 habían sido remodeladas dotándolas de nuevos equipos de control, aire acondicionado y elementos de interiorismo. En julio de 2007 se adjudicó un contrato para transformar los equipos de tracción de 12 de las unidades, que pasaron a constituir la, desde entonces, denominada serie 3300, con el objetivo de mejorar sus prestaciones de aceleración y frenos y de reducir los costes de mantenimiento y reparación. El importe total activado en los ejercicios 2007 a 2009 por este contrato asciende a 9.965 miles de euros, aunque la recepción de parte de los trenes no se produjo hasta 2010. Este contrato está incluido en la muestra analizada.

Adquisición trenes diésel series 2700-2900

Al objeto de renovar los antiguos trenes diésel de las series 2300 y 2600, con más de 30 años de antigüedad, en octubre de 2007 se adjudicó un contrato para la adquisición de 12 trenes de 2 vagones de la serie 2700. Posteriormente, en diciembre de 2008 se amplió el pedido a 11 trenes más, al formalizarse un nuevo contrato, aunque en mayo de 2009 se modificó este segundo contrato para convertir 6 de estos trenes en 12 unidades de un vagón con doble cabina, de la serie 2900. El importe total certificado por el primer contrato es de 37.683 miles de euros, imputado a los ejercicios 2007 a 2009, si bien la recepción de los trenes se produjo en 2010 y 2011. Por el segundo contrato se certificaron 33.949 miles, fechándose la última certificación en 2010 a pesar de que la recepción del último de los trenes no se produjo hasta 2012. Estos contratos están incluidos en la muestra analizada.

Inversiones en vagones de mercancías

En noviembre de 2007 se adjudicó un contrato para el diseño, fabricación y suministro de 120 vagones que soportaran 20 toneladas por eje y que pudiesen circular a 100 km/h (los vagones con que contaba entonces FEVE eran de 15 toneladas por eje y una velocidad máxima de 80 km/h). La adjudicataria del contrato fue Fenit Rail, S.L., sociedad participada por FEVE en ese ejercicio en un 25%. La inversión total certificada entre los ejercicios 2007 a 2010 asciende a 12.895 miles de euros, si bien la recepción de, al menos, 17 de los vagones no se produjo hasta 2011. En 2012 se detectaron problemas técnicos que el adjudicatario no llegó a solucionar y que en 2013 fueron resueltas por un proveedor externo, habiéndose ejecutado la garantía existente para su pago.

Por otra parte, al objeto de poder transportar bobinas de acero laminado, se contrató la fabricación y suministro de 74 capotas que complementarían las 36 ya existentes para poder dar servicio a un cliente de FEVE. El contrato se adjudicó en enero de 2012 por 1.852 miles de euros, si bien se ejecutó únicamente en un 21% debido a las dificultades financieras en que se encontraba la empresa adjudicataria, lo que llevó a que en noviembre de 2012 se rescindiera el contrato. El importe facturado por el proveedor, 371 miles, fue satisfecho mediante la ejecución de embargos.

Ambos contratos están incluidos en la muestra cuyo análisis figura en el apartado II.6 de este Informe.

Inversiones en trenes turísticos

Durante el periodo fiscalizado estas inversiones se elevaron a 12.989 miles de euros, relativas a cientos de proyectos y contratos de objetos diversos como la adquisición de trenes, las mejoras y rehabilitaciones realizadas en ellos o la compra del material de menaje o enseres utilizados en su explotación. Entre las inversiones de mayor importe se encuentra la compra a RENFE-Operadora del tren Al-Andalus en 2011, con una inversión contabilizada de 1.413 miles y los contratos para la reforma de este tren y de sus instalaciones. En la muestra analizada se han incluidos dos de estos últimos contratos, con un importe total invertido de 1.778 miles.

Implantación de sistema de control de accesos en las estaciones

En mayo de 2005 se formalizó un contrato para la fabricación, suministro, instalación y puesta en funcionamiento del sistema de control de accesos en Asturias, Cantabria, Galicia, León y Murcia, con una inversión registrada entre los ejercicios 2005 a 2007 de 18.345 miles de euros. El contrato incluía también la prestación de servicios de mantenimiento desde la puesta en funcionamiento, concepto por el que se han contabilizado como gastos 7.210 miles entre 2006 y 2010. Este contrato se ha incluido en la muestra analizada.

Implantación de sistema de seguridad en puesto de mando

En diciembre de 2007 se formalizó un contrato para la implantación del sistema de seguridad DAVINCI en el puesto de mando del Berrón (Asturias) y para su integración con el puesto de mando de Bilbao, con una inversión registrada entre los ejercicios 2007 a 2012 de 9.243 miles de euros. Este contrato se ha incluido en la muestra analizada.

Inversiones en inmuebles

En diciembre de 2010 y con una inversión total de 1.882 miles de euros, FEVE adquirió los únicos inmuebles del Sector NC-06-03 de León que no eran de su titularidad o del Ayuntamiento con la finalidad de desarrollar, como urbanizador único y sin la necesidad de constituir una junta de compensación, un proyecto urbanístico en dicho Sector. En marzo de 2011 se elaboró el estudio de detalle del Sector que, tras su presentación ante el Ayuntamiento de León, fue objeto de aprobación inicial en mayo de 2011 y, posteriormente, en febrero 2012 se realizó un nuevo informe sobre su viabilidad económica, aunque no se continuó con el desarrollo urbanístico cuyo plazo de ejecución finalizará en mayo de 2017. Al cierre de los trabajos de fiscalización el proyecto urbanístico estaba paralizado, al no contar ADIF con los recursos necesarios para afrontar las inversiones necesarias para la urbanización de la zona.

En enero de 2011 se formalizó un contrato para la construcción de un edificio que albergaría tanto el centro de formación de FEVE como las nuevas oficinas administrativas, sobre la parcela en la que se encontraba el anterior aparcamiento de la estación de Oviedo. En junio de 2011, la concesión de la licencia para la construcción de dichas obras fue recurrida por la comunidad de propietarios de la finca colindante, por lo que ante la posibilidad de que se pudiese producir una paralización de la obras, el Consejo de Dirección de FEVE acordó desistir del contrato que fue resuelto en agosto de 2011. Los costes derivados de este contrato imputados a gastos, ascienden a 447 miles de euros.

En los días siguientes a la resolución del contrato anterior, FEVE formalizó una opción de compra sobre un local situado cerca de la estación de Oviedo para destinarlo a oficinas. En septiembre de 2011 se formalizó el contrato patrimonial para la adquisición de dicho local, con una inversión total de 2.255 miles de euros.

Los tres contratos citados han sido analizados en el apartado II.6 de este Informe.

II.3.- ANÁLISIS DEL INVENTARIO

Comprendido e integrado dentro de sus sistemas de contabilidad y finanzas, FEVE disponía de un inventario de los bienes del inmovilizado intangible, del inmovilizado material, de las inversiones inmobiliarias y de los activos no corrientes mantenidos para la venta. En este inventario se incluían también los elementos que conformaban el inmovilizado en curso. En relación con cada elemento del inventario (identificado con un nº de activo fijo y en algunos casos un subíndice, así como con una denominación o descripción), a través de las aplicaciones informáticas disponibles era posible obtener los datos por ejercicios y meses de los importes activados en cada elemento, de su amortización, las subvenciones de capital de cada ejercicio afectadas a dicho bien, así como la imputación a resultados de dichas subvenciones.

A 31 de diciembre de 2012, el inventario de bienes de FEVE incluía 16.298 elementos, con un valor bruto contable de 1.670.577 miles de euros (lo que hace un valor medio por elemento de 102,5 miles). El siguiente cuadro muestra los datos más relevantes de los inventarios de bienes al inicio y final del período fiscalizado, 31 de diciembre de 2004 y de 2012, indicando la variación experimentada entre ambas fechas en cuanto a número de elementos, total valor de los bienes, amortización total y valor neto contable total:

Cuadro nº 16

(en miles de euros)

Inventario de bienes a 31 de diciembre de 2004 y 2012				
FLUJOS DE EFECTIVO	Nº de elementos en inventario	Valor activado	Amortización acumulada	Valor neto contable
Situación a 31 de diciembre de 2004	12.956	1.106.366	487.596	618.770
Situación a 31 de diciembre de 2012	16.298	1.670.577	838.115	832.462
Incremento periodo 2005-2012	3.342	564.211	350.519	213.692

Los análisis realizados en el curso de la fiscalización ponen de manifiesto que el detalle que contenía el inventario de FEVE era insuficiente e inadecuado por las razones que se exponen a continuación:

- a) Algunos de los elementos del inventario hacían referencia a expedientes de inversión no a elementos individuales, incluyéndose en un único elemento de inventario la adquisición de distintos productos iguales o comprados en el mismo lote (por ejemplo constaban

denominaciones de elementos de inventario como los siguientes: piezas de recambio de una serie de vagones, mobiliario ordenanzas Santander, 48 taquillas metálicas para talleres, expediente nº ...).

b) Los equipos de transporte utilizados para la prestación de servicios ferroviarios figuraban, en muchos casos, en el inventario por el valor total del elemento de material tractor (locomotoras o vagones tractor de viajeros) o del material remolcado (vagones de viajeros o mercancías), sin incluir un desglose de sus componentes, valor total en el que se había ido añadiendo el valor de las mejoras o reparaciones efectuadas sobre él. Únicamente los vehículos de la serie 2700 (activados entre 2010 a 2012 y cuyo valor total figuraba distribuido en 5 elementos –caja, equipo de potencia, bogíes motor, ruedas y sistema de ayuda a la circulación), los de la serie 2900 (activados entre 2010 y 2011 y con 6 elementos) y los nuevos vagones de mercancías (activados entre 2010 y 2011 y con 2 elementos –estructura y ruedas y ejes), tenían desglosado su valor total en varios componentes. El “Borrador del Manual general de gestión de inventario y control de activos inmovilizados – Procedimiento de gestión contable de los elementos de transporte”, que estaba en fase de elaboración a finales de 2012, establecía un mayor desglose en los componentes básicos de los elementos de transporte.

c) En cuanto a la superestructura de vía, hasta el ejercicio 2011 no se había segregado el valor de los subtramos de la red en balastro, vías y traviesas, una vez aprobado en este ejercicio el “Manual general de gestión de inventario y control de activos inmovilizados – Procedimiento de gestión contable de la superestructura”, por lo que en los ejercicios anteriores no existía un adecuado desglose en el valor de los bienes.

d) Las instalaciones de electrificación de la red (catenarias) figuraban inventariadas por tramos, con un nivel de detalle inferior a la infraestructura, que figuraba por subtramos.

e) El material o enseres utilizados en la explotación de los trenes turísticos figuraba recogido en el inventario por compras o expedientes, fijándose un periodo general de vida útil de 18 años independientemente de la naturaleza de los bienes. Así, se aplicaba el mismo criterio de amortización para los textiles o el menaje destinados a las suites de los vagones que para las neveras o los televisores destinados a esas suites. No obstante, se ha comprobado que al final del ejercicio se realizaban regularizaciones para dar de baja los elementos textiles inservibles.

Las deficiencias del inventario puestas de manifiesto podían dificultar o, incluso, imposibilitar a FEVE:

- La realización de comprobaciones físicas sobre los bienes, dado que no se encontraban adecuadamente definidos o individualizados en el inventario y no se precisaba su ubicación.
- La aplicación de criterios de amortización más precisos y diferenciados sobre los componentes que integraban un elemento del inventario.
- La baja del valor de los componentes sustituidos en las reparaciones, al no estar adecuadamente detallado el valor de los elementos del inventario.

II.4.- REPRESENTATIVIDAD DEL INMOVILIZADO

Los epígrafes “Inmovilizaciones inmateriales” e “Inmovilizaciones materiales” del balance de situación de los ejercicios 2005 a 2007 y los epígrafes “Inmovilizado intangible”, “Inmovilizado material”, “Inversiones inmobiliarias” y “Activos no corrientes mantenidos para la venta” de los balances de 2008 a 2012, así como la información recogida en las memorias de todos estos ejercicios, reflejan en sus aspectos significativos la imagen fiel del inmovilizado de FEVE, de conformidad con las normas y principios contables que le son de aplicación, excepto por el efecto que las deficiencias en el inventario puestas de manifiesto en el apartado anterior puedan haber tenido sobre los valores contabilizados.

II.5.- FINANCIACIÓN DE LAS INVERSIONES

II.5.1.- Subvenciones recibidas

En los ejercicios fiscalizados, las subvenciones recibidas constituyeron una de las principales fuentes de financiación para las inversiones y la actividad de FEVE. Procedían, principalmente, de la AGE (Ministerio de Fomento), si bien también se recibieron subvenciones comunitarias de los fondos FEDER, de la Junta de Castilla y León y de otras entidades.

Entre los ejercicios 2005 y 2012, el Ministerio de Fomento otorgó subvenciones a FEVE por un total de 852.366 miles de euros con el siguiente desglose por conceptos:

- a) Subvenciones para financiar los déficit de explotación de cada ejercicio, por un total de 629.165 miles de euros (el máximo anual se produjo en los ejercicios 2008 y 2009 con una subvención anual de 88.254 miles y el mínimo en 2012 con 50.000 miles). Hasta el ejercicio 2008, estas subvenciones figuraban registradas como ingresos del ejercicio; a partir de 2009, como consecuencia de la Orden EHA/733/2010, de 25 de marzo, por la que se aprueban aspectos contables de empresas públicas que operan en determinadas circunstancias, se modificó el criterio de contabilización pasando todas las subvenciones del Estado a ser consideradas como aportaciones de socios registradas en cuentas de patrimonio neto, al entenderse que no financiaban ninguna actividad específica de FEVE. Este cambio de criterio de contabilización produjo un aumento significativo de las pérdidas contables de FEVE a partir de 2009.
- b) Subvenciones de capital, por un total de 206.718 miles de euros (el máximo anual se produjo en los ejercicios 2007 y 2008 con una subvención anual de 30.781 miles y el mínimo en 2012 con 17.100 miles). En los presupuestos del Ministerio de Fomento estas subvenciones figuraban registradas en dos conceptos: aportaciones para inversiones reales (165.624 miles) y aportaciones para amortización de créditos (41.094 miles), pero FEVE contabilizaba ambas con un criterio uniforme. Hasta el ejercicio 2008, estas subvenciones se registraban contablemente como subvenciones de capital y se imputaban en el inventario a los elementos que integraban las distintas inversiones ejecutadas en el ejercicio proporcionalmente a la relación existente entre las subvenciones totales recibidas y las inversiones totales realizadas en cada ejercicio; al final de cada ejercicio el saldo de las subvenciones de capital se imputaba a resultados en proporción a la amortización de dichos elementos. A partir de 2009,

tras el cambio de criterio contable señalado en el párrafo anterior, las subvenciones de capital pasaron también a ser consideradas como aportaciones de socios.

- c) Subvenciones para financiar el exceso de déficit de ejercicios anteriores, por 11.573 miles de euros. Estas subvenciones, que únicamente se percibieron en los ejercicios 2005 (5.729 por el exceso del déficit de 2003) y 2006 (5.844 por el exceso de 2004), estaban amparadas por lo establecido en el artículo 58 del Estatuto de FEVE, aprobado por RD 584/974, que establecía que si las aportaciones no cubrían el déficit de explotación, el Gobierno gestionaría el oportuno expediente de suplemento de crédito.
- d) Aportaciones por 4.910 miles de euros derivadas del RDL 9/2008, de 28 de noviembre, por el que se crea un fondo especial del Estado para la dinamización de la Economía y el Empleo. La Secretaría de Estado de Infraestructuras encomendó a FEVE la realización de diversas mejoras en un paso a nivel y en sistemas de seguridad (enclavamientos) que se financiaron con cargo a este Fondo y que FEVE subcontrató. Dado que la normativa exigía para la percepción de los fondos la presentación de la correspondiente factura, el IVA repercutido que figuraba en ellas, por 721 miles, fue reintegrado al Tesoro a través de las correspondientes liquidaciones tributarias. Estas aportaciones se registraron como subvenciones de capital, imputándose a resultados a lo largo de la vida útil del bien financiado, al tratarse de ayudas destinadas a una actividad específica de FEVE.

Durante el periodo fiscalizado, FEVE fue beneficiario de fondos FEDER por un total de 42.322 miles de euros, de los que 31.533 miles corresponden al programa FEDER 2000-2006 y 10.789 miles a FEDER 2007-2013. En el programa 2000-2006, las regiones beneficiarias fueron Asturias (40.319 miles), Castilla-León (16.200 miles), Galicia (7.794 miles) y Murcia (2.565 miles). En el programa 2007-2013 únicamente se financiaron proyectos de Asturias. En el ejercicio 2013, ADIF cobró las liquidaciones del programa 2000-2006 por un total de 5.906 miles.

Durante los ejercicios 2005 a 2009, FEVE tenía firmado con la Comunidad Autónoma de Castilla y León un Convenio para el mantenimiento, mejora y explotación de la línea de cercanías León-Guardo y de la línea regional León-Palencia-Burgos, por el que la Comunidad Autónoma se comprometía al pago de parte de su déficit de explotación. Los importes totales facturados en los cinco ejercicios de vigencia del convenio ascienden a 7.223 miles de euros, que se registraron como ingresos por subvenciones de explotación. En noviembre de 2010, ya vencido el convenio anterior, se firmó un nuevo convenio que establecía los mecanismos para el pago de la deuda pendiente a dicha fecha, 3.350 miles de euros (1.000 miles en efectivo, que si fueron pagados, y el resto a través de la ejecución de obra por parte de una empresa de la administración autonómica). Respecto a la subvención por los servicios prestados en 2010, que se estimaron en 1.485 miles de euros, se preveía que se harían efectivos a través de inversiones de la citada empresa y, para 2011 y 2012, se preveía que los servicios anuales importaran 1.485 miles, de los que un 25% se pagaría en efectivo (371 miles) y el resto en inversiones.

En los ejercicios 2011 y 2012, FEVE emitió facturas y contabilizó como ingresos por subvención de explotación, los importes que se debían abonar en efectivo, por un total de 742 miles, ascendiendo la deuda total de la Comunidad Autónoma registrada a 31 de diciembre de 2012 a 3.092 miles, que se encontraba debidamente provisionada. No figuraba registrada contablemente

la deuda correspondiente a las inversiones a realizar por la empresa de la administración autonómica. De otra parte, no consta que esta empresa haya efectuado obra alguna en beneficio de FEVE ni, posteriormente, en beneficio de RENFE-Operadora. Con posterioridad al período fiscalizado, en junio de 2014 se ha formalizado un documento de liquidación del convenio en el que se cuantifica y reconoce la deuda pendiente hasta finales del primer semestre de 2013 (momento en que los servicios fueron declarados obligación de servicio público habiendo, en consecuencia, asumido su pago el Estado), en 7.548 miles de euros. Según la información aportada, en reuniones posteriores mantenidas entre las partes, la Comunidad Autónoma ha manifestado que actualmente no tiene disponibilidades presupuestarias para abonar la deuda pendiente, por lo que si bien reconoce la existencia de la deuda, no se compromete a su futuro pago en un plazo de tiempo concreto.

Adicionalmente a estas subvenciones, en la contabilidad de FEVE figuran otras subvenciones de explotación de pequeña cuantía, por un total de 395 miles de euros y otras subvenciones de capital por 5.485 miles de euros que incluyen, principalmente, el valor de las obras entregadas por la Sociedad pública participada por FEVE, Bilbao Ría 2000, S.A., por 3.600 miles, así como distintas subvenciones de CCAA y Corporaciones Locales para obras concretas, por un total de 1.467 miles.

II.5.2.- Deudas con entidades de crédito

En el periodo 2005-2012, las deudas con entidades de crédito constituyeron una de las principales fuentes de financiación de las inversiones y de la actividad de FEVE, habiéndose triplicado, con un incremento de 377.852 miles, al pasar de 191.151 miles de euros al principio del periodo a 569.003 miles a 31 de diciembre de 2012. Los gastos financieros totales soportados en el periodo ascendieron a 74.599 miles. En el siguiente cuadro se detalla la deuda al principio y al final del periodo fiscalizado, el total de las disposiciones y amortizaciones de los préstamos y la variación en el saldo de las pólizas de crédito y en la deuda por intereses.

Cuadro nº 17

(en miles de euros)

Variación de las deudas con entidades de crédito				
Período 2005-2012				
Concepto	Deuda a 31-12-2004	Disposiciones / incremento de deuda	Amortizaciones	Deuda a 31-12-2012
Deuda préstamos BEI	168.657	221.507	63.430	326.734
Deuda otros préstamos con entidades financieras nacionales	22.592	177.000	24.259	175.333
Deuda pólizas de crédito	-623	64.725	-	64.102
Deuda por intereses	525	2.309	-	2.834
TOTAL DEUDA	191.151	465.541	87.689	569.003

Como se desprende del cuadro anterior, el principal acreedor de estas deudas era el Banco Europeo de Inversiones (en adelante BEI) que otorgó a FEVE diversos préstamos durante el

periodo para financiar infraestructuras. Anteriormente al periodo fiscalizado, el BEI había otorgado préstamos a FEVE para financiar tanto infraestructuras como material móvil, pero desde la segregación de la antigua RENFE en ADIF y RENFE-Operadora, al definir el proyecto a financiar, el BEI admitía únicamente proyectos de infraestructuras o de equipos no móviles.

La deuda por el principal de los préstamos con el BEI a principios del periodo era de 168.657 miles de euros y representaba el 88% de la deuda total con entidades de crédito. Durante el periodo fiscalizado, FEVE realizó la última disposición de un préstamo formalizado en 2003 (21.507 miles dispuestos en 2005) y formalizó y dispuso dos nuevos préstamos: el primero, formalizado en 2006 por 100.000 miles, dispuesto en 2006 (25.000 miles), 2008 (60.000 miles) y 2009 (15.000 miles); y el segundo, formalizado en 2010 por otros 100.000 miles, dispuesto en 2010 (70.000 miles) y 2011 (30.000 miles). Las amortizaciones de deuda de los préstamos del BEI en el periodo ascendieron a 63.430 miles, siendo la deuda al final de este de 326.734 miles, lo que representa un 57% de la deuda total.

La deuda inicial del período fiscalizado por préstamos con entidades financieras nacionales, por 22.592 miles de euros (12% del total) corresponde a un préstamo sindicado formalizado en 2001 que fue totalmente amortizado en 2011 a su vencimiento. A partir de 2009 y ante las dificultades para conseguir mayor financiación del BEI y tener que hacer frente a los pagos por las adquisiciones de material móvil, FEVE formalizó cinco operaciones con entidades financieras nacionales: una en septiembre de 2009 por 50.000 miles, otra en diciembre de 2010 por 57.000 miles y tres en diciembre de 2011 por un total de 70.000 miles. Para estos préstamos se pactaron condiciones más gravosas que las de los préstamos del BEI (para los que se fijaron diferenciales del 0,15 %), empeorando a medida que avanzaban los ejercicios. Así, mientras al préstamo formalizado en 2009 le resultaba aplicable un diferencial del 1,25%, a los préstamos de 2011 se le aplican diferenciales de alrededor del 4%. A 31 de diciembre de 2012, la deuda por préstamos con entidades financieras nacionales representaba un 31% del total de la deuda con entidades financieras.

Durante el período fiscalizado, FEVE utilizó pólizas de crédito para cubrir los desfases de tesorería hasta la concesión de las operaciones de préstamo o la recepción de las subvenciones. Su saldo a final de ejercicio empezó a ser significativo a partir de 2009 (7.504 miles de euros), experimentando su mayor aumento durante 2012, ejercicio en el que se incrementó la deuda desde 11.891 a 64.102 miles. A 31 de diciembre de 2012, FEVE tenía concertadas pólizas de crédito con ocho entidades financieras por un límite total de 86.500 miles. Dada su renovación por cortos periodos de tiempo, su coste en términos medios era similar al de los últimos préstamos formalizados en el período fiscalizado. A esta fecha, la deuda por las pólizas de crédito representaba el 11% del total.

Como consecuencia del empeoramiento en las condiciones de los préstamos al final del período fiscalizado, mientras la deuda total con entidades de crédito se incrementó durante 2012 un 6% (de 536.035 a 569.003 miles), los gastos financieros lo hicieron en un 33% (de 11.059 a 14.753 miles). La deuda por intereses corresponde a los periodificados para el cierre de la contabilidad y, en ningún caso, ha superado el 1% del total de la deuda viva.

II.6.- CONTRATACIÓN

II.6.1. Régimen jurídico de contratación de FEVE

Al inicio del periodo fiscalizado, en materia de contratación FEVE estaba sujeta a la ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, en virtud de lo dispuesto en la disposición adicional undécima del Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, aprobado por Real Decreto Legislativo 2/2000 (en adelante TRLCAP), respecto a los contratos de obras cuyas cuantías superaran los 5.000 miles de euros y los contratos de suministros y servicios que superaran los 400 miles. Para el resto de contratos que no superaran estos límites se encuentra sujeto a derecho privado, de acuerdo a los procedimientos internos de contratación aprobados.

A partir de mayo de 2008, el régimen de contratación de FEVE fue modificado tras transponerse al ordenamiento jurídico español las Directivas 2004/17/CE y 2004/18/CE mediante las Leyes 31/2007 de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (en adelante "sectores excluidos") y la LCSP, cuyo Texto refundido fue aprobado posteriormente por el Real Decreto Legislativo, 3/2011, de 14 de noviembre.

FEVE, en su condición de entidad pública empresarial que operaba en los sectores excluidos, tenía la consideración de entidad contratante de la Ley reguladora de los sectores excluidos para los procedimientos de adjudicación de aquellos contratos que superaban determinados importes - contratos de obras de importe superior a 5.150 miles de euros y de suministros y servicios superiores a 412 miles, importes que fueron objeto de modificación a partir del 1 de enero de 2010 (4.845 y 387 miles) y de nuevo a partir del 1 de enero de 2012 (5.000 y 400 miles).

Por otra parte, en aplicación de la LCSP, tenía la consideración de poder adjudicador (no administración pública), por lo que para los contratos que no superaran los límites establecidos en la Ley 31/2007, los procedimientos de adjudicación estaban sometidos, en todo caso, a los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, debiendo los órganos competentes de FEVE aprobar unas Normas Internas de Contratación (en adelante NIC), de obligado cumplimiento, que regularan los procedimientos de contratación de forma que quedara garantizada la efectividad de esos principios y la adjudicación de los contratos a la oferta económica más ventajosa. Estas NIC debían estar publicadas en el perfil del contratante de la Entidad y su aprobación requería de un informe previo de la Abogacía del Estado. Asimismo, las exigencias de publicidad se entendían cumplidas con la inserción en el perfil del contratante de la información relativa a toda licitación de contratos cuyo importe superara los 50 miles de euros.

Durante los ejercicios fiscalizados, FEVE tuvo vigentes 7 versiones de NIC, 2 con la normativa anterior a las Leyes de 2007 y 5 adaptadas a la nueva normativa. En el siguiente cuadro se señalan las versiones de las NIC y sus periodos de aplicación.

Cuadro nº 18

Versiones NIC	Fecha aprobación por el Consejo de Administración	Inicio vigencia
Durante la vigencia de la Ley 48/1998		
1ª	28/02/2002	01/03/2002
2ª	31/05/2005	31/05/2005
A partir de la Ley 31/2007		
1ª	Autorizadas el 24/04/2008a la espera del informe de la Abogacía del Estado Ratificadas el 17/06/2008	01/05/2008
2ª	26/02/2009	26/02/2009
3ª	No consta	01/01/2010
4ª	19/01/2012	19/01/2012
5ª	24/05/2012	01/06/2012

En relación con el requisito previo a la aprobación de las NIC de la evacuación de informe por la Abogacía del Estado, únicamente consta ese informe para la primera versión realizada durante la vigencia de la nueva legislación de 2007; para las siguientes versiones, si bien no incluyen grandes modificaciones a aquellas Normas, no consta que hubiesen sido informadas por la Abogacía del Estado.

El informe de la Abogacía del Estado referido a la primera versión, fechado el 28 de abril de 2008, pone de manifiesto determinadas observaciones que no consta que se hayan tenido en cuenta por FEVE en las siguientes versiones aprobadas, entre ellas las siguientes:

- Las NIC aluden a la posibilidad de dar publicidad a los procedimientos de contratación por medios adicionales a su publicación en el perfil del contratante, pero sin especificar nada sobre los supuestos en los que procede esta publicidad adicional.
- El cumplimiento “en todo caso” de los principios enumerados en el artículo 175 de la LCSP, afecta al principio de publicidad, lo que exige que, con independencia del importe de los contratos, se les de publicidad en el perfil de contratante o por cualquier otro medio. Las NIC únicamente establecen esta obligación respecto de los contratos que superen los 50 miles de euros.

Por otra parte, no consta que la tercera versión de las NIC, vigente desde el 1 de enero de 2010 hasta el 18 de enero de 2012, fuera aprobada por el Consejo de Administración de FEVE.

Por último hay que reseñar que los contratos formalizados por FEVE tenían la consideración de contratos privados y no de contratos administrativos, por lo que sus efectos, cumplimiento y extinción se regían por el Derecho privado.

II.6.2. Contratación de obras, suministros y servicios

Durante los ocho ejercicios fiscalizados, de acuerdo con las relaciones de contratos remitidas al Tribunal de Cuentas FEVE adjudicó, al menos, 2.265 expedientes de contratación por un importe global de 821.222 miles de euros. Más de la mitad de estos expedientes eran de obras, con un total de 1.308 expedientes adjudicados por 456.013 miles de euros. Adicionalmente, FEVE tramitó 434 expedientes de suministros y 643 de servicios por 251.790 y 113.419 miles, respectivamente, algunos de los cuales no tenían la naturaleza de inversiones sino de gastos, como es el caso de los suministros energéticos y los servicios generales (limpieza, seguridad,...).

En la muestra de expedientes de contratación de inversiones analizados de manera particular, se han incluido todos los expedientes cuya cuantía superaba los 10.000 miles de euros y, para aquellos cuya cuantía era inferior a esa cifra, se ha seleccionado una muestra representativa atendiendo a los siguientes criterios: que se incluyeran las principales obras y adquisiciones de material realizadas en el periodo, así como contratos celebrados en todos los ejercicios fiscalizados; y que los contratos seleccionados tuvieran una cuantía económica significativa.

La muestra de expedientes de contratación analizada de modo particular incluye 26 expedientes de obra, suministros y servicios cuyo importe de licitación superó los 1.000 miles de euros en todos los casos excepto en 2 en los que se aproximó a dicha cifra. De ellos, 19 contratos estaban sujetos en cuanto su preparación y adjudicación a las leyes reguladoras de los procedimientos de contratación en el ámbito de los sectores excluidos y 7 a las NIC de FEVE. Por la fecha de inicio del expediente, 9 se tramitaron con arreglo a la normativa anterior a las leyes de 2007 y 17 con la nueva normativa aprobada en ese ejercicio.

En cuanto a su forma de adjudicación, 7 de los contratos sujetos a la normativa anterior a la de 2007 se adjudicaron mediante concurso y 2 mediante procedimiento negociado sin publicidad. De los contratos sometidos a la nueva normativa, 12 fueron adjudicados mediante procedimiento abierto a la oferta económica más ventajosa y 5 mediante procedimiento negociado sin publicidad.

En el ANEXO V de este Informe se incluye el detalle de los expedientes analizados con indicación del ejercicio de inicio del procedimiento, naturaleza del contrato, importes de licitación y de adjudicación e importe de las modificaciones y liquidaciones, junto con el total de las certificaciones activadas hasta el 31 de diciembre de 2012.

Como resultado del análisis de los procedimientos de contratación aplicados por FEVE y del examen particularizado de la muestra analizada se ha constatado que en diversos expedientes en las actas de la Mesa de Contratación no consta el cargo de sus componentes, lo que impide verificar el cumplimiento de la composición establecida por las NIC. Por otra parte, se ha puesto de manifiesto que a pesar de los retrasos existentes en la ejecución de los contratos, en ninguno de los expedientes consta que, conforme a los pliegos, se hubieran iniciado actuaciones para aplicar penalización alguna.

A continuación se exponen las incidencias detectadas en el análisis específico realizado sobre los expedientes de contratación en lo que respecta a su preparación, adjudicación y ejecución (los importes que figuran en los cuadros son sin IVA en todos los casos), agrupados por actuaciones inversoras:

Trabajos de renovación de vía

Expediente 015/05 (3.01/13/028) Renovación de vía entre Llanes y Vidiago	Tipo contrato: Obras
	Normativa: NIC
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 3.792 miles de euros
	Fecha adjudicación: 20-4-2005
	Importe adjudicación: 3.437 miles de euros

La formalización del contrato se produjo en mayo de 2005 y para su liquidación definitiva FEVE hubo de aprobar una modificación de contrato que supuso una ampliación de crédito en julio de 2006, por importe de 183 miles de euros (5,33% del presupuesto de adjudicación), derivada de mayores mediciones que las previstas y de la ejecución de mejoras adicionales no previstas en el proyecto inicial.

Expediente 083/06 (6.01/14/041) Renovación vía y desvíos estaciones de Gama y Beranga	Tipo contrato: Obras
	Normativa: NIC
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 4.733 miles de euros
	Fecha adjudicación: 30-11-2006
	Importe adjudicación: 3.729 miles de euros

La formalización del contrato se produjo el 21 de diciembre de 2006 y al día siguiente se efectuó el replanteo de la obra, que tenía un plazo de ejecución de 8 meses. Antes del final del ejercicio se facturaron acopios de material por 1.468 miles de euros (39% del importe de adjudicación) que fueron imputados contable y presupuestariamente como inversión de 2006. Posteriormente, una vez superado el plazo de ejecución en 4 meses, a finales de diciembre de 2007 se aprobó una modificación del contrato que supuso una ampliación del precio de adjudicación por importe de 256 miles (6,87%), derivada de mediciones superiores a las previstas y de la ejecución de mejoras adicionales no previstas en el proyecto inicial, estableciéndose una ampliación del plazo de ejecución de 5 meses y medio (68,75%), lo que pone de manifiesto una falta de proporcionalidad entre el incremento en las obra a realizar y el plazo otorgado para ello.

Expediente 094/09 (9.01/32/038) Renovación de vía entre P.K. 10/750 (Matallana) y P.K. 18/750 (límite municipal) del tramo Matallana-Cistierna (León).	Tipo contrato: Obras
	Normativa: NIC 2-2-2009
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 5.150 miles de euros
	Fecha adjudicación: 25-10-2009
	Importe adjudicación: 3.708 miles de euros

El contrato fue formalizado el 11 de noviembre de 2009 con un plazo de ejecución de 7 meses a partir del replanteo de la obra (9 de diciembre de 2009). Según un informe de ADIF de julio de

2014, las obras finalizaron el 31 de octubre de 2010, con más de 3 meses de retraso sobre el plazo inicial. Al realizarse comprobaciones sobre la obra ejecutada se manifestaron ciertas deficiencias que no fueron subsanadas por el contratista hasta noviembre de 2011, cuando se produjo la recepción provisional. No consta en el expediente que FEVE haya impuesto al contratista penalización alguna por los retrasos incurridos.

Trabajos de electrificación

Expediente 046/08 (8.01/34/036) Electrificación tramo Carranza-Aranguren. Línea aérea de contacto y adaptación de la señalización.	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 7.426 miles de euros
	Fecha adjudicación: 3-7-2008
	Importe adjudicación: 6.179 miles de euros

Este contrato fue formalizado el 15 de julio de 2008 con un plazo de ejecución de 22 meses, realizándose el replanteo de las obras el 8 de septiembre. Al día siguiente se paralizaron las obras por la necesidad de adaptar los gálipos en túneles existentes. Este contrato ha tenido por la misma causa otras siete paralizaciones, de lo que se deduce la existencia de defectos en el proyecto de obras. No consta se hayan exigido responsabilidades a la empresa de ingeniería que redactó el proyecto. La obra estuvo paralizada un total de 28 meses, produciéndose la recepción provisional en marzo de 2013, si bien en el acta de recepción se señala que la obra estaba terminada desde octubre de 2012. A pesar de ello, la obra estaba totalmente certificada y contabilizada a finales de 2010, habiendo depositado el adjudicatario en dicha fecha un aval por 759 miles de euros, por acopios y garantía de los trabajos pendientes. En la liquidación final de la obra en 2013, se ha producido un saldo a favor de ADIF de 29 miles.

Expediente 086/09 (9.01/13/038). Electrificación tramo Arriondas-Ribadesella. Línea aérea de contacto y adaptación de la señalización.	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 6.218 miles de euros
	Fecha adjudicación: 24-9-2009
	Importe adjudicación: 4.098 miles de euros

Este contrato fue formalizado el 5 de octubre de 2009 con un plazo de ejecución de 14,5 meses. En diciembre de 2010, se produjo una primera paralización de la obras por un periodo de 24 meses por problemas con la ampliación de gálipo en los túneles del tramo. Días después de levantarse la paralización se produjo una nueva por otros 8 meses por problemas de cruces subterráneos de líneas telefónicas. La recepción provisional de las obras se ha producido en octubre de 2013.

A 31 de diciembre de 2010 gran parte de la obra estaba certificada y contabilizada (4.078 miles de euros en 3 certificaciones), habiendo depositado el adjudicatario en diciembre de 2009 un aval de 1.390 miles de euros, por anticipos en concepto de acopios de materiales. De la comparación de

la tercera certificación con la liquidación final se deduce que en la certificación se habían facturado servicios no realizados puesto que no figuran en la final. La liquidación final de la obra en 2013, ha supuesto la facturación a ADIF por el adjudicatario de 20 miles.

Infraestructuras para la implantación de trenes tranvía

Expediente 076/10 (0.01/32/052) Proyecto constructivo de las instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tranvía de León. Tramo conexión estación de León-Plaza de Santo Domingo	Tipo contrato: Obras
	Normativa: NIC 1/1/2010
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 3.744 miles de euros
	Fecha adjudicación: 24-6-10
	Importe adjudicación: 3.369 miles de euros

Como se ha señalado en el epígrafe II.2.3 de este Informe, las obras de este tramo (tramo 2) iban a ser ejecutadas en parte por FEVE y en parte por el Ayuntamiento de León. El contrato de la parte a ejecutar por FEVE fue formalizado el 23 de julio de 2010, iniciándose las obras el 23 de agosto, con un plazo de ejecución de 6 meses. Debido a los problemas surgidos en la concesión de licencias por parte de la Comunidad Autónoma por la necesidad de informes arqueológicos se produjo la paralización judicial de la obra. El 13 de septiembre, FEVE y el contratista acordaron la paralización de las obras de este contrato, señalándose en el acta de paralización que las obras a realizar por FEVE al ser complementarias a las del Ayuntamiento de León quedaban supeditadas a la puesta en marcha de estas.

En este contexto, la adjudicataria emitió una factura el 1 de septiembre de 2010 por importe de 1.925 miles de euros (57% del presupuesto de adjudicación) en concepto de acopios de material, facturación que fue aceptada por FEVE en el mes de octubre del mismo año y abonada en enero de 2011. Como justificación de dicha aceptación y pago, se señala que dado el corto plazo que existía para la ejecución del contrato ya en el mes de agosto se habían formalizado por el contratista contratos con sus proveedores para que iniciasen la fabricación de los equipos necesarios (en especial los componentes de la subestación eléctrica de tracción, los equipos de seguridad y los equipamientos de voz y datos).

Con la obra paralizada y, tras confirmarse la intención del Ayuntamiento de no ejecutar el tramo, el 18 de noviembre de 2011 se formalizó un modificado, por parte del Director General y de Infraestructuras, que supuso una reducción en el presupuesto de la obra de 310 miles de euros, mediante el cual se reubicaban en otros puntos del trazado todos los equipos cuyos pedidos se habían tramitado y que estaban incluidos en el proyecto inicial de FEVE y en la certificación por acopios emitida y aceptada. La autorización formal para la firma de este modificado por parte del Presidente de FEVE no se ha producido hasta el 13 de enero de 2012, casi dos meses después de su formalización.

En marzo de 2012, FEVE desestimó la ejecución del ramal tranviario de acceso al Complejo Hospitalario de León y la electrificación de la traza tranviaria hasta el límite del término municipal, proyectos en los que estaba previsto reubicar los equipos acopiados, iniciándose, en consecuencia, las negociaciones para rescindir el contrato.

La liquidación del contrato se formalizó por el Presidente de FEVE el 30 de noviembre de 2012, señalándose que la parte no ejecutada del contrato ascendía a 1.958 miles de euros y pactando a favor del contratista una indemnización por importe del 3% de la prestación dejada de realizar (59 miles). Como consecuencia de esta liquidación, se emitió una certificación negativa por 824 miles, quedando así el importe ejecutado en 1.101 miles. De acuerdo con los informes técnicos relativos al proceso de liquidación de este contrato dicho importe integra los siguientes conceptos:

- La obra realmente ejecutada de señalización ferroviaria en el entorno de la estación de Asunción-Universidad, compatibles con el nuevo sistema de explotación planeado tras los recortes, con un coste de 337 miles de euros.
- Equipos acopiados de la subestación eléctrica, que se acordó que fueran recomprados por el proveedor por un 30% de su valor, soportando FEVE el 70% de su coste, por 460 miles de euros.
- Equipos acopiados de equipamientos de instalaciones de voz y datos, que se acordó que fueran intercambiados por equipos o componentes necesarios para la explotación ferroviaria como instalaciones para automatización de pasos a nivel y repuestos de instalaciones de seguridad, por un total de 304 miles de euros.

En relación con esta liquidación, el “Acta de comprobación de obras en contrato resuelto” de la Inspección General de Fomento de 27 de marzo de 2013 señala que da por comprobadas obras ejecutadas por 337 miles de euros, señalando que el resto de actuaciones, como son los acuerdos entre FEVE y el contratista, son prácticas no habituales sobre las que el inspector no se pronuncia al considerar que no son de su competencia. Al respecto resulta relevante el coste de 460 miles asumido por FEVE como consecuencia del acuerdo de recompra de la subestación eléctrica, que no se corresponde con ninguna contraprestación.

Expediente 095/10 (0.01/32/056) Mejora y acondicionamiento de la plataforma de FEVE en el término municipal de León.	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 5.532 miles de euros
	Fecha adjudicación: 10-9-2010
	Importe adjudicación: 5.862 miles de euros

El contrato, correspondiente al tramo 1, fue formalizado el 20 de octubre de 2010, con un plazo de ejecución de 14 meses, pero debido a que se produjeron en su ejecución diversas paralizaciones la obra no fue recepcionada hasta el 20 de diciembre de 2012, con un retraso de 12 meses.

Expediente 159/10 (0.01/32/065) Proyecto de construcción del tranvía de León. Tramo conexión línea de FEVE en c/ Peligros con el complejo Hospitalario.	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 6.357 miles de euros
	Fecha adjudicación: 7-10-10
Importe adjudicación: 5.659 miles de euros	

El contrato del tramo 3 fue formalizado el 11 de noviembre de 2010 con un plazo de ejecución de 16 meses. El replanteo de la obra se realiza el 10 de diciembre de 2010, señalándose en el propio documento que no se podían iniciar las obras por estar pendiente de aprobación el informe de impacto ambiental. El 19 de septiembre de 2011 se iniciaron las obras, aunque el 20 de febrero de 2012, se acordó la paralización de la obra señalándose en el acta como causa el estar pendiente de ajuste el trazado definitivo. En marzo de ese año, la Dirección de FEVE acordó no ejecutar este ramal tranviario iniciándose el proceso para resolver el contrato.

Hasta este momento, se habían tramitado 2 certificaciones de obra, una primera por 659 miles de euros por los trabajos hasta octubre de 2010 y otra por 1.000 miles, que incluye acopios de material debidamente avalados.

La resolución del contrato se formalizó el 18 de junio de 2012, pactando a favor del contratista una indemnización por importe del 3% de la parte del contrato no ejecutada (4.846 miles de euros), por 145 miles. Como consecuencia de la resolución del contrato se emitió una certificación negativa en noviembre de 2012 de 846 miles, por la parte de la obra certificada y pagada que no estaba ejecutada.

Expediente 216/10 (0.01/32/070) Integración de FEVE en el término municipal de León. Obras de ejecución de la superestructura de vía e instalaciones	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 15.484 miles de euros
	Fecha adjudicación: 27-1-11
Importe adjudicación: 13.610 miles de euros	

El contrato, también correspondiente al tramo 1, fue formalizado el 21 de febrero de 2011, con un plazo de ejecución de 13 meses. En el acta de replanteo de la obra, de 21 de marzo, se señala que la obra estaba pendiente de los informes medio ambientales necesarios para el inicio de los trabajos. El 10 de octubre de 2011 se iniciaron las obras que fueron de nuevo paralizadas el 21 de noviembre al estar condicionadas por el avance de la ejecución de las obras de la plataforma (Expediente 095/10).

En este corto periodo de tiempo (algo más de un mes), la adjudicataria emitió dos facturas por un total de 4.699 miles de euros que fueron aceptadas por FEVE y abonadas. Dado que correspondían en su mayoría a obra no ejecuta, la adjudicataria presentó avales por un importe global de 5.392 miles (importe de 4.569 + IVA). Si bien los responsables de FEVE inicialmente manifestaron al Tribunal que estos pagos correspondían a acopios de materiales, en el detalle de

las certificaciones aportadas posteriormente se ha comprobado que se incluían múltiples conceptos que no tienen esta naturaleza. Según un informe de ADIF de mayo de 2014, a esa fecha existía todavía un saldo frente al contratista de 1.616 miles, descontado el valor de la obra ejecutada (1.779 miles) y los acopios de material en obra (1.304 miles). Posteriormente la obra ha tenido diversas paralizaciones, estando prevista su finalización, de acuerdo con el Informe señalado, en 2015. (En esa fecha habrá transcurrido casi 4 años sin que hayan circulado trenes por dicho tramo).

En 2012 se aprobó un protocolo de modificación que redujo el importe de la obra en 2.341 miles de euros. Entre las principales modificaciones realizadas se incluyen: la eliminación de la electrificación e instalaciones accesorias a la misma; la adecuación urbanística de la traza a la realidad de las calles existentes; y la inclusión de variaciones en la configuración de la playa de vías del entorno de la estación de Matallana para adaptar las actuaciones al planeamiento urbanístico.

Adquisición de trenes tranvía

Expediente 205/09 (0.02/62/001) Fabricación y suministro de 4 unidades Tren-Tram	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Importe licitación: 16.000 miles de euros
	Fecha adjudicación: 27-5-2010
	Importe adjudicación: 15.200 miles

Expediente 205-1/09 (0.02/62/002) Protocolo adicional para la contratación de la fabricación y suministro de 3 unidades Tren-Tram diésel eléctrico y 1 Tren-Tram eléctrico monotensión (750V), con perfil de rodadura tranviaria y piso bajo.	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Fecha adjudicación: 29-7-2010
	Valor estimado e Importe adjudicación: 11.736 miles de euros

Expediente 205-2/09 (1.02/62/003) Protocolo adicional 2º al contrato suscrito con fecha 1-6-10 por el que se amplía el número de unidades en 4 unidades Tren-Tram eléctricas bitensión	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Fecha adjudicación: 31-3-2011
	Valor estimado e Importe adjudicación: 18.541 miles de euros

Expediente 058/11 (1.02/62/004) Fabricación y suministro de piezas de parque para unidades Tren-Tram diésel eléctrico y Tranvía eléctrico monotensión	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Fecha adjudicación: 31-3-2011
	Valor estimado e Importe adjudicación: 4.956 miles de euros

Expediente 266/11 (1.02/62/006) Fabricación y suministro de piezas de parque para unidades Tren-Tram eléctricas bitensión	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Fecha adjudicación: 22-12-2011
	Valor estimado e Importe adjudicación: 3.097 miles de euros

El 28 de diciembre de 2009 se inició un expediente de contratación para el suministro de 4 unidades Tren-Tram diésel eléctrico por un importe de licitación de 16.000 miles de euros tramitado mediante un procedimiento abierto multicriterio y cuyo destino, según consta en el proyecto, era la integración tranviaria de Cartagena y su conexión con el Mar Menor. El objeto del contrato según el pliego de condiciones técnicas era *"la fabricación y suministro de 4 unidades de Tren-Tram de tracción diésel eléctrico, así como de sus piezas de parque y repuesto"*. En el mismo pliego se señala que *"estas 4 unidades de Tren-Tram de tracción diésel eléctrico, constituye el primer lote de una serie de 28 Tren-Tram, que con tracción diésel eléctrica, o con tracción eléctrica (LAC), constituirán la futura plataforma de Tren-Tram de FEVE"*. Al respecto debe precisarse que la definición del objeto y, en su caso, la posibilidad del establecimiento de lotes, debe figurar dentro del contenido del pliego de cláusulas particulares lo que deja claro que en todo caso, el expediente cuya tramitación se inició el 28 de diciembre de 2009 no constituye una contratación por lotes. En consecuencia, ese expediente se refería únicamente a la adquisición de 4 unidades *de Tren-Tram diésel eléctrico*, señalándose en el pliego de condiciones técnicas únicamente que FEVE tenía la posibilidad, que no compromiso, de ampliar el número de unidades en unas determinadas condiciones económicas. Esta misma cláusula se había incluido en los contratos para la adquisición de los trenes de tracción diésel que se analizan más adelante en este apartado del Informe, para los que se tramitó un modificado para incrementar el número de trenes contratados.

A la licitación acudieron 3 empresas, de las que 2 presentaron propuestas económicas muy superiores a los 16.000 miles de euros del importe de licitación (26.471 y 35.800 miles, respectivamente) lo que carece de lógica contractual. El tercer licitador presentó una propuesta económica dentro del límite del presupuesto de licitación, pero su propuesta técnica no alcanzó la puntuación mínima exigida por lo que el procedimiento se declaró desierto a finales de marzo de 2010, acordándose el inicio de un procedimiento negociado sin publicidad al que se invitó a los tres licitadores de acuerdo con lo previsto en el artículo 59.a) de la Ley 31/2007, que permite la utilización de este procedimiento siempre que en el procedimiento previo no se haya presentado ninguna oferta adecuada y que en el nuevo procedimiento no se modifiquen sustancialmente las condiciones iniciales del contrato. En el procedimiento negociado se señala que el destino de los trenes pasa a ser la red tranviaria en León. Del análisis del expediente negociado sin publicidad, se desprende que no se cumplió por parte de FEVE esta segunda condición, ya que la tramitación del expediente se realizó sobre un objeto distinto al del contrato inicial, difiriendo ambos en los aspectos siguientes:

- En el procedimiento negociado el objeto se modificó al suministro de 3 unidades diésel eléctricas (antes eran 4) y 1 unidad eléctrica monotensión (antes no existente con un precio ofertado menor al de las otras unidades).
- Se eliminó de la negociación la adquisición de las piezas de parque y repuestos, que posteriormente fueron objeto de nuevas contrataciones.
- Se estableció el compromiso de tramitar en el plazo de 2 años pedidos adicionales hasta llegar a un total de 28 trenes, compromiso no existente en el expediente inicial cuyo objeto se limitaba a 4 unidades. El compromiso para la adquisición de trenes adicionales supone un incremento en el importe de la licitación, lo que representa un elemento esencial del procedimiento.

Como resultado de este procedimiento, el 27 de mayo de 2010 FEVE adjudicó el contrato para la adquisición de las 4 unidades por un total de 15.200 miles de euros (3 Tren-Tram diésel eléctrico con un precio unitario de 4.233 miles y 1 tranvía eléctrico monotensión de piso bajo con un precio de 2.501 miles) a uno de los licitadores que en el procedimiento abierto había presentado una oferta por encima del precio de licitación. El 1 de junio se formalizó el contrato y al día siguiente se inició la tramitación de un protocolo adicional para la adquisición de otras 4 unidades (1 Tren-Tram diésel eléctrico y 3 tranvías eléctricos monotensión de piso bajo a los mismos precios), cuya formalización se realizó el 1 de julio siguiente por un valor total de 11.736 miles de euros. Adicionalmente, el 6 de julio FEVE firmó una adenda al contrato inicial en la que se comprometió a la adquisición de 28 unidades en el plazo de 2 años. Todas estas actuaciones se realizaron en menos de dos meses.

El 5 de abril de 2011 se firmó un segundo protocolo adicional para la adquisición de otras 4 unidades de Tren-Tram eléctrico bitensión, cuyo precio unitario, 4.635 miles de euros, era superior a los 4.233 miles de los trenes contratados en 2010 que había sido negociado y recogido en la oferta económica presentada por el adjudicatario.

Ese mismo 5 de abril de 2011, se formalizó otro contrato con la misma Empresa, tramitado por un procedimiento negociado sin publicidad, para la fabricación y suministro de piezas de parque para unidades de Tren-Tram diésel eléctrico y para unidades de tranvía eléctrico monotensión.

El 10 de enero de 2012 se formalizó el contrato, tramitado por un procedimiento negociado sin publicidad, para la fabricación y suministro de piezas de parque para unidades de Tren-Tram eléctrico bitensión.

Por último, el 11 de mayo de 2012, a pesar de que por la Dirección de FEVE se estaban solicitando informes jurídicos sobre la validez de los contratos, se firmó un tercer protocolo adicional en el que se establece que las unidades eléctricas bitensión, de las que se había iniciado su fabricación, debían convertirse en unidades diésel, sin que se produjera un incremento de precio (debe tenerse en cuenta que el precio de las unidades diésel eran inferior al de las bitensión). En este protocolo se estableció, además, que los tranvías eléctricos monotensión de piso bajo, cuya fabricación estaba muy avanzada pero cuyo destino era incierto, se terminarían pero sin incluir los detalles externos de identificación de FEVE a la espera de que se determinase el destino de las unidades y que, temporalmente, una vez terminados los trenes serían

almacenados en las instalaciones del contratista. Por último en este protocolo se reconocía la deuda existente con el adjudicatario, que FEVE se comprometía a abonar en un plazo de 4 semanas, compromiso que fue incumplido.

En el siguiente cuadro se incluyen el objeto y los principales datos económicos relativos a los expedientes analizados, los importes certificados y pagados, así como las facturas emitidas por el adjudicatario en septiembre y octubre de 2012 que no fueron aceptadas por FEVE alegando cuestiones técnicas y fueron devueltas en diciembre de dicho año.

Cuadro nº 19

(en miles de euros- importes sin IVA)

Expedientes de adquisición de trenes tranvía						
Expediente	Fecha de formalización	Importe adjudicación	Importe certificado y contabilizado	Importes pagados	Deuda reconocida a 31-12-12	Facturas emitidas no aceptadas
Contrato inicial (205/09): 3 Tren-Tram diésel eléctrico y 1 Tren-Tram eléctrico monotensión piso bajo	01/06/2010	15.200	8.475	2.270	6.205	4.820
Protocolo adicional 1º: 1 Tren-Tram diésel eléctrico y 3 Tren-Tram eléctrico monotensión piso bajo	01/07/2010	11.736	8.071	1.924	3.097	2.655
Protocolo adicional 2º: 4 Tren-Tram eléctrico bitensión	05/04/2011	18.541	1.854	1.854	0	0
Contrato piezas parque (058/11): Piezas de parque Tren-Tram diésel eléctrico y eléctrico monotensión piso bajo	05/04/2011	4.956		0	0	0
Contrato piezas parque (266/11): Piezas de parque Tren-Tram eléctrico bitensión	10/01/2012	6.147	0	0	0	0
Importes acumulados	-	53.530	18.400	6.048	12.352	7.475

Debe señalarse que el compromiso fehaciente en el incremento en el número de unidades a adquirir por FEVE así como el aumento en el importe de la licitación representa una modificación sustancial en el objeto del contrato, que hubiese podido suscitar el interés de más fabricantes en participar en el procedimiento, por lo que en la adjudicación del contrato inicial se debió haber tomado en consideración el valor estimado de todas las unidades que se iban a adquirir y haberlo tramitado, bien como un procedimiento negociado con publicidad, o bien según los procedimientos abierto o restringido. Se ha producido, por tanto, una vulneración clara de los principios de transparencia y publicidad en la adjudicación de este contrato así como de los procedimientos de adjudicación establecidos por la Ley 31/2007, por lo que estos contratos pueden ser considerados nulos.

En base a los argumentos expresados, en septiembre de 2013 el Ministerio de Fomento declaró la nulidad del acuerdo del Consejo de Administración de FEVE de 27 de mayo de 2010, por el que se acordó la adjudicación del primer contrato y, en consecuencia, la nulidad de todos los contratos formalizados con la Empresa adjudicataria. Esta decisión es el resultado final del procedimiento de

revisión de oficio iniciado el 4 diciembre de 2012, solicitada por el Presidente de FEVE el 19 de noviembre en ejecución del acuerdo del Consejo de Administración de 24 de octubre de 2012; el 5 de diciembre el Ministerio de Fomento acordó suspender la ejecución de los contratos, lo que se comunicó al contratista el 10 de diciembre de 2012. Según manifiesta RENFE-Operadora en alegaciones, con fecha 18 de mayo de 2015, la Sección Octava de la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional ha anulado las Resoluciones que decretaban la nulidad de los contratos, si bien estas sentencias pueden ser objeto de recurso de casación.

El primer documento en el que se ponen de manifiesto dudas sobre los contratos analizados es un Informe provisional de la IGAE sobre contratación en 2009 y 2010, de 15 de marzo de 2012, en el que se señala la existencia de irregularidades en el proceso de adjudicación y el incumplimiento del principio de transparencia. Ante estas manifestaciones la dirección de FEVE solicitó a la Abogacía del Estado en el Ministerio de Fomento que informase sobre estos contratos. El Informe, emitido el 18 de abril de 2012, señala que los procedimientos de adjudicación de los contratos debían reputarse nulos por lo que procedía incoar el procedimiento de revisión de oficio. Unos días después, el 23 de abril, FEVE remitió sus alegaciones al Informe provisional de la IGAE en las que defendía la sujeción a la Ley del procedimiento negociado sin publicidad del expediente 205/09 y su protocolo adicional 1º y se manifestaba que se había notificado a la Empresa adjudicataria que paralizara los trabajos de fabricación de las 4 unidades de tranvía eléctrico monotensión de piso bajo (que ya no eran necesarias al haberse renunciado a la construcción del tranvía al Hospital de León), de las 4 unidades de Tren-Tram eléctricas bitensión (tampoco necesarias) y de las piezas de parque y repuesto y se señalaba que FEVE seguía interesada en las unidades Tren-Tram diésel eléctricas.

Sin embargo, con posterioridad a la formulación de esas alegaciones, el 11 de mayo de 2012 se formalizó el tercer protocolo adicional ya mencionado. En relación con este protocolo, en las dos reuniones del Consejo de Administración posteriores a su firma se debatió sobre su conveniencia, debido a las dudas manifestadas por una consejera sobre la legalidad de los contratos que llegó a plantear la necesidad de incoar el procedimiento de revisión de oficio, aunque en las actas de esas reuniones no se recoge referencia alguna al Informe de la Abogacía del Estado de 18 de abril de 2012. En la primera reunión, celebrada el 24 de mayo, ante la propuesta de formalización del protocolo adicional se acordó elevar una consulta a la IGAE sobre la conveniencia de su firmar y solicitar a los servicios jurídicos un informe previo a su ratificación y aprobación. El informe elaborado por los servicios jurídicos de FEVE, que tampoco contiene mención alguna al Informe de la Abogacía del Estado, señala que plantear una paralización del proceso de fabricación y promover la nulidad de los contratos supondría una importante pérdida económica al quedar FEVE jurídicamente obligada a resarcir al contratista de todos los costes en los que efectivamente hubiese incurrido con ocasión de la ejecución del contrato. Es en la siguiente reunión del Consejo de Administración, de 19 de junio de 2012, se aprobó la firma del protocolo, 39 días después de haberse formalizado, aunque con el voto especial de la Consejera que condicionaba su voto afirmativo a que existiera un informe de la Abogacía del Estado favorable a la formalización del protocolo adicional.

En la reunión del Consejo de Administración de 4 de octubre de 2012, se planteó por primera vez la posibilidad de anular los contratos debido a las importantes irregularidades que habían sido puestas de manifiesto en los informes de la IGAE y de la Abogacía del Estado. En esta reunión se

acordó solicitar de la Abogacía del Estado que se pronunciara sobre la siguiente pregunta: "Si en base a su informe de fecha 18 de abril de 2012, y a la vista del acuerdo adoptado por este Consejo en fecha 19 de junio de 2012 sobre la firma del nuevo Protocolo nº 3, procedería instar ante el Consejo de Estado la revisión de oficio del contrato". En su informe de 23 de octubre de 2012, la Abogacía del Estado señala que si bien no ha sido totalmente coherente la actuación seguida por FEVE en relación con el expediente de revisión de oficio, esa circunstancia no hace legalmente inviable que este se promueva, procediendo entonces FEVE a solicitar la revisión de oficio.

La demora de, al menos, 6 meses en la solicitud del inicio del procedimiento de revisión de oficio desde el primer informe de la Abogacía del Estado ha podido perjudicar los intereses económicos públicos, pues en ese periodo se siguió ejecutando el contrato, lo que puede haber incrementado el importe de los daños y perjuicios a indemnizar al contratista en el caso que se considere a FEVE como parte culpable de la nulidad.

En febrero de 2013, una vez que los expedientes de contratación fueron traspasados a RENFE-Operadora, esta Entidad y el adjudicatario firmaron un acuerdo para la realización de una auditoría económica y técnica del estado de los trabajos objeto de los contratos. En este acuerdo se establecía que RENFE-Operadora asumiría el 50% del coste de esos servicios si bien, según lo manifestado por la Entidad, a la fecha actual no ha abonado importe alguno.

La auditoría técnica se contrató con la empresa estatal INECO y la económica con una empresa privada de auditoría. El Informe de INECO realiza una valoración del grado de avance de la fabricación, distinguiendo aspectos como el diseño de los trenes, el acopio de materiales, la existencia de la piezas de parque y de recambio, el desarrollo del proceso de fabricación de los trenes, las pruebas o ensayos y el suministro de la documentación final de mantenimiento y formación. En el Informe sobre los costes incurridos por el contratista se valida, tras ser analizada, la contabilidad de costes de la Empresa adjudicataria, señalándose que el total de los costes soportados por el contratista hasta el 31 de diciembre de 2012 asciende a 43.798 miles de euros para el conjunto de todos los contratos, lo que representa un 82% del importe total de adjudicación. Si se minorara dicho importe con el de las facturas ya pagadas por FEVE, resulta una deuda pendiente de pago de 37.750 miles a la que habría que añadir los gastos financieros por las facturas pendientes de pago que se van incrementando con el paso del tiempo.

El artículo 35.1. de la LCSP establece que la declaración de nulidad de un contrato supone que el mismo entre en fase de liquidación, debiendo restituirse las partes recíprocamente las cosas que hubiesen recibido en virtud del mismo y, si esto no fuese posible, devolver su valor, añadiendo que la parte que resulte culpable deberá indemnizar a la contraria de los daños y perjuicios que haya sufrido. Tras la declaración de nulidad del contrato por parte del Ministerio en septiembre de 2013, se ha mantenido una comunicación escrita entre RENFE-Operadora y el contratista; la primera ha solicitado la devolución de los pagos realizados por FEVE, insistiendo la segunda en la necesidad de llegar a una solución negociada y proponiendo que se posponga la resolución del contrato a que la Audiencia Nacional resuelva el recurso presentado contra la declaración de nulidad, manifestando también su intención de reclamar por la vía civil los daños y perjuicios soportados en las cuantías valoradas en el informe de auditoría económica citado. En septiembre de 2014, el adjudicatario ha presentado una demanda civil frente a RENFE Viajeros, S.A. (filial de

RENFE-Operadora) a la que reclama una indemnización de más de 47.000 miles de euros. Dado que los informes en los que se ha basado la revisión de oficio, en especial el del Consejo de Estado, inciden en las irregularidades en la adjudicación de la actuación de FEVE, se considera bastante probable que RENFE Viajeros, S.A. o RENFE-Operadora deban finalmente hacer frente a una elevada indemnización derivada de los perjuicios ocasionados por las actuaciones de FEVE relacionadas con el procedimiento de adjudicación de estas adquisiciones.

En 2013, RENFE-Operadora tenía registrada contablemente una provisión por las eventuales responsabilidades que pudieran derivar de la falta de formalización de protocolos adicionales respecto a 16 unidades de las 28 comprometidas en 2010 (2.265 miles de euros) y por los intereses de demora en el retraso en el pago de las facturas aceptadas no pagadas (1.539 miles). Tras la Sentencia que anula las Resoluciones que decretaban la nulidad de los contratos, RENFE-Operadora ha procedido a provisionar las posibles responsabilidades, según informa en las alegaciones presentadas, pero sin especificar los importes provisionados.

Transformación de la tracción de 12 trenes eléctricos de la serie 3500

Expediente 050/07 (7.02/18/220) Transformación de la tracción y control de 12 unidades serie 3500	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 9.600 miles de euros
	Fecha adjudicación: 17-7-2007
	Importe adjudicación: 9.216 miles de euros

El contrato fue formalizado el 3 de agosto de 2007, fijándose un plazo de ejecución de 15 meses. En mayo de 2008 se formalizaron dos modificaciones, una de ellas para el cambio de fabricante de los motores a suministrar a los trenes sin aumento de coste y la otra consistente en la inclusión entre los trabajos a realizar del cambio de las reductoras del motor, que no se había previsto en el proyecto, con un coste de 749 miles de euros.

El 26 de noviembre de 2008, recién vencido el plazo de ejecución, las partes firmaron un documento por el que, ante el retraso en la ejecución y al objeto de evitar la imposición de penalizaciones, se adquirían los siguientes compromisos: por una parte, la adjudicataria presentaba 10 avales adicionales por un total de 679 miles de euros cada uno que serían devueltos por FEVE a medida que se fuera produciendo la recepción provisional de cada uno de los trenes; por otra, se fijaba un nuevo calendario de entregas que finalizaba el 7 de agosto de 2009, fecha a partir de la cual se preveía que se pudieran imponer penalizaciones; y, por último, se establecían compromisos de información semanales sobre el desarrollo del contrato. A esa fecha, únicamente se había producido la recepción provisional de 6 de los 12 trenes, otros 3 fueron recepcionados antes de final de 2009, 2 en 2010 y el último en 2011. A pesar de ello, a finales de 2009 se habían facturado y contabilizado todas las certificaciones de las que, al menos, las correspondientes a 2.268 miles de euros no debieron haberse emitido en 2009.

Debido a que estos trenes han presentado algunas averías en su funcionamiento, en agosto de 2011 se acordó la suspensión de la recepción definitiva. Actualmente existe un acuerdo con el

adjudicatario para que, antes de finales de junio de 2015, sustituya todos los motores, habiendo presentado la adjudicataria un aval para garantizar el cumplimiento de este compromiso.

Adquisición de trenes diésel series 2700-2900

Expediente 049/07 (7.02/18/219) Fabricación y suministros de 12 unidades de tren de tracción diésel	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 38.400 miles de euros
	Fecha adjudicación: 4-10-2007
	Importe adjudicación: 37.683 miles

El contrato inicial fue formalizado el 12 de diciembre de 2007 y a la licitación únicamente se presentó una UTE que resultó adjudicataria. Cada uno de los 12 trenes a suministrar estaba compuesto por dos vehículos monocabina. El plazo de ejecución del contrato era de 20 meses para la primera unidad, debiendo estar todas las unidades entregadas a los 27 meses. La primera acta de recepción provisional es de mayo de 2010 (con un retraso de 8 meses) y la última recepción provisional se produjo en enero de 2011. No consta en el expediente que se aplicara penalización alguna.

En cuanto a las condiciones de facturación establecidas en el Pliego de Cláusulas Particulares para el contrato inicial, la facturación total no se debía realizar hasta la recepción provisional de los trenes y la entrega de la documentación técnica definitiva. Sin embargo, la UTE facturó la totalidad del importe del contrato a finales de 2009 y FEVE imputó al presupuesto de inversiones de dicho año como inmovilizado en curso el total facturado, cuando al menos las 2 últimas certificaciones, por un total de 11.305 miles de euros, no deberían haber sido contabilizadas hasta 2010. En cuanto al pago de las facturas, FEVE lo retuvo hasta la recepción provisional de los trenes.

Expediente 049-1/07 (8.02/17/001) Fabricación y suministro de 11 unidades de tren de tracción diésel - 2º fase	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Fecha adjudicación: 18-12-2008
	Valor estimado e Importe adjudicación: 30.949 miles de euros

El segundo contrato fue formalizado el 19 de diciembre de 2008 como Protocolo Adicional al contrato anterior, conforme a lo establecido en la Cláusula 3ª del mismo, que preveía la posibilidad de ampliar el número de trenes a suministrar. Su objeto era el suministro de 11 trenes adicionales (de 2 vehículos monocabina cada uno). En este Protocolo se estableció un régimen de facturación de los suministros que tres días después fue objeto de modificación mediante una Adenda según la cual a finales de 2008 se pagaría el 5% del contrato, en 2009 no se efectuarían pagos, y a principios de 2010 y 2011 se pagarían 17.653 y 11.749 miles de euros, respectivamente. Las entregas de los trenes se debían realizar entre enero y diciembre de 2010.

El 8 de mayo de 2009, FEVE aprobó una modificación del Protocolo adicional que supuso un cambio de la tipología de los trenes encargados ya que 6 de las 11 composiciones de vehículos monocabina se habían de fabricar como 12 vehículos bicabina, con un incremento del precio de 3.000 miles de euros. No consta en el expediente la formalización por las partes de este modificado, figurando únicamente en el expediente la oferta presentada por la UTE. La modificación introducida en este Protocolo supone un cambio significativo del objeto de contrato, por lo que sería cuestionable su tramitación como un modificado por un procedimiento sin publicidad, al estar contratándose la fabricación de unos trenes de naturaleza diferente (de monocabina a bicabina).

En diciembre de 2009, la UTE solicitó la cesión del Protocolo adicional a una de sus empresas integrantes, cesión que fue formalizada el 14 de abril de 2010.

En cuanto a la ejecución del Protocolo adicional y su modificado, la recepción provisional de los 12 trenes bicabina se produjo entre noviembre de 2010 y mayo de 2012, mientras que su facturación ya se había realizado a finales de octubre de 2010, imputándose toda la inversión a los ejercicios 2009 y 2010. Al menos 7 de estas unidades se recibieron a partir de enero de 2011, por lo que facturas y certificaciones por 8.973 miles de euros no debieron emitirse en 2010. Respecto a los restantes 5 trenes de 2 vehículos monocabina, su facturación y certificación se realizó a medida que se produjo la recepción provisional de los trenes. En este caso tampoco consta la imposición de penalizaciones a pesar de los retrasos en la ejecución de contrato.

Por otra parte, debido a que se produjeron averías sistemáticas en el funcionamiento de los trenes suministrados en ejecución de ambos contratos, a 31 de diciembre de 2012 FEVE tenía retenido el pago de 4 facturas por un total de 7.249 miles de euros. En el ejercicio 2013 la empresa contratista formalizó avales en garantía de las reparaciones por ese mismo importe, procediendo FEVE al abono de las facturas retenidas y se pactó por las partes un calendario de reparaciones que finaliza en 2015.

Inversiones en vagones de mercancías

Expediente 087/07 (7.02/20/058) Diseño, fabricación y suministro de 120 vagones completos, incluidos sus bogíes de 20 toneladas por eje, para el transporte polivalente de mercancías.	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 13.600 miles de euros
	Fecha adjudicación: 25-10-2007
	Importe adjudicación: 12.376 miles de euros

La adjudicataria de este contrato fue la empresa Fenit Rail, S.A. en cuyo capital FEVE participaba en un 25% en el momento de la adjudicación y que había sido creada en mayo de 2007, por lo que no podía acreditar solvencia técnica propia para la realización del contrato, por lo que este requisito lo acreditó basándose en los medios técnicos y humanos del resto de empresas que la participaban (Enwesa Operaciones, S.A. y una empresa privada de ingeniería).

A esta licitación acudieron la adjudicataria y otras dos empresas, una de las cuales retiró su propuesta con anterioridad a la apertura de los sobres y la otra quedó excluida al no aportar determinada documentación técnica aunque alegó que los datos requeridos eran propiedad intelectual suya y, conforme a lo dispuesto en el apartado d. del punto 11 del Pliego de cláusulas administrativas, pasarían a disposición de FEVE únicamente en el caso de resultar adjudicataria del concurso. Sin embargo, esta alegación no fue tenida en consideración por la mesa de contratación.

La formalización del contrato se produjo el 29 de noviembre de 2007, fijándose como plazo de ejecución 36 meses. Se prevé en el contrato que durante 2008 se realizara la entrega y puesta en funcionamiento de 20 vagones, otros 60 en 2009 y el resto en 2010. La recepción provisional definitiva de, al menos, 15 vagones se produjo en 2011, si bien estos vagones habían sido entregados por el adjudicatario el 30 de diciembre de 2010, quedando pendientes a esa fecha de las comprobaciones en vía que debía realizar FEVE sobre los vagones. A pesar de ello, a 31 de diciembre de 2010 estaba totalmente facturado el contrato y tramitadas las certificaciones a pesar de no haber finalizado su ejecución, aunque fuese por causa imputable a FEVE, por lo que facturas y certificaciones por 476 miles de euros no debieron emitirse ni registrarse en contabilidad en ese ejercicio sino en el siguiente.

El Pliego de cláusulas administrativas particulares del contrato establecía que el adjudicatario no podría ceder o subcontratar los derechos y obligaciones dimanantes del contrato sin autorización previa de FEVE manifestada por escrito. Durante la ejecución se formalizaron dos Protocolos de subcontratación por una cuantía acumulada de 3.227 miles de euros, un 26 % del importe de adjudicación, ambos firmados por el entonces Director General de FEVE, por lo que se entienden que fueron autorizados. Sin embargo el Pliego de cláusulas particulares también establecía que la subcontratación no podría superar el 20%, salvo que las condiciones concurrentes aconsejasen otra cosa, en cuyo caso la Dirección de FEVE responsable debería emitir el correspondiente informe justificativo. No consta en el expediente el citado informe.

Antes de la liquidación del contrato, se formalizó un modificado como consecuencia de un cambio impuesto por FEVE en relación con la necesidad de que el proveedor de ejes y ruedas estuviese necesariamente homologado, requisito que no figuraba en el Pliego de condiciones técnicas que regía la contratación, lo que supuso un sobrecoste de 519 miles de euros.

Una vez entregados los vagones, el contrato establecía un periodo de garantía de 36 meses. En el mes de junio de 2012 FEVE, que había aumentado su participación en Fenil Rail, S.L. hasta el 40,63%, reclamó a la Empresa la existencia de averías sistemáticas en el sistema de frenado de los vagones. En julio de 2012, la adjudicataria manifestó que habían encontrado las soluciones técnicas a los problemas, pero que debido a la difícil situación económica en que se encontraba, no podía acometer el arreglo de los vagones. Ante esta respuesta, en 2013 se ejecutó parte de la fianza depositada, por importe de 320 miles de euros, para cubrir el coste de las reparaciones contratadas con otra empresa. En la actualidad, Fenit Rail, S.L. se encuentra en liquidación. De otra parte, tras la extinción de FEVE la participación en el capital de esta Sociedad ha pasado a RENFE-Operadora.

Expediente 231/10 (0.01/05/047) Fabricación y suministro de 74 conjuntos de capotas móviles para portabobinas Taxu de la serie 5 de FEVE.	Tipo contrato: Suministros
	Normativa: Ley 31/2007
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 1.998 miles de euros
	Fecha adjudicación: 19-1-12
	Importe adjudicación: 1.852 miles de euros

La falta de solvencia económica del adjudicatario ha impedido la ejecución de este contrato en su totalidad. Revisada la documentación aportada por el contratista en la licitación se ha constatado que no figura en el expediente que el adjudicatario haya aportado las cuentas anuales presentadas en el Registro Mercantil, tal como se prevé en los pliegos, pero sí el resto de documentación solicitada para acreditar la solvencia económica.

El contrato fue formalizado el 15 de febrero de 2012 con un plazo de ejecución de 4 meses. En mayo de ese año se emitieron las primeras facturas por el 30% de su valor contra la presentación de avales en concepto de anticipo a la firma del contrato (15%) y de presentación de planos de las bobinas (15%). En junio de ese año, tras la retirada de los avales por parte de la Empresa adjudicataria, las facturas fueron anuladas conforme a los pliegos que establecían que, en el caso de retirar los avales, el pago no se realizaría hasta la entrega de las capotas.

El 1 de julio de 2012, la adjudicataria solicitó una ampliación en el plazo de ejecución de 3 meses. Al día siguiente el personal de FEVE realizó una inspección de los trabajos realizados en la que se constató que el grado de ejecución del contrato era del 20,03%. Tras esta inspección FEVE autorizó la ampliación del plazo solicitada.

Con fecha 13 de julio el contratista solicitó ante la autoridad judicial el inicio de negociaciones para alcanzar un acuerdo de refinanciación o para obtener adhesiones a una propuesta anticipada de convenio. Entre los meses de febrero y junio de ese año, en FEVE se habían recibido, 9 notificaciones de embargo de juzgados contra el adjudicatario por un total de 526 miles de euros. El 22 de julio, la empresa solicitó la cesión del contrato ante la situación de insolvencia en la que se encontraba, si bien esta no llegó a ser formalizada.

Ante esta situación, el 6 de noviembre de 2012 se rescindió el contrato, abonando FEVE en 2013 los trabajos certificados hasta la fecha, por 371 miles de euros, mediante la ejecución de parte de los embargos mencionados.

A la fecha de finalización de la fiscalización, estaba pendiente de entrega los trabajos realizados así como de 7 vagones propiedad de FEVE entregados para pruebas, dado que el material está retenido en las instalaciones del adjudicatario por orden del administrador concursal.

Nuevos sistemas de control de accesos en las estaciones

Expediente 068/04 (5.03/50/001) Fabricación, suministro, instalación y puesta en funcionamiento del sistema de control de accesos en las demarcaciones de FEVE en Asturias, Cantabria, Galicia, León y Murcia así como de prestación de los servicios de mantenimiento	Tipo contrato: Obras
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Concurso
	Importe licitación: 26.259 miles de euros
	Fecha adjudicación: 20-4-2005
	Importe adjudicación: 22.379 miles de euros

Este contrato tenía por objeto tanto la implantación, como el mantenimiento y los servicios asociados a la puesta en funcionamiento del sistema de control de accesos en las demarcaciones de FEVE en Asturias, Cantabria, Galicia, León y Murcia así como la prestación de los servicios de mantenimiento durante un plazo de 5 años, sin que se superara la fecha del 31 de diciembre de 2010. En el siguiente cuadro se detalla por conceptos las principales magnitudes del contrato.

Cuadro nº 20

(miles de euros - sin IVA)

	Licitación	Adjudicación (baja 15,11%)	Modificados	Suma importe de adjudicación y modificado
Implantación (1)	17.592	14.936	2.931	17.867
Mantenimiento	4.333	3.763	0	3.763
Servicios	4.334	3.680	0	3.680
Total	26.259	22.379	2.931	25.310

(1)- En 2005 se activaron 478 miles por la aplicación de la prorrata del IVA

La formalización del contrato se produjo el 17 de mayo de 2005 y en diciembre de ese año el Consejo de Administración autorizó al Presidente de FEVE para la formalización de un protocolo adicional (modificado) con objeto de ampliar el alcance del sistema de circuito cerrado de televisión para seguridad de las estaciones e instalaciones de FEVE, por 2.931 miles de euros. En el protocolo se estableció un plazo adicional de ejecución de 6 meses. La recepción de la mayoría de las instalaciones no se produjo hasta octubre de 2007, con un retraso de, al menos, 9 meses, que no constan justificados en el expediente aportado. Tampoco consta que FEVE haya impuesto una penalización en aplicación de lo establecido en la cláusula 7ª del contrato.

Implantación del sistema de seguridad en puesto de mando

Expediente 139/07 (7.03/48/024) Implantación del sistema DAVINCI para el puesto de Mando de El Berrón e integración del Puesto de Mando de Bilbao	Tipo contrato: Servicios
	Normativa: Ley 48/1998
	Forma de adjudicación: Negociado sin publicidad
	Fecha adjudicación: 19-12-2007
	Valor estimado e importe adjudicación: 9.243 miles de euros

El contrato fue tramitado por procedimiento negociado sin convocatoria de licitación previa conforme al artículo 25 de la Ley, por tratarse de un contrato que por cuestiones técnicas debía ejecutarse por una empresa determinada, al haber está implantado el sistema en gran parte de la red de ADIF. El contrato fue formalizado el 28 de diciembre de 2007 con un plazo de ejecución previsto de 18 meses. La recepción provisional no se produjo hasta diciembre de 2012, con una demora de 30 meses debido, según FEVE, a las dificultades técnicas para responder a la necesidad de integrar el nuevo sistema con los sistemas de control y señalización existentes en la infraestructura de FEVE y con los sistemas de comunicaciones y gestión operativa. En el expediente no consta que se hayan iniciado en ningún momento actuaciones para la imposición de penalizaciones.

Inversiones en inmuebles

Expediente 231/10 (0.01/05/047) Construcción de un centro de formación de FEVE en Oviedo.	Tipo contrato: Obras
	Normativa: NIC 1/1/2010
	Forma de adjudicación: Abierto oferta más ventajosa
	Importe licitación: 3.581 miles de euros
	Fecha adjudicación: 21-12-10
Importe adjudicación: 3.022 miles de euros	

El contrato fue formalizado el 10 de enero de 2011 con un plazo de ejecución de 20 meses. La comprobación del replanteo se produjo el 9 de febrero, iniciándose las obras el mismo día. La UTE adjudicataria emitió una única certificación por este contrato correspondiente a los trabajos realizados hasta finales del mes de febrero de 2011 (principalmente partidas de seguridad y salud y asistencia técnica), por un importe de 55 miles de euros.

En junio de 2011, FEVE recibió la comunicación de la interposición de un recurso contencioso administrativo por una comunidad de propietarios colindante contra la resolución de la Alcaldía de Oviedo que aprobaba el proyecto básico de la obra, personándose como interesado en la causa. El Presidente de FEVE en la reunión del Comité de dirección celebrada el 23 de junio, ante la posibilidad de que se produjera la suspensión de la obra y un incremento en los costes, propuso que se acordara la paralización de las obras y el inicio de negociaciones con la UTE adjudicataria para la rescisión del contrato. Según se desprende de lo manifestado en dicha reunión, en ese momento el contratista no estaba aún ejecutando la obra al haber solicitado que se formalizara una modificación en el proyecto constructivo con repercusión económica; de hecho, el contratista no llegó a facturar importe adicional alguno de obra ejecutada desde febrero de 2011.

El 1 de agosto de 2011 se formalizó la resolución del contrato, fijándose las siguientes indemnizaciones a favor del contratista: 178 miles de euros en concepto del 6% del beneficio industrial de las obras dejadas de realizar por el desistimiento de FEVE; y otros 214 miles en concepto de gastos de administración incurridos con motivo de la adjudicación y formalización del contrato o de cualquier otro necesario para el inicio y ejecución de la obra hasta el momento de la comunicación de paralización y resolución del contrato.

Durante la fiscalización se ha solicitado la documentación justificativa de los gastos que se cubrieron con esta última indemnización, aportando ADIF inicialmente únicamente una relación valorada de ellos aunque, posteriormente, tras obtenerla de las empresas que formaban la UTE, presentó documentación soporte de estos costes. En el examen de la justificación aportada se han apreciado las siguientes irregularidades y deficiencias:

- La mayoría de los justificantes aportados no figuran a nombre de la UTE, sino de las empresas que la integran.
- Partidas por 6 miles de euros carecen de justificación.
- Figura como gasto a indemnizar, por 37 miles, el coste de redacción del modificado del contrato que no llegó a aprobarse.
- Entre los conceptos que figuran en la relación valorada aportada se encuentran suplidos del gerente, jefe de obra, encargado y personal de administración de la UTE, por un total de 155 miles, cuyos importes no guardan correlación con la justificación aportada. Dentro de estos suplidos se incluyen, entre otros conceptos, las retribuciones correspondientes a 6 meses del gerente, su secretaria, un jefe de obra, un encargado y un administrativo, por un total de 97 miles; el coste del alquiler de 7 vehículos junto con los gastos en gasolina y peajes, por 31 miles; gastos de alquiler de locales, por 10 miles; y gastos de teléfono y comidas, por 4 miles. En todo caso, se considera que el importe de los gastos indemnizados es totalmente desproporcionado para una obra que ha estado paralizada desde finales de febrero a junio.

II.6.3. Contratos de adquisición de inmuebles

En el periodo fiscalizado las únicas adquisiciones patrimoniales significativas, además de las derivadas de los procesos de expropiación de terrenos, estuvieron constituidas por la adquisición en 2010 de dos inmuebles en el entorno de la estación de León y la adquisición en 2011 de un local en Oviedo para su uso como centro de formación y oficinas. Estas operaciones están excluidas del ámbito de aplicación de la legislación de contratación pública (art. 4.p) de la LCSP y del TRLCSP). A continuación se incluyen los datos más significativos del análisis realizado sobre cada una de estas operaciones.

➤ Expediente 0.03/57/009 Compra inmuebles Sector NC-06-03 del entorno de la Estación de León	Fecha autorización Consejo de Administración: 25-11-10
	Fecha de adquisición: 17-12-10
	Total Inversión: 1.882 miles de euros.

Al objeto de poder desarrollar como propietario único y por el sistema de concierto con el Ayuntamiento, un proyecto urbanístico en el Sector NC 06-03 del Plan General de Ordenación Urbana de León, en el año 2010 FEVE impulsó la compra de los dos únicos inmuebles del sector que eran de titularidad privada. Estos dos inmuebles, según la información catastral, ocupaban una superficie de 536 metros cuadrados, lo que representaba únicamente el 1,8% de la superficie total del Sector, que ascendía a 28.781 metros cuadrados.

A tal fin, se iniciaron negociaciones con los cinco propietarios de los dos inmuebles, que culminaron en la formalización el 21 de junio de 2010 de un contrato de opción de compra, en que se acordó como valor total de la adquisición 1.770 miles euros y se fijó como plazo límite para la ejecución de la opción el 31 de diciembre de 2010, estableciéndose que, en caso de no ejecutarse la opción, FEVE indemnizaría con 30 miles de euros por los daños y perjuicios. Las actas del Consejo de Administración de FEVE no contienen ninguna referencia a la firma del contrato de opción de compra hasta que el 16 de noviembre de 2010 (5 meses después), cuando por parte de la Gerencia de urbanismo y gestión del patrimonio de FEVE se elevó al Consejo de Administración la propuesta para la ejecución de la opción de compra de los inmuebles para su aprobación. En el contrato de opción de compra se establecía que una parte del pago se realizaría en efectivo (1.050 miles) y la otra parte mediante la entrega, antes del 1 de julio de 2013, de cuatro viviendas de 120 metros cuadrados construidos valoradas en 180 miles cada una (a 1.500 euros/m²), lo que hace un total de 720 miles.

En el curso de esta fiscalización ADIF ha aportado como único soporte documental a partir del cual se determinó el precio de los dos inmuebles, un informe de valoración de fecha 15 de junio de 2010, firmado por el arquitecto que realizó el estudio de detalle del Sector (no por una sociedad de tasación debidamente acreditada) en el que se valoran las distintas partes del edificio según que su uso (comercial 1.520 euros/m², vivienda 1.920 euros/m² y solar 508,04 euros/m²), aunque sin especificar los métodos o baremos utilizados para ello; de la aplicación a los dos edificios de estos valores unitarios por metro cuadrado resulta un valor global que difiere del valor de la opción de compra en solo 4 céntimos de euro. De otra parte parece paradójico que se valore en 1.920 euros/m² el precio de unas viviendas de más de 50 años, cuando el precio de valoración de las viviendas nuevas a entregar por FEVE es de 1.500 euros/m², si bien el precio a pagar por los inmuebles pudo estar determinado no sólo por el valor de mercado sino por el valor estratégico derivado de la conveniencia de adquirir la condición de propietario único del Sector. Por otra parte, cabe añadir que no consta entre la documentación aportada en la fiscalización el encargo efectuado por FEVE para la ejecución del informe de valoración y que esta fue facturada a FEVE en noviembre de 2011 coincidiendo con otra valoración realizada por el mismo arquitecto respecto a la otra adquisición patrimonial analizada más adelante, fecha en que fue registrada contablemente por FEVE.

En noviembre de 2010 el Consejo de Administración de FEVE autorizó la ejecución de la opción de compra, formalizándose las escrituras de adquisición en diciembre en los términos expuestos anteriormente, abonándose en ese momento los 1.050 miles de euros pactados.

En cuanto a los estudios efectuados por FEVE sobre la rentabilidad futura del desarrollo urbanístico del Sector que justifique el elevado precio pagado por los edificios, no se ha aportado ningún informe elaborado en 2010. El primer informe económico-financiero sobre el proyecto del que se ha tenido constancia es el Informe económico sobre los costes de urbanización que figura entre la documentación adjunta al Informe de detalle del Sector, aprobado el 17 de mayo de 2011 por el Ayuntamiento de León, en el que se considera que estos costes son razonables. Y no es hasta febrero de 2012 cuando se elabora un estudio de viabilidad económica, en el que se cuantifican los metros edificables en unos 25.000, de los que 4.550 corresponden a un aparcamiento subterráneo; así, se estima que la ejecución y venta de la vivienda libre (a 3.100 euros/m²) y protegida (a 1.580 euros m²) y de los usos compatibles (3.200 euros/m²) podría

suponer unos ingresos de unos 49 millones de euros y que, dado que los costes de ejecución serían de unos 24 millones, se podría obtener un beneficio de aproximadamente 25 millones. En el estudio no se valoran los posibles beneficios de la construcción del aparcamiento pues se desconoce cuál será el sistema de explotación del mismo. Aunque actualmente los precios de venta utilizados en el estudio parezcan excesivos, existe suficiente margen para que, con unos precios más reducidos, el desarrollo urbanístico genere plusvalías para ADIF.

En 2012, FEVE decidió posponer la ejecución de la urbanización del Sector al no disponer de presupuesto para su ejecución, decisión que se mantiene en la actualidad por parte de ADIF. Consecuentemente, en junio de 2013, ADIF abonó a los vendedores en efectivo los 720 miles de euros pendientes dado que no se había iniciado la urbanización de la zona y no podía entregar viviendas.

En junio de 2013, ADIF solicitó a SEGIPSA una tasación del valor de los edificios a la fecha de la firma de la escritura de compraventa, quien la fijó en 888 miles de euros, aproximadamente el 50% del valor pagado por FEVE. Esta tasación fue remitida por ADIF a la IGAE para que, en su caso, determinara las consecuencias y responsabilidades a que hubiera lugar, lo que dio como resultado el posterior Informe especial de la Intervención Territorial de Gijón, aprobado el 31 de marzo de 2014, en el que se concluye que pueden existir en esta adquisición responsabilidades contables, por malversación de los caudales públicos. Este Informe fue remitido al Tribunal de Cuentas y actualmente se encuentra en la Unidad de actuaciones previas de la Sección de Enjuiciamiento, al objeto que se determine la posible exigencia de responsabilidad contable.

Expediente 0.03/57/009 Compra oficinas C/Ingeniero Marquina de Oviedo	Fecha autorización Consejo de Administración: 25-11-10
	Fecha de adquisición: 28-9-11
	Total Inversión: 2.255 miles de euros.

Tras la resolución del contrato para la construcción del centro de formación en Oviedo, analizado anteriormente, al que estaba previsto se trasladasen parte de las oficinas administrativas de FEVE, el 29 de agosto de 2010 se inició el expediente para la compra de un local de oficinas en dicha ciudad, formalizándose al día siguiente por parte del Director General de FEVE un contrato de opción de compra sobre un local con una superficie de 641 metros cuadrados, según tasación, por un precio de 2.200 miles de euros y con un plazo de un mes para la formalización de la adquisición. En el momento de formalizar la opción de compra, FEVE abonó 250 miles en concepto de precio de la opción de compra que, de acuerdo con las estipulaciones del contrato, FEVE perdería en el caso de no ejecutar la adquisición. En el momento de la firma del contrato de opción de compra, FEVE no había realizado reserva de crédito para esta adquisición.

El único soporte aportado en la fiscalización a partir del cual se determinó el precio del local consiste en un informe de tasación, fechado el 26 de agosto de 2011, por el arquitecto al que se encomendó la redacción del proyecto básico y de ejecución de la reforma del local, que fijó el precio del local en 2.522 miles, superior al pactado. La valoración se realizó por el método del análisis del mercado, si bien las referencias incluidas en el informe fueron obtenidas de portales inmobiliarios de Internet e incluían tanto oficinas como locales de negocio, algunos de ellos de

nueva construcción cuyo precio elevó la media ponderada calculada, mientras que el edificio en el que estaba situado el local adquirido tenía 50 años.

En los días siguientes a la firma de la opción de compra se formalizó la reserva de crédito en los presupuestos de FEVE y se elevó la propuesta de adquisición al Consejo de Administración. El 15 de septiembre de 2011, el Consejo de Administración, tras ser informado de la opción de compra firmada, aprobó la adquisición del local Y la escritura pública de la adquisición se formalizó el 23 de septiembre de 2011.

Posteriormente a la firma del contrato se realizó otra tasación por parte de SEGIPSA, según consta en la misma a solicitud de FEVE, de fecha 6 de octubre de 2011, que fijó el valor del local en 1.260 miles de euros, inferior en 940 miles al precio pagado. Esta tasación fue realizada por el método de comparación de mercado, tomando referencias de oficinas de las que no se especifica el origen de los datos. No ha quedado acreditado en la fiscalización el pago de la factura de esta tasación por parte de FEVE ni el encargo realizado por la Entidad.

Con fecha 8 de noviembre de 2011, se realizó una tercera valoración del local por parte del mismo arquitecto que realizó la valoración de los inmuebles de León, que fijó un precio de 2.450 miles de euros, superior al precio de adquisición. Este informe no explica los criterios de valoración utilizados⁶.

En relación con esta adquisición, en febrero de 2013 la Intervención Territorial de Gijón elaboró un Informe especial sobre FEVE, ejercicio 2011, en el que se pone de manifiesto el alto valor pagado por FEVE frente a la tasación de SEGIPSA. Este Informe fue remitido al Tribunal de Cuentas y ha dado lugar al inicio de un procedimiento de reintegro por alcance que se encuentra actualmente pendiente de resolución. Por su parte, la Abogacía del Estado ha presentado en los juzgados de primera instancia de Oviedo una querrela por una presunta operación irregular de compraventa inmobiliaria, que ha sido admitida a trámite. La querrela se presentó a instancias del Presidente de ADIF, si bien constan como querellantes tanto ADIF como RENFE-Operadora. Según manifiesta RENFE-Operadora y el expresidente de FEVE en alegaciones, con fecha 17 de febrero de 2015 el Juzgado de Primera Instancia de Oviedo ha sobreesido y archivado la querrela presentada, si bien RENFE-Operadora informa que ha interpuesto el 6 de abril Recurso de Apelación.

II.6.4. Cumplimiento de las obligaciones de información al Tribunal de Cuentas

Mediante Resolución de 22 de abril de 2005, de la Presidencia del Tribunal de Cuentas, se hizo público el Acuerdo del Pleno, de 30 de marzo de 2005, que aprueba la Instrucción general relativa a la remisión al Tribunal de Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y de las relaciones de contratos celebrados. Esta Instrucción fue modificada por Acuerdo del Pleno de 26 de marzo de 2009, que aprobó la nueva Instrucción General relativa a la remisión al Tribunal de

⁶ En el escrito presentado fuera de plazo por el expresidente de FEVE se ha aportado una tasación adicional de fecha marzo de 2004 por un valor superior al de la compra, aunque al ser anterior en 7 años a la operación analizada, su validez a efectos de esta operación resulta cuestionable.

Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y de las relaciones de contratos y convenios celebrados por las Entidades del Sector Público Estatal y Autonómico.

En ambas normas se establece la obligación para FEVE de remitir al Tribunal de Cuentas anualmente y una vez finalizado el ejercicio una relación certificada de los contratos administrativos celebrados en el ejercicio, exceptuados los contratos menores (los de obras inferiores a 30 miles de euros hasta 2007 y a 50 miles a partir de 2008 y el resto de contratos inferiores a 12 miles hasta 2007 y a 18 miles a partir de 2008). Esta obligación fue cumplida, con carácter general, por la Entidad durante los ejercicios que abarca la fiscalización.

Adicionalmente, ambas normas exigían que dentro de los 3 meses posteriores a su formalización se remitiera al Tribunal de Cuentas copia de los documentos de formalización del contrato y un extracto del expediente para los contratos de obra cuyo importe supere los 600 miles de euros, los de suministros que superen los 450 miles y los de servicios los 150 miles. A pesar de que esta obligación está recogida en las NIC aprobadas a partir de 2008, no consta su cumplimiento por parte de FEVE durante los ejercicios fiscalizados. Tras la segregación, tanto ADIF como RENFE-Operadora han remitido los expedientes formalizados por FEVE en 2012 que le han sido traspasados, si bien en el caso de ADIF no lo hizo hasta enero de 2014.

III. CONCLUSIONES

Durante el periodo fiscalizado, ejercicios 2005 a 2012, FEVE era una entidad pública empresarial adscrita al Ministerio de Fomento, cuya actividad estaba referida, principalmente, al transporte de viajeros, al transporte de mercancías, la comercialización de servicios turísticos a bordo de trenes específicos, la prestación de servicios de creación, desarrollo y reforma de material ferroviario y la comercialización de negocios complementarios (alquiler de inmuebles, fibra óptica, etc.). Su ámbito territorial de actuación se circunscribía al Norte de España (entre las ciudades de Bilbao y Ferrol y entre Bilbao y León) y a la provincia de Murcia. La red ferroviaria de FEVE abarcaba un total de 1.192 km en ancho métrico.

De acuerdo con lo establecido en el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, de medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, el 31 de diciembre de 2012 se produjo la extinción de FEVE, asumiendo ADIF su actividad junto con los bienes, derechos y obligaciones en materia de administración de las infraestructuras ferroviarias así como la explotación de la red de fibra óptica y RENFE-Operadora los correspondientes a la prestación de los servicios de transporte y el mantenimiento de su material rodante.

A) En relación con el grado de cumplimiento de la ejecución de los instrumentos de planificación de inversiones aprobados por FEVE.

Primera.- A finales de 2004, FEVE aprobó un Plan 2005-2020 según el cual, en ese periodo FEVE realizaría inversiones directas por 1.396 millones de euros y el Ministerio de Fomento efectuaría inversiones en la red de FEVE por 633 millones, para conseguir así una inversión total de 2.029 millones. Este Plan remitido por FEVE al Ministerio para su consideración en la elaboración del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT).

En desarrollo del PEIT, en 2005 FEVE aprobó su Plan estratégico 2005-2009, con una inversión prevista de 393.671 miles de euros (311.969 miles de euros hasta finales de 2008), en el que se distinguían las actuaciones a realizar en obras en líneas e infraestructuras detalladas por CCAA (el 60%), las inversiones en material rodante y talleres por tipo de vehículo (el 22%) y otras inversiones entre las que se incluía la implantación del nuevo sistema de control de accesos (el 18%). Posteriormente, FEVE aprobó otro Plan estratégico para el periodo 2009-2012, con una inversión prevista de 515.197 miles para todo el período, de los que de los que el 67% eran obras en líneas, el 24% material de transporte y talleres y el 9% otras inversiones. Para las obras en líneas se incluía un detalle por objetivos (seguridad, calidad o eficiencia) y por CCAA de la inversión a realizar pero no las actuaciones o proyectos concretos a desarrollar y tampoco se incluía el detalle de actuaciones en las otras inversiones, figurando únicamente concretadas las inversiones en material de transporte y talleres.

La concreción de las inversiones a realizar en cada ejercicio se efectuaba por FEVE a través de la aprobación de su presupuesto de capital, integrado en los PGE de cada año. Las inversiones incluidas en los presupuestos para los 8 ejercicios del periodo fiscalizado ascienden a un total de 757.812 miles de euros, de los que un 57% eran inversiones en obras en líneas o infraestructuras, un 29% material de transporte y talleres y el 14% restante otras inversiones.

Las cifras aprobadas en los PGE son coincidentes con las que figuraban en los Planes estratégicos en los años en que estos fueron elaborados. Sin embargo, tomando como referencia los períodos a los que se refieren los Planes estratégicos, las cifras agregadas de los presupuestos anuales aprobados de 2005 a 2009 son superiores en 71.125 miles de euros a las previstas en el Plan estratégico 2005-2009; por el contrario, en el período al que se refiere el Plan estratégico 2009-2012, las cifras agregadas de los presupuestos anuales aprobados son inferiores en 97.734 miles a las previstas en el Plan (apartado II.2.1.).

Segunda.- En el periodo fiscalizado, el grado de ejecución de los presupuestos de capital de cada ejercicio, de acuerdo con las cifras registradas en la contabilidad de FEVE, fue muy elevado, en torno al 99% en los ejercicios 2005 a 2008 y superando el 90% en 2009, 2010 y 2012. Únicamente en 2011 se produjo una baja ejecución del presupuesto, del 49%, debido a los ajustes presupuestarios y a las dificultades para obtener financiación en el ejercicio. A nivel global, el porcentaje de ejecución media de los 8 ejercicios ha sido del 89%, habiéndose realizado inversiones por un total de 675.063 miles de euros, de los que el 56% corresponde a obras en líneas e infraestructuras, el 28% a material de transporte y talleres y el 16% a otras inversiones.

En relación con las altas cifras de ejecución registradas por FEVE, debe señalarse que en algunos de los ejercicios fiscalizados se registraron como inversiones ejecutadas anticipos otorgados a los contratistas a cuenta de obra futura que no siempre correspondían a acopio de material sino que, en ocasiones, se referían a unidades de obra aún no ejecutada; además, en ocasiones se facturaron inversiones en su totalidad antes de que finalizara un ejercicio y con anterioridad a la recepción provisional de los bienes, imputándose así a un ejercicio anterior al de su finalización. Debido a la utilización de estas prácticas durante los ejercicios fiscalizados, que suponen el empleo del presupuesto de inversiones de un ejercicio para los siguientes, las cifras registradas por FEVE como ejecución del presupuesto de inversiones de cada ejercicio, considerado de modo individual, son más altas que las reales (apartado II.2.2.).

Tercera.- Las principales inversiones acometidas por FEVE en el periodo fiscalizado consistieron en trabajos de construcción, renovación y electrificación de vías, modernización y mejoras en estaciones, actuaciones encaminadas a la implantación de trenes-tranvía en ciudades, inversiones en material de transporte, e inversiones en inmuebles. Algunos de estos proyectos han sufrido alteraciones sustanciales, en su ejecución, en la prioridad dada a su necesidad o a su destino final, respecto de las previsiones iniciales, alteraciones en ocasiones aparentemente ligadas a cambios en los gestores de FEVE, lo que pone de manifiesto una escasa racionalidad en las decisiones de inversión adoptadas en el periodo fiscalizado, defectos en la planificación y en el seguimiento de la ejecución de las inversiones.

En particular, estas circunstancias se han apreciado en el proyecto de construcción del nuevo trazado para unir la red de FEVE con una factoría de producción de celulosa en Navia, iniciado a partir de los convenios firmados en 2008 entre el Principado de Asturias, FEVE y la sociedad privada, que a la fecha de redacción de este Informe no había finalizado, existiendo circunstancias que plantean dudas acerca de la financiación y uso definitivo de esa inversión; en el proyecto de modernización de la estación de San Feliz de Torio que incluía la construcción de un cocherón que se encuentra actualmente inutilizado; y en el proyecto de implantación de un sistema de trenes tranvías en la ciudad de León que, a la fecha de finalización de los trabajos de fiscalización, aún no se había puesto en funcionamiento y para el que RENFE-Operadora no dispone de vehículos que puedan operar en él, al haberse declarado la nulidad de los contratos para la adquisición de trenes tranvías suscritos por FEVE (apartado II.2.3.).

B) En relación con la contabilización y registro de las inversiones en los sistemas de contabilidad y control de los activos de FEVE

Cuarta.- Aunque en el periodo fiscalizado FEVE desarrolló una importante actividad inversora, tanto para la mejora de las infraestructuras de su red ferroviaria como para la adquisición de nuevos trenes y vagones y la mejora y renovación de los ya existentes, únicamente contaba con una norma interna relacionada con las inversiones, la “Norma sobre gestión presupuestaria”, que había sido aprobada en 2004; en 2011, casi al final del periodo fiscalizado, la Entidad aprobó el “Manual general de gestión de inventario y control de activos inmovilizados – Procedimiento de gestión contable de la superestructura”.

La ausencia durante la mayor parte del periodo fiscalizado de manuales internos que establecieran los criterios aplicables al registro y contabilización de las inversiones y a la gestión del inventario de bienes del inmovilizado, constituía una limitación para el establecimiento de unos adecuados procedimientos de control interno.

Quinta.- El inventario de FEVE era insuficiente e inadecuado debido a que algunos de sus elementos hacían referencia a expedientes de inversión y no a elementos individuales, incluyéndose en un único elemento de inventario la adquisición de distintos productos iguales o comprados en el mismo lote; la mayoría de los equipos de transporte utilizados figuraban en el inventario por el valor total del elemento, sin incluir un desglose de sus componentes, al que se había ido añadiendo el valor de las mejoras o reparaciones efectuadas; hasta 2011 no se fijaron criterios para segregar el valor de los subtramos de la red en balastro, vías y traviesas; las instalaciones de electrificación de la red (catenarias) figuraban inventariadas por tramos, con un

nivel de detalle inferior a la infraestructura, que figuraba por subtramos; el material o enseres utilizados en la explotación de los trenes turísticos figuraba recogido en el inventario por compras o expedientes, fijándose un periodo general de vida útil de 18 años muy superior a la vida útil real.

Estas deficiencias podían dificultar o, incluso, imposibilitar la realización por FEVE de comprobaciones físicas sobre los bienes, la aplicación de criterios de amortización más precisos y diferenciados sobre los componentes que integraban un elemento del inventario y la correcta baja del valor de los componentes sustituidos en las reparaciones, al no estar adecuadamente detallado el valor de los elementos del inventario (apartado II.3).

Sexta.- Los epígrafes del inmovilizado del balance de situación de FEVE y la información recogida en las memorias de los ejercicios 2005 a 2012 reflejan, en sus aspectos significativos, la imagen fiel del inmovilizado de FEVE en esos ejercicios, de acuerdo con los principios y criterios contables que le eran de aplicación, excepto por los efectos que las deficiencias en el inventario puedan haber tenido sobre los valores contabilizados (apartado II.4).

Séptima.- Las subvenciones del Ministerio de Fomento constituyeron la principal fuente de financiación de los proyectos de inversión de FEVE, ascendiendo a un total de 852.366 miles de euros de los que 629.165 miles estaban destinados a financiar los déficit de explotación de cada ejercicio, 206.718 miles eran subvenciones de capital, 11.573 miles subvenciones para financiar déficit de explotación de ejercicios anteriores y 4.910 subvenciones del fondo especial del Estado para la dinamización de la Economía y el Empleo creado por el RDL 9/2008. Todas estas subvenciones pasaron a registrarse como aportaciones de socios en el patrimonio neto a partir de 2009, lo que produjo un aumento significativo de las pérdidas contables de FEVE a partir de dicho año. Durante el periodo fiscalizado, FEVE también fue beneficiaria de fondos FEDER por un total de 42.322 miles de euros, registradas como subvenciones de capital.

FEVE también recibió ayudas procedentes de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en virtud de un Convenio para el mantenimiento, mejora y explotación de dos líneas, por el que se han facturado 7.223 miles de euros entre 2005 y 2009. A partir de 2010 se firmó un nuevo Convenio para el pago de la deuda pendiente y para continuar prestando el servicio y se estableció que parte de los pagos se realizarían mediante la ejecución de obra por parte de una sociedad autonómica, si bien no consta que se haya ejecutado obra alguna a favor de FEVE. Durante los ejercicios 2010 a 2012, FEVE únicamente contabilizó como ingresos 742 miles correspondiente a la parte de la aportación que se debía satisfacerse en efectivo y no registró la parte de la aportación que debía realizarse como obra, por un total de 3.713 miles. A 31 de diciembre de 2012 la deuda contabilizada por FEVE como pendiente de pago por la Comunidad Autónoma, que no había sido satisfecha a la fecha de redacción de este Informe, ascendía a 3.092 miles (apartado II.5.1.).

Octava.- Durante el periodo fiscalizado la deuda de FEVE con entidades de crédito se incrementó en 377.852 miles de euros, situándose en 569.003 miles a 31 de diciembre de 2012. Los gastos financieros totales soportados en el periodo ascendieron a 74.599 miles. La mayor parte de esta deuda estaba formalizada con el BEI, que ha pasado del 88% del total de la deuda al inicio del periodo fiscalizado al 57% al 31 de diciembre de 2012 (326.734 miles). Al final del periodo

fiscalizado, la deuda con entidades de crédito nacionales representaba el 31% del total (175.333 miles) (apartado II.5.2.).

C) En relación con la preparación, adjudicación y ejecución de los contratos correspondientes a las inversiones realizadas

Novena.- Para la implantación del sistema tranviario en la ciudad de León se formalizaron, entre junio de 2010 y enero de 2011, cuatro contratos de obras, de los que solo uno había finalizado y se había recepcionado en diciembre de 2012, el correspondiente a la mejora y acondicionamiento de la plataforma.

A la fecha de redacción de este Informe, otro de los contratos, el de la ejecución de la superestructura de vía e instalaciones, continúa en ejecución. En relación con este contrato, en noviembre de 2011 se emitieron certificaciones por un total de 4.699 miles de euros en concepto de acopios de material, si bien parte de los conceptos incluidos no tenían esta naturaleza. Tras la emisión de las facturas, que fueron aceptadas por FEVE, se paralizó la obra dado que su ejecución estaba condicionada por el avance del contrato de la plataforma. En relación con esta irregular facturación, según un informe de ADIF de mayo de 2014, a esa fecha existía todavía un saldo frente al contratista de 1.616 miles, descontado el valor de la obra ejecutada y los acopios de material en obra⁷.

Los otros dos contratos correspondientes a nuevos tramos fueron resueltos y liquidados al haberse decidido su no ejecución con posterioridad a su formalización. En el caso de uno de los tramos, cuya obra iba a realizarse conjuntamente con el Ayuntamiento de León, los equipos acopiados fueron, en un primer momento, redestinados a otros tramos siendo, posteriormente, alguno de ellos recomprado por el contratista por el 30% de su precio inicial, suponiendo una pérdida para FEVE de 460 miles de euros. En cuanto al otro contrato, en el ramal al Hospital, en marzo de 2012, tras cinco meses de ejecución de las obras, se decidió no realizarlo; dado que en 2011 se habían facturado acopios de material, en la liquidación del contrato en 2012 se emitió una certificación negativa por 846 miles de euros (apartado II.6.2.).

Décima.- Para la adquisición de tranvías y material de repuesto para los mismos se formalizaron por FEVE cinco contratos entre mayo de 2010 y diciembre de 2011, por un total de 53.530 miles de euros. Todos estos contratos han sido declarados nulos por el Ministerio de Fomento en septiembre de 2013 como resultado de un procedimiento de revisión de oficio, si bien en mayo de 2015 la Sala de lo Contencioso Administrativo de la Audiencia Nacional ha anulado las Resoluciones que decretaban la nulidad de los contratos.

El origen de estos contratos se encuentra en un procedimiento abierto para la compra de 4 tren-tram diésel eléctrico, que se dejó desierto ya que dos de las empresas que participaron en él

⁷ A pesar de que ADIF manifiesta en las alegaciones que todos los anticipos están regularizados a la fecha de redactar las mismas, la Entidad no ha aportado documentación acreditativa alguna en relación con el anticipo efectuado en este contrato.

presentaron propuestas económicas muy superiores a la base de licitación y la tercera no alcanzó el mínimo exigido en su propuesta técnica. A continuación, FEVE inició un procedimiento negociado sin publicidad al que invitó a las tres empresas anteriores, pero en el que se modificó el objeto del contrato (3 unidades diésel eléctricas y 1 unidad eléctrica monotensión, se eliminaron las piezas de parque y se estableció un compromiso de adquisición de un total de 28 tranvías en futuros procedimientos), vulnerándose de una manera clara los principios de publicidad y transparencia. En mayo de 2011 se adjudicó este primer contrato y en el plazo de un mes se adjudicó un segundo contrato para poder disponer de las 4 unidades diésel eléctricas y las 4 unidades eléctricas monotensión que se estimaban necesarias para la red de León. Posteriormente, tras la supresión de la electrificación en León y la no realización de los dos ramales nuevos, las unidades eléctricas monotensión dejaron de ser necesarias para FEVE.

En abril de 2011 se adjudicó la compra de 4 unidades eléctricas bitensión, destinadas al tranvía de Avilés, cuyas obras de infraestructura nunca llegaron a proyectarse por FEVE sino que lo habían sido por el Ministerio. En esta misma fecha se contrató el suministro de piezas de repuesto para las unidades diésel-eléctricas y monotensión y en enero de 2012 se contrató el de las piezas para las unidades bitensión. Posteriormente, en junio de 2012 se firmó un protocolo para que las unidades bitensión se fabricaran como diésel-eléctricas, las únicas que podían tener uso en la red de FEVE a dicha fecha.

La liquidación de los contratos anulados, si se produjera, podría dar lugar a la necesidad de indemnizar los daños y perjuicios al contratista que podían ascender a 43.798 miles de euros, importe del que habría que descontar las facturas pagadas por FEVE. De hecho, en 2014 el contratista ha presentado una demanda civil (apartado II.6.2.).

Undécima.- Para la adquisición de nuevos trenes de tracción diésel se formalizaron dos contratos en octubre de 2007 y en diciembre de 2008 por un importe total de adjudicación de 68.632 miles de euros. En el primero de los contratos la facturación final de todos los trenes se produjo en diciembre de 2009, imputándose la inversión al presupuesto de dicho año, si bien la recepción provisional de los trenes no se produjo hasta 2010 y enero 2011; al menos, facturas por 11.305 miles deberían haberse registrado en 2010 en lugar de en 2009.

En el segundo de los contratos, cuatro meses después de su formalización se firmó un modificado para que 6 de los trenes monocabina de dos vagones se construyeran como trenes bicabina de un vagón (en total 12 trenes), lo que supuso un incremento de precio en 3.000 miles de euros y un cambio relevante en el objeto del contrato. En este contrato también la totalidad de la facturación se registró a finales de 2010, cuando parte de los trenes no fueron recepcionados hasta el ejercicio siguiente; al menos, facturas por 8.973 miles no debieron registrarse en 2010 (apartado II.6.2.).

Duodécima.- En uno de los dos contratos para la adquisición de material para los trenes de mercancías, se han ejecutado los avales presentados dado que la empresa adjudicataria (filial de FEVE) no se ha responsabilizado de la subsanación de defectos en los frenos de los vagones entregados. En el otro, la empresa adjudicataria no ha podido cumplir con el contrato al entrar en concurso de acreedores; en este segundo contrato el administrador concursal tiene retenidos diversos vagones de FEVE utilizados para pruebas y los bienes correspondientes a la parte del

contrato ejecutada En ambos casos, la ejecución de los contratos se ha visto afectada por incidencias relacionadas con la solvencia técnica o económica del adjudicatario habiéndose constatado que la acreditación de ambos aspectos presento deficiencias en la fase de adjudicación (apartado II.6.2.).

Decimotercera.- El contrato para la construcción de un centro de formación de FEVE en Oviedo fue formalizado en enero de 2011, si bien las obras no llegaron a iniciarse, habiéndose realizado únicamente el replanteo, debido a la oposición de los vecinos de la finca colindante. En junio de 2011 el Consejo de Dirección de FEVE decidió resolver el contrato ante el riesgo de incremento de los costes y de suspensiones en la obra. En la liquidación del contrato, además de abonarse al contratista una indemnización por el beneficio industrial de la obra que se dejó de ejecutar (178 miles de euros), FEVE también abonó otros 214 miles en concepto de gastos de administración incurridos hasta el momento de la comunicación de paralización y resolución del contrato; no se considera justificada la asunción por parte de FEVE de algunos de estos gastos.

Tras la resolución del anterior contrato, en agosto de 2010 se inició el expediente para la compra de un local de oficinas en Oviedo, formalizándose al día siguiente del inicio del expediente un contrato de opción de compra sobre un local por un precio de 2.200 miles de euros. La formalización del contrato de compraventa se produjo en septiembre de 2011. El valor de compra pagado estaba soportado por una tasación de la arquitecta a la que se encomendaba el proyecto de reforma del local y para la fijación del precio se tomaban referencias para las no se especifica el origen de los datos. De la tasación encargada posteriormente a SEGIPSA se deduce que el precio pagado fue superior al de mercado. Actualmente se encuentra en tramitación en la Sección de Enjuiciamiento de este Tribunal un procedimiento de reintegro por alcance correspondiente a esta operación. Además, la Abogacía del Estado ha presentado en los juzgados de lo penal de Oviedo una querrela por una presunta operación irregular de compraventa inmobiliaria, que ha sido admitida a trámite (apartado II.6.2.).

Decimocuarta.- FEVE adquirió en diciembre de 2010, por un total de 1.770 miles de euros, los dos únicos edificios que no eran de su titularidad o del Ayuntamiento dentro del Sector NC 06-03 del Plan General de Ordenación Urbana de León, sobre el que tenía los derechos urbanísticos. El valor pagado por dicha adquisición estaba soportado por una tasación realizada por un arquitecto que no era independiente, puesto que tenía otros contratos con FEVE. De la tasación encargada posteriormente a SEGIPSA se deduce que el precio pagado fue superior al de mercado. En relación con esta operación se ha nombrado delegado instructor para la práctica de diligencias previstas en el artículo 47.1 de la Ley de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, que se tramitan con carácter previo a la fase jurisdiccional, al objeto de que se determine la posible exigencia de responsabilidad contable (apartado II.6.2.).

IV. RECOMENDACIONES

Primera.- La selección y planificación de las inversiones en infraestructuras de transporte por ferrocarril y, en particular, las que tenía encomendadas FEVE antes de su supresión, deberían estar sustentadas en estudios solventes que evalúen el impacto socio-económico de las actuaciones, al objeto de evitar que se acometan inversiones altamente deficitarias desde el punto de vista económico y con poco impacto en la mejora del servicio a los ciudadanos. De esta forma se garantizaría la continuidad de los proyectos que se inicien con independencia de los eventuales cambios de los gestores de las entidades que tienen encomendada su ejecución.

Segunda.- Dado que desde la supresión de FEVE la red de ancho métrico se ha incorporado al modelo dual ferroviario español, en el que se separa la administración de las infraestructuras ferroviarias de la prestación de los servicios de transporte, se hace necesario que entre ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora exista una adecuada coordinación de las actuaciones que garantice la existencia de los equipos de transporte necesarios para que sea posible la explotación de los nuevos tramos de la red que entren en explotación.

Tercera.- Teniendo en cuenta las deficiencias detectadas en la gestión del inventario de FEVE, ADIF y las entidades del Grupo RENFE-Operadora deberían adaptar, en sus respectivos inventarios, los datos correspondientes a los activos de FEVE recibidos tras su supresión, de modo que se garantice el control físico de los bienes, la aplicación de criterios de amortización más precisos y diferenciados por componentes y la baja del valor de los componentes sustituidos en las reparaciones de bienes.

Cuarta.- En relación con las incidencias o eventualidades que han surgido en la ejecución de determinados convenios y contratos suscritos en su día por FEVE y que, actualmente, han asumido ADIF o las entidades del Grupo RENFE-Operadora, se considera más conveniente, a efectos de minimizar el impacto económico de dichas incidencias, que por parte de estas Entidades se realicen las actuaciones necesarias tendentes a liquidar o resolver esos convenios o contratos mediante la negociación con las otras partes, evitando acudir a la vía jurisdiccional.

Madrid, 23 de julio de 2015

EL PRESIDENTE

Ramón Álvarez de Miranda García

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

- ANEXO I.-** CUENTAS ANUALES.
A) BALANCE DE SITUACIÓN EJERCICIOS 2004 A 2007.
B) BALANCE DE SITUACIÓN EJERCICIOS 2008 A 2012.
C) CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS EJERCICIOS 2004 A 2007.
D) CUENTA DE PERDIDAS Y GANANCIAS EJERCICIOS 2008 A 2012.
- ANEXO II.-** PRINCIPALES PROYECTOS DE INVERSIÓN EN OBRAS EN LÍNEAS PREVISTOS EN EL PLAN DE INVERSIONES 2005-2009 POR COMUNIDADES AUTÓNOMAS.
- ANEXO III.-** DETALLE INVERSIONES DESAGREGADAS POR CONTRAÍDOS (2005 A 2012).
- ANEXO IV.-** DETALLE DE INVERSIONES POR EJERCICIOS, PROVINCIA Y PROGRAMAS (2005-2012).
- ANEXO V.-** MUESTRA CONTRATOS ANALIZADA.

ANEXO I
CUENTAS ANUALES

A) BALANCE DE SITUACIÓN EJERCICIOS 2004 A 2007

(en miles de euros)

	2004	2005	2006	2007	PASIVO			
B) INMOVILIZADO	619.917	649.440	646.196	673.955	A) FONDOS PROPIOS			
II. Inmovilizaciones inmateriales	51.457	54.125	55.501	57.918	151.818	151.818	151.818	151.818
1. Gastos de investigación y desarrollo	5.040	7.502	8.162	9.774	-10.031	-10.031	-10.031	-10.031
2. Concesiones, patentes, licencias, marcas y similares	22	22	22	22	6.513	6.513	6.513	6.513
5. Aplicaciones informáticas	2.330	2.826	3.155	3.617	-56.286	-47.438	-49.467	-43.701
6. Derechos de uso de bienes de dominio pública explo.	51.580	52.686	54.568	56.748	-9.868	-16.050	15.381	-16.296
7. Derechos de uso de bienes de Patrimonio del Estado	45	45	45	45	330.218	332.085	345.073	347.363
8. Amortizaciones	-7.560	-8.956	-10.451	-12.288	330.184	332.052	345.041	347.332
III. Inmovilizaciones materiales	567.314	594.226	589.316	614.557	34	33	32	31
1. Terrenos y construcciones	619.000	654.748	652.302	701.164	16.153	18.525	5.601	6.989
2. Instalaciones técnicas y maquinaria	358.431	372.121	408.546	407.974	185.575	201.329	220.432	214.649
3. Otras instalaciones, utillaje y mobiliaria	7.143	7.629	7.827	7.950	185.556	201.137	220.338	214.539
4. Anticipos e inmovilizaciones materiales en curso	52.697	70.278	69.822	63.325	20	192	94	110
					C) PROVISIONES PARA RIESGOS Y GASTOS			
					D) ACREEDORES A LARGO PLAZO			
					II. Deudas con entidades de crédito			
					IV. Otros acreedores			

(en miles de euros)

	2004	2005	2006	2007	PASIVO				
	2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007	2007
ACTIVO									
5. Otro inmovilizado	10.077	13.557	15.238	41.692	3. Fianzas y depósitos recibidos a larga plazo	20	192	94	110
7. Amortizaciones	-480.036	-524.107	-564.419	-607.546	E) ACREEDORES A CORTO PLAZO	40.051	65.269	80.691	88.847
IV. Inmovilizaciones financieras	1.147	1.089	1.379	1.480	II. Deudas con entidades de crédito	5.633	6.841	10.156	8.645
3. Participación en empresas asociadas	253	253	253	283	1. Préstamos y otras deudas	5.108	6.428	8.977	7.411
6. Otros créditos	471	468	707	778	2. Deudas por intereses	525	413	1.180	1.234
7. Depósitos y fianzas entregados a largo plazo	476	476	476	476	IV. Acreedores comerciales	8.389	7.688	10.141	12.093
8. Provisión por depreciación valores negociables	-53	-108	-57	-57	1. Anticipos recibidos por pedidos	2	0	0	0
D) ACTIVO CIRCULANTE:	34.225	52.581	119.815	72.197	2. Deudas representadas por compras o prestaciones de serv.	8.387	7.688	10.141	12.093
II. Existencias	8.640	8.912	8.796	8.448	V. Otras deudas no comerciales	26.029	50.740	60.394	68.109
2. Materias primas y otros aprovisionamientos	9.549	9.821	9.787	8.769	1. Administraciones públicas	3.910	4.624	4.515	4.446
7. Provisiones	-909	-909	-991	-321	3. Otras deudas	18.622	42.649	52.235	60.695
III. Deudores	13.033	26.764	103.222	52.374	4. Remuneraciones pendientes de pago	2.383	2.236	2.111	1.640
1. Clientes por ventas y prestaciones de servicios	6.457	7.891	9.052	9.283	5. Fianzas y depósitos recibidos a corto plazo	1.115	1.230	1.533	1.328
4. Deudores varios	2.859	3.031	5.432	6.907					
5. Personal	46	48	88	85					
6. Administraciones públicas	5.109	17.365	90.243	37.969					
7. Provisiones	-1.440	-1.570	-1.594	-1.871					
IV. Inversiones financieras temporales	11.664	16.340	7.529	10.590					
VI. Tesorería	612	515	232	737					
VII. Ajustes por periodificación	277	49	38	49					
TOTAL ACTIVO	654.143	702.021	766.011	746.152	TOTAL PASIVO	654.143	702.021	766.011	746.152

ANEXO I
CUENTAS ANUALES
B) BALANCE DE SITUACIÓN EJERCICIOS 2008 A 2012

ACTIVO	(en miles de euros)									
	2008	2009	2010	2011	2012	2008	2009	2010	2011	2012
A) ACTIVO NO CORRIENTE	713.214	774.802	832.339	830.980	785.130	PATRIMONIO NETO Y PASIVO				
I. Inmovilizado intangible.	1.175	4.089	11.030	8.725	10.831	A) PATRIMONIO NETO				
1. Desarrollo.	105	0	0	8.725	0	A-1) Fondos propios.				
5. Aplicaciones informáticas.	1.070	4.089	11.030	0	10.831	I. Capital.				
II. Inmovilizado material.	709.663	768.259	817.410	818.595	772.066	III. Reservas.				
1. Terrenos y construcciones.	378.480	399.620	456.027	462.082	468.305	V. Resultados de ejercicios anteriores.				
2. Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material.	232.342	253.269	257.449	274.094	237.233	VI. Otras aportaciones de socios.				
3. Inmovilizado en curso y anticipos.	98.841	115.370	103.933	82.420	66.527	VII. Resultado del ejercicio.				
III. Inversiones inmobiliarias.	737	720	699	1.077	1.060	A-3) Subvenciones, donaciones y legados recibidos.				
1. Terrenos.	259	259	256	651	651	B) PASIVO NO CORRIENTE				
2. Construcciones.	478	461	443	426	409	I. Provisiones a largo plazo.				
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	226	212	326	307	234	II. Deudas a largo plazo.				
						2. Deudas con entidades de crédito.				

(en miles de euros)

	2008	2009	2010	2011	2012		2008	2009	2010	2011	2012
ACTIVO						PATRIMONIO NETO Y PASIVO					
V. Inversiones financieras a largo plazo.	1.413	1.522	2.874	2.276	939	3. Acreedores por arrendamiento financiero.	0	243	199	136	68
B) ACTIVO CORRIENTE	94.085	64.350	114.363	57.457	29.343	5. Otros pasivos financieros.	236	238	255	309	206
I. Activos no corrientes mantenidos para la venta.	12.114	8.714	8.714	3.666	3.678	IV. Pasivos por impuesto diferido.	96.843	11.076	13.305	13.558	13.433
II. Existencias.	8.326	8.013	7.844	8.000	5.161	V. Periodificaciones a largo plazo.	0	0	1.300	1.200	5.685
III. Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar.	70.408	46.500	48.067	23.747	19.415	C) PASIVO CORRIENTE	135.044	127.409	160.369	71.224	155.283
IV. Inversiones en empresas del grupo y asociadas a corto plazo.	0	0	0	200	0	II. Provisiones a corto plazo.	0	0	5.027	600	1.598
V. Inversiones financieras a corto plazo.	1.392	169	48.625	20.153	6	III. Deudas a corto plazo.	88.296	113.108	133.128	55.159	135.525
VI. Periodificaciones a corto plazo.	970	0	5	9	0	2. Deudas con entidades de crédito.	12.435	24.382	33.253	33.968	95.458
VII. Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	875	954	1.109	1.682	1.084	3. Acreedores por arrendamiento financiero.	0	81	66	68	68
						5. Otros pasivos financieros.	75.861	88.645	99.809	21.124	39.999
						V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	46.748	14.301	22.114	15.364	18.060
						VI. Periodificaciones a corto plazo.	0	0	100	100	100
TOTAL ACTIVO	807.299	839.152	946.702	888.438	814.473	TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO	807.299	839.152	946.702	888.438	814.473

ANEXO I
CUENTAS ANUALES
C) CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS EJERCICIOS 2004 A 2007

		(en miles de euros)							
		2004	2005	2006	2007	2004	2005	2006	2007
DEBE	HABER								
A) GASTOS	B) INGRESOS	150.112	156.907	163.630	179.847	140.243	140.857	179.011	163.552
2. Aprovisionamientos	1. Importe neto de la cifra de negocios	8.912	10.234	11.337	11.088	29.090	30.449	33.263	34.347
3. Gastos de personal	3. Trabajos efectuados por la empresa para el inmovilizado	64.489	67.675	70.498	73.040	183	140	378	538
4. Dotaciones para amortizaciones de inmovilizado	4. Otros ingresos de explotación	42.850	45.864	46.710	48.495	79.406	82.350	86.905	92.035
5. Variación de las provisiones de tráfico	I. PÉRDIDAS DE EXPLOTACION	-1.493	1.254	-1.542	-1.019	32.781	38.075	33.065	36.304
6. Otros gastos de explotación	7. Otros intereses e ingresos asimilados	26.703	25.986	26.608	31.619	75	337	433	2.037
I. BENEFICIOS DE EXPLOTACION	8. Diferencias positivas de cambio	0	0	0	0	0	0	0	0
7. Gastos financieros y gastos asimilados	II. RESULTADOS FINANCIEROS NEGATIVOS	4.593	5.033	6.478	9.587	4.518	4.696	6.045	7.550
9. Diferencias negativas de cambio	III. PÉRDIDAS DE LAS ACTIVIDADES ORDINARIAS	0	0	0	0	37.299	42.771	39.110	43.854
II. RESULTADOS FINANCIEROS POSITIVOS	9. Beneficios en enajenación de inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	0	0	0	0	1.631	399	2.250	3.230
III. BENEFICIOS ACTIVIDADES ORDINARIAS	11. Subvenciones de capital transferidas al resultado del ejercicio.	0	0	0	0	28.385	27.087	28.244	29.710
10. Variación provisión inmovilizado y cartera control.	12. Ingresos extraordinarios	0	55	2	0	80	7	21.825	1.372
11. Pérdidas procedentes del inmovilizado inmaterial, material y cartera de control	13. Ingresos y beneficios de otros ejercicios	66	9	0	13	1.393	88	5.713	285
13. Gastos extraordinarios	IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS NEGATIVOS	3.260	360	2.472	6.710	0	0	0	0
14. Gastos y pérdidas de otros ejercicios	V. RESULTADO DEL EJERCICIO (PERDIDAS)	733	437	1.066	314	9.868	16.050	0	16.296
IV. RESULTADOS EXTRAORDINARIOS POSITIVOS		27.431	26.721	54.491	27.558				
V. RESULTADO DEL EJERCICIO (BENEFICIOS)		0	0	15.381	0				

ANEXO I
CUENTAS ANUALES
D) CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS EJERCICIOS 2008 A 2012

en miles de euros)

	2008	2009	2010	2011	2012
A) OPERACIONES CONTINUADAS					
1. Importe neto de la cifra de negocios	32.518	29.176	31.053	34.902	36.434
3. Trabajos realizados por la empresa para su activo	374	540	363	326	233
4. Aprovisionamiento	-12.496	-9.806	-11.461	-14.711	-21.661
5. Otros ingresos de explotación	93.904	5.937	4.963	5.094	4.527
6. Gastos de personal	-81.087	-83.831	-78.579	-71.437	-70.191
7. Otros gastos de explotación	-33.568	-33.013	-34.626	-33.367	-34.843
8. Amortización del inmovilizado	-48.140	-48.531	-55.688	-57.928	-58.137
9. Imputación de subvenciones de inmovilizado no financiero y otras	29.052	2.806	5.395	3.118	3.251
10. Excesos de provisiones	2.816	857	101	534	1.049
11. Deterioro y resultado por enajenación inmovilizado	3.742	4.704	3.806	389	-41.179
13. Otros resultados	-263	-2.037	-3.270	-3.880	-3.543
A.1. RESULTADO DE EXPLOTACION	-13.148	-133.198	-137.944	-136.959	-184.058
12. Ingresos financieros	183	277	190	354	131
13. Gastos financieros	-11.418	-8.220	-8.051	-11.059	-14.753
15. Diferencias de cambio	0	0	0	0	0
16. Deterioro y resultado por enajenaciones de instrumentos financieros	0	0	-129	-100	-273
A.2. RESULTADO FINANCIERO	-11.235	-7.943	-7.990	-10.804	-14.895
A.3. RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS	-24.383	-141.141	-145.934	-147.763	-198.952
A.4. RESULTADO DEL EJERCICIO DE OPERACIONES CONTINUADAS	-24.383	-141.141	-145.934	-147.763	-198.952
A.5. RESULTADO DEL EJERCICIO	-24.383	-141.141	-145.934	-147.763	-198.952

ANEXO II**PRINCIPALES PROYECTOS DE INVERSIÓN EN OBRAS EN LINEAS PREVISTOS EN EL PLAN DE INVERSIONES 2005-2009 POR COMUNIDADES AUTONOMAS**

- Galicia: dotación de doble vía en el tramo Ferrol- Xuvia y dotaciones de seguridad en el tramo Ferrol-Ribadeo (señalización, enclavamientos y bloqueos automáticos).
- Asturias: finalización de la renovación de vía en el corredor principal de transporte de mercancías (Avilés-Ariz) y adecuación de la infraestructura para soportar cargas de 20 toneladas por eje; finalización de las dotaciones de seguridad en este eje; integración en el puesto de mando de El Berrón de todos los telemandos de las instalaciones; finalización de la red interna de comunicaciones en las cercanías; adecuación a normativa de las protecciones de los pasos a nivel.
- Cantabria: renovación del 85% de la vía del corredor principal de transporte de mercancías y adecuación de la infraestructura para soportar cargas de 20 toneladas por eje; finalización de las dotaciones de seguridad en todas las líneas; integración en el puesto de mando de Santander de todos los telemandos de las instalaciones; finalización de la red interna de comunicaciones en las cercanías; adecuación a normativa de las protecciones de los pasos a nivel.
- País Vasco: finalización de la renovación de vía en el corredor principal y en la red de cercanías y adecuación de la infraestructura para soportar cargas de 20 toneladas por eje; iniciar la electrificación del ramal Basurto-Ariz; finalización de las dotaciones de seguridad en todas las líneas; integración en el puesto de mando de Bilbao de todos los telemandos de las instalaciones; adecuación a normativa de las protecciones de los pasos a nivel.
- Castilla y León: finalización de las dotaciones de seguridad en el tramo León-Guardo; dotación de enclavamientos al 50% de las estaciones del tramo Guardo-Balmaseda; adecuación a normativa de las protecciones de los pasos a nivel; adecuación de las terminales de mercancías de la Robla y Guardo.
- Murcia: Supresión del 45% de los pasos a nivel existentes.

ANEXO III

DETALLE INVERSIONES DESAGREGADAS POR CONTRAIDOS (2005 A 2012)

(en miles de euros)

CONTRAIDO	DENOMINACIÓN	CERTIFICADO	MAYOR VALOR POR PRORRATA	TRABAJO PROP.INM.	TOTAL INVERSION ACTIVADA
PROGRAMA 1 - OBRAS EN LINEAS					
1	GIJON-LAVIANA	27.247,85	255,70	53,40	27.556,96
2	GIJON-PRAVIA-CUDILLERO	20.745,80	139,67	62,07	20.947,55
3	OVIEDO-PRAVIA-SAN ESTEBAN	13.266,61	145,26	56,94	13.468,81
4	TRUBIA-COLLANZO	10.012,40	24,77	81,41	10.118,57
5	OVIEDO-INFUESTO	8.936,08	290,68	37,75	9.264,51
6	SANTANDER-LIERGANES	10.939,65	100,23	105,66	11.145,53
7	SANTANDER-CABEZÓN	25.450,34	542,90	105,41	26.098,65
8	BILBAO-BALMASEDA	42.158,39	310,23	457,87	42.926,49
9	GUARDO-ARIJA	7.131,62	33,28	49,42	7.214,32
10	FERROL-ORTIGUEIRA	11.355,61	182,03	58,87	11.596,51
11	CARTAGENA-LOS NIETOS	3.287,08	96,54	12,79	3.396,41
12	ORTIGUEIRA-VEGADEO	6.390,94	42,56	49,49	6.483,00
13	INFUESTO-UNQUERA	37.083,42	536,90	263,91	37.884,23
14	OREJO-CARRANZA	29.708,62	624,45	384,39	30.717,47
15	BALMASEDA-ARIJA	6.395,88	112,65	89,85	6.598,39
16	FRENADO AUTOMATICO	0,00	0,00	0,00	0,00
32	LEON-GUARDO-LA ROBLA	41.926,52	362,95	128,43	42.417,91
33	UNQUERA-CABEZON	19.772,99	38,75	99,41	19.911,15
34	CARRANZA-ARANGUREN	22.105,40	475,24	409,36	22.990,00
35	VEGADEO-CUDILLERO	15.662,61	2,43	58,35	15.723,39
39	PASOS A NIVEL	0,00	0,00	0,00	0,00
83	VARIAS LINEAS GALICIA	44,11	0,00	0,00	44,11
84	VARIAS LINEAS ASTURIAS	2.063,19	0,00	9,29	2.072,48
85	VARIAS LINEAS CANTABRIA	1.662,41	0,00	0,00	1.662,41
86	VARIAS LINEAS PAIS VASCO	122,86	0,00	0,00	122,86
87	VARIAS LINEAS CYL	206,41	0,00	0,00	206,41
89	VARIAS LINEAS FEVE	8.228,49	0,00	192,13	8.420,61
	TOTAL	371.905,28	4.317,23	2.766,21	378.988,72

CONTRAIDO	DENOMINACIÓN	CERTIFICADO	MAYOR VALOR POR PRORRATA	TRABAJO PROP.INM.	TOTAL INVERSION ACTIVADA
PROGRAMA 2 - MATERIAL Y TALLERES					
17	MATERIAL VIAJEROS S/2700	34.350,11	0,00	0,00	34.350,11
18	MATERIAL VIAJEROS	78.954,10	2.081,29	0,00	81.035,39
20	MATERIAL REMOLCADO	17.817,40	357,86	0,00	18.175,25
21	TALLERES	2.037,84	10,70	0,00	2.048,54
24	INTALACIONES COMPLEMENTARIAS	1.110,36	3,41	0,00	1.113,77
25	INSTALACIONES COMPLEM. CERCAN	130,84	0,00	0,00	130,84
36	LOCOMOTORAS	1.466,11	40,86	0,00	1.506,97
41	MATERIAL TRENES TURISTICOS	12.205,81	0,00	0,00	12.205,81
60	MATER.VIAJ.S / 2400	451,34	0,00	0,00	451,34
61	MATER.VIAJ.S / 2600	858,37	0,00	0,00	858,37
62	MATERIAL VIAJEROS S/4000	18.527,06	0,00	0,00	18.527,06
64	CONJUNTOS 3D Y FAT	79,34	0,00	0,00	79,34
65	MATER.VIAJ.S / 3500	136,83	0,00	0,00	136,83
66	MATERIAL VIAJEROS S/3300	3.255,45	0,00	0,00	3.255,45
67	MATER.VIAJ.S / 3600	2.257,15	0,00	0,00	2.257,15
68	MATER.VIAJ.S / 3800	768,11	0,00	0,00	768,11
69	ACTUACIONES EN DEPOSITOS DE C	28,38	0,00	0,00	28,38
70	VAGONES 2SGHMMNS	341,17	0,00	0,00	341,17
72	MATERIAL VIAJEROS S / 2900	142,01	0,00	0,00	142,01
74	VAGONES S / 2SS	697,98	0,00	0,00	697,98
75	DISEÑO Y CONSTR. 120 VAGONES	147,61	0,00	0,00	147,61
76	VAGONES S / 2TT	1.225,18	0,00	0,00	1.225,18
77	VAGONES S / 2JJ	0,00	0,00	0,00	0,00
78	PARQUE MATER.AUXILIAR MERCANC	629,00	0,00	0,00	629,00
80	LOCOMOTORAS S / 1500	642,62	0,00	0,00	642,62
81	LOCOMOTORAS S / 1600	4.653,07	0,00	0,00	4.653,07
82	LOCOMOTORAS S / 1900	1.934,25	0,00	0,00	1.934,25
	TOTAL	184.847,48	2.494,11	0,00	187.341,59

CONTRAIDO	DENOMINACIÓN	CERTIFICADO	MAYOR VALOR POR PRORRATA	TRABAJO PROP.INM.	TOTAL INVERSION ACTIVADA
PROGRAMA 3 - INVERSIONES DIVERSAS					
19	PIEZAS DE REPUESTO	6.935,86	187,86	0,00	7.123,72
22	MEDIOS AUXILIARES DE MERCANCI	4,17	0,00	0,00	4,17
23	OBRAS INSTALACIONES Y MANT. C	585,65	0,00	0,00	585,65
26	DESARROLLOS SOFTWARE	6.149,55	96,30	0,00	6.245,85
27	ESTUDIOS TECNICOS INFRAEST. Y	10.630,40	56,91	39,63	10.726,94
28	INVENTARIO	0,00	0,00	0,00	0,00
29	OTRAS INVERSIONES	823,09	14,97	0,00	838,06
30	ACOPIOS DIVERSOS PARA OBRAS	6.044,42	236,27	0,00	6.280,69
31	MAQUINARIA Y UTILLAJE	884,20	32,20	0,00	916,40
37	TERRENOS PARA INFRAEST. Y OBR	90,30	0,00	0,00	90,30
42	OTRAS INVERSIONES EN RR.HH.	3.508,49	0,00	0,00	3.508,49
43	PIEZAS DE REPUESTO MERCANCIAS	665,71	0,00	0,00	665,71
44	MAQUINARIA Y UTILLAJE DE TALL	350,52	0,00	0,00	350,52
45	PROTECCION Y SEGURIDAD - CCTV	4.542,85	0,00	0,00	4.542,85
46	ESTUDIOS TÉCNICOS DIRECCIÓN R	724,15	60,75	0,00	784,91
47	OTRAS INVERSIONES.- DIR.GRAL.	3.112,63	108,69	0,00	3.221,32
48	PUESTOS DE MANDO Y C.U.O.	18.662,48	10,82	0,00	18.673,31
49	ACTUACIONES COMPLEMEN. INFRAE	8.913,71	17,02	7,31	8.938,04
50	OTRAS INVERSIONES DE CERCANIA	22.395,44	478,64	0,00	22.874,08
51	ESTUDIOS TECNICOS DE LA DIR.	370,53	0,00	0,00	370,53
52	EQUIPOS DE IMPRESION	1.879,28	0,00	0,00	1.879,28
53	P.CIVIL Y SEGURIDAD - MEJORA	1.911,22	0,00	12,57	1.923,79
55	OTRAS INVERSIONES DE TRENES T	583,23	0,00	0,00	583,23
56	A.T. GESTION DE CAPACIDAD	269,32	0,00	0,00	269,32
57	TERRENOS DE PATRIMONIO	4.756,43	0,00	0,00	4.756,43
58	OBRA CIVIL EN EDIFICIOS Y EST	260,95	0,00	0,00	260,95
59	ACT. COMPLEMENT GEST. CAPACID	57,39	0,00	0,00	57,39
90	HARDWARE SISTEMAS INFORMATICO	1.461,38	0,00	0,00	1.461,38
91	EQUIP. TELECOMUNICACIONES Y C	798,89	0,00	0,00	798,89
	TOTAL	107.372,26	1.300,45	59,51	108.732,22
	SUMA TOTAL	664.125,02	8.111,79	2.825,72	675.062,53

ANEXO V
MUESTRA DE CONTRATOS ANALIZADA

(en miles de euros)

PROVINCIA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Acumulado
PROGRAMA 1-OBRAS EN LINEAS									
BURGOS	775,70	1.434,40	467,63	1.205,56	1.679,99	310,76	40,34	145,26	6.059,64
LA CORUÑA	1.721,46	1.325,72	1.692,41	4.486,78	1.648,24	821,04	137,48	136,25	11.969,39
LEON	1.621,68	1.730,07	2.640,82	2.554,34	2.942,32	11.986,01	11.658,94	2.817,05	37.951,22
LUGO	177,74	1.991,44	1.193,94	944,83	126,11	597,80	547,00	154,52	5.733,39
MURCIA	903,74	494,09	573,60	302,94	679,93	319,97	75,03	47,11	3.396,41
ASTURIAS	13.030,16	14.137,86	15.785,72	20.837,01	23.156,79	28.048,24	8.834,35	14.618,99	138.449,12
PALENCIA	731,51	941,45	1.720,23	1.879,34	1.301,32	136,87	0,00	27,36	6.738,10
CANTABRIA	12.249,66	13.274,84	12.670,80	17.380,16	13.430,41	6.921,00	8.439,48	5.674,94	90.041,31
VIZCAYA	7.710,30	11.297,12	10.035,93	9.246,61	6.339,94	7.725,20	2.290,87	4.867,86	59.513,82
VARIAS PROVINCIAS DE CASTILLA Y LEON	1.321,59	0,00	0,00	0,00	438,70	283,24	292,71	153,93	2.490,18
VARIAS PROVINCIAS DE GALICIA	196,98	0,00	0,00	0,00	46,41	44,11	436,58	0,00	724,08
VARIAS PROVINCIAS VARIAS COMUNIDADES	0,00	0,00	3.268,74	200,64	1.034,41	2.457,74	172,04	1.572,91	8.706,48
NO REGIONALIZABLE	0,00	0,00	0,00	1.907,46	2.457,00	2.653,40	108,48	89,26	7.215,60
TOTAL	40.440,52	46.626,99	50.049,83	60.945,68	55.281,57	62.305,38	33.033,31	30.305,44	378.988,72
PROGRAMA 2 - MATERIALES Y TALLERES									
LA CORUÑA	0,00	0,00	0,00	0,00	5,30	6,20	42,19	0,00	53,69
LEON	30,62	30,11	0,00	9,66	17,30	0,00	8,74	174,58	271,01
LUGO	0,00	0,00	0,00	18,21	0,00	0,00	4,36	0,00	22,57
MURCIA	0,00	0,00	0,00	0,00	5,00	0,00	2,69	0,00	7,69
ASTURIAS	80,88	110,23	333,43	138,27	434,78	1.133,72	450,42	53,06	2.734,78
PALENCIA	0,00	0,00	0,00	16,38	14,59	13,61	31,87	0,00	76,45
CANTABRIA	20,16	26,80	51,13	70,74	21,69	108,79	30,08	11,50	340,89
VIZCAYA	0,00	7,07	60,10	76,14	82,54	97,02	45,69	219,38	587,94
VARIAS PROVINCIAS VARIAS COMUNIDADES	0,00	0,00	21,55	16,99	13,09	60,61	9,22	2,57	124,03
NO REGIONALIZABLE	23.146,70	12.944,80	8.775,02	24.656,37	44.253,46	36.502,19	10.794,61	22.049,37	183.122,53
TOTAL	23.278,36	13.119,01	9.241,22	25.002,76	44.847,76	37.922,14	11.419,87	22.510,47	187.341,59

ANEXO IV
DETALLE DE INVERSIONES POR EJERCICIOS, PROVINCIAS Y PROGRAMAS (2005 A 2012)

PROVINCIA	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Acumulado
PROGRAMA 3 - INVERSIONES DIVERSAS									
BURGOS	45,28	1,80	90,67	28,20	13,70	14,30	0,18	0,09	194,22
LA CORUÑA	1,23	83,09	33,16	66,92	107,43	52,06	0,39	0,42	344,70
LEÓN	6,79	59,25	238,28	132,37	619,66	2.489,78	969,45	101,26	4.616,84
LUGO	18,96	0,00	106,19	0,35	0,00	6,55	0,00	2,11	134,15
MADRID	198,85	93,80	82,31	21,90	1.224,67	380,53	166,49	0,00	2.168,56
MURCIA	36,53	21,30	29,42	10,46	66,79	35,26	8,56	0,00	208,32
ASTURIAS	468,82	709,92	3.024,01	2.761,18	2.263,31	962,99	2.815,80	243,14	13.249,17
PALENCIA	1,75	9,22	20,68	33,97	18,00	0,00	107,46	0,00	191,08
CANTABRIA	369,31	314,66	1.521,29	949,91	1.313,25	171,10	1.098,74	142,86	5.881,13
VIZCAYA	441,62	132,67	469,99	531,02	695,65	88,14	192,66	101,79	2.653,54
VARIAS PROVINCIAS DE CASTILLA Y LEÓN	0,00	0,00	34,00	13,34	42,73	61,67	1,58	0,00	153,31
VARIAS PROVINCIAS DE GALICIA	3,58	54,96	24,95	126,08	41,44	21,65	0,00	0,00	272,66
VARIAS PROVINCIAS VARIAS COMUNIDADES	6.476,07	13.651,32	7.840,29	3.964,75	1.615,09	2.925,74	1.210,85	923,81	38.607,91
(ANTIGUO) NO REGIONALIZABLE	5,04	0,00	16,14	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	21,18
NO REGIONALIZABLE	4.083,41	5.924,80	7.251,04	7.107,90	6.413,12	2.472,56	2.031,61	4.750,99	40.035,43
TOTAL	12.157,26	21.056,79	20.782,42	15.748,35	14.434,84	9.682,33	8.603,77	6.266,46	108.732,22
TOTAL ACUMULADO	75.876,14	80.802,79	80.073,47	101.696,79	114.564,16	109.909,85	53.066,95	59.082,37	675.062,53

ANEXO V
MUESTRA DE CONTRATOS ANALIZADA

Ejercicio	Naturaleza	Objeto	Importe licitación	Importe adjudicación	Modificados, liquidaciones.	Prorrata	Total activado a 31-12-12
2005	Obras	Fabricación, suministro, instalación y puesta en funcionamiento del sistema de control de accesos en las demarcaciones de FEVE en Asturias, Cantabria, León y Murcia así como de prestación de los servicios de mantenimiento (1)	17.592	14.936	2.931	479	18.345
2005	Obras	Renovación de vía entre Llanes y Vidriago	3.792	3.437	183	391	4.012
2006	Obras	Renovación vía y desvíos estaciones de Gama y Beranga	4.733	3.729	256		3.985
2007	Suministro	Fabricación y suministro de 12 unidades de tren de tracción diésel	38.400	37.683			37.683
2007	Suministro	Diseño, fabricación y suministro de 120 vagones completos, incluidos sus bogies de 20 toneladas por eje, para el transporte polivalente de mercancías.	13.600	12.376	519		12.895
2007	Servicios	Implantación del sistema DAVINCI para el puesto de Mando de El Berrón e integración del Puesto de Mando de Bilbao	9.243	9.243			9.243
2007	Obras	transformación de la tracción y control de 12 unidades serie 3500	9.600	9.216	749		9.965
2008	Suministro	Fabricación y suministro de 11 unidades de tren de tracción diésel - 2ª fase	30.949	30.949	3.000		33.949
2008	Obras	Electrificación tramo Carranza Aranguren. L.A.C. y adaptación de la señalización	7.426	6.179			6.168
2008	Obras	Electrificación tramo Infiesto-Ariondas. L.A.C. y adaptación de la señalización.	5.132	3.917			3.917
2008	Obras	Electrificación tramo Ariondas-Ribadesella. L.A.C. y adaptación de la señalización.	6.218	4.098			4.078
2009	Obras	Renovación de vía entre San Vicente (P.K. 464/207) y Roiz (P.K. 471/630). Tramo Unquera-Cabezón (Cantabria).	5.105	3.948			3.948
2009	Obras	Renovación de vía entre P.K. 107/50 (Matalana) y P.K. 18/750 (límite municipal) del tramo Matalana-Cistierna (León).	5.150	3.708			3.708
2010	Suministro	Fabricación y suministro de 4 unidades Tren-Tram	16.000	15.200			8.475
2010	Obras	Integración de FEVE en el T.M. de León. obras de ejecución de la superestructura de vía e instalaciones	15.484	13.610	-2.341		4.699
2010	Suministro	Protocolo adicional para la contratación de la fabricación y suministro de tres unidades Tren-Tram diésel eléctrico y una unidad Tren-Tram eléctrico monotensión(750V), con perfil de rodadura tranviaria y 100% piso bajo.	11.735	11.736			8.071
2010	Obras	Mejora y acondicionamiento de la plataforma de FEVE en el término municipal de León	7.532	5.862			5.862
2010	Obras	Proyecto de construcción del tranvía de León. Tramo conexión línea de FEVE en c/ Peligros con el complejo Hospitalario.	6.357	5.659			813
2010	Obras	Proyecto constructivo de las instalaciones de electrificación, señalización y comunicaciones del tranvía de León. Tramo conexión estación de León-Plaza de Santo Domingo	3.744	3.369	-310		1.101
2010	Obras	Construcción de un centro de formación de FEVE en Oviedo.	3.581	3.022			0
2011	Suministro	Protocolo adicional 2 al contrato suscrito con fecha 1-6-10 por el que se amplía el número de unidades en cuatro unidades tren tram eléctricas bitensión	18.541	18.541			1.854
2011	Suministro	Fabricación y suministro de piezas de parque para unidades Tren-Tram diésel eléctrico y Tranvía Eléctrico Monotensión.	4.956	4.956			0
2011	Suministro	Fabricación y suministro de piezas de parque para unidades Tren Tram eléctricas bitensión.	3.097	3.097			0
2011	Suministro	Reforma integral de cinco coches cama de tren Al Andalus	975	920			920
2011	Suministro	Suministro e instalación de nuevos equipos de climatización y mejora energética en el tren Al Andalus	975	857			857
2012	Suministro	Fabricación y suministro de 74 conjuntos de capotas móviles para portabobinas Taxu de la serie 5 de FEVE.	1.998	1.852			308
		Suma Expedientes de contratación de obras, servicios y suministros	251.918	232.100	4.987	869	184.855
Ejercicio	Naturaleza	Objeto	presupuesto reservado	Valor en escrituras			Total activado a 31-12-12
2010	Patrimonial	Compra inmueble Sector NC-06-03 del entorno de la Estación de León	1.940	1.770			1.882
2011	Patrimonial	Compra oficinas C/ Ingeniero Marquina de Oviedo	2.900	2.200			2.256
		Suma contratos de adquisición de inmuebles	4.840	3.970			4.138
		Suma total muestra					188.993

(1) Este contrato incluía la implantación, el mantenimiento y los servicios asociados. En los importes reflejados únicamente se incluye la implantación ya que el resto de conceptos no fueron activados.