



# TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.158

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD REALIZADA  
POR LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL  
TRANSPORTE TERRESTRE, S.A., EN EL PERIODO 2012-2014**



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 30 de junio de 2016, el **“INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA ACTIVIDAD DESARROLLADA POR LA SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE S.A., EN EL PERIODO 2012-2014”**, 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.....	11
I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO.....	11
I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN.....	11
I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO.....	12
I.4.-TRÁMITE DE ALEGACIONES.....	14
II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN .....	14
II.1.- INTRODUCCIÓN .....	14
II.2.- FUENTES DE FINANCIACIÓN.....	16
II.2.1.- Aportaciones patrimoniales .....	16
I.2.2.- Fondos Europeos.....	20
II.2.3.- Tesorería e Ingresos financieros .....	22
II.2.4.- Importe neto de la cifra de negocio.....	23
II.3.-ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE SEITSA .....	24
II.3.1.-Convenios de Gestión directa.....	24
II.3.2.-Convenios financieros .....	30
II.3.3- Planificación de las inversiones.....	32
II.3.4.-Gestión contractual .....	34
II.3.5.- Gestión de Personal.....	36
II.4. OTROS ASPECTOS DE LA GESTIÓN.....	37
II.4.1.- Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de mayo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres .....	37
II.4.2.- Otras Actuaciones .....	38
II.5.- SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DEL INFORME ANTERIOR.....	39
III.- CONCLUSIONES.....	41
IV.- RECOMENDACIONES .....	46

ANEXOS



## **SIGLAS Y ACRÓNIMOS**

ADIF	Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias
AGE	Administración General del Estado
CE	Comunidad Europea
CGD	Convenios de Gestión Directa
EBITDA	Beneficio antes del resultado financiero, impuesto, depreciaciones y amortizaciones.
FEDER	Fondo Europeo de Desarrollo Regional
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
LCSP	Ley de Contratos del Sector Público
LGP	Ley General Presupuestaria
LPAP	Ley de Patrimonio de las Administraciones Públicas
PAP	Programa de Actuación Plurianual
RTE	Red Ferroviaria de Titularidad Estatal
SEITTSA	Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A.
TENT-T	Red Trans-European Transport Network Programme.
TRLCSF	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público UE Unión Europea





## RELACIÓN DE CUADROS

Cuadro 1.-	Fuentes de Financiación del período 2012/2014.....	7
Cuadro 2.-	Relación de aportaciones AGE previstas en los convenios para el período 2012-2016 .....	9
Cuadro 3.-	Importe de las ampliaciones de capital por convenio.....	10
Cuadro 4.-	Costes Convenio 2012-2014 .....	11
Cuadro 5.-	Importe pendiente de cobro de las aportaciones previstas de la AGE a 31/13/2014 .....	12
Cuadro 6.-	Importe de los Fondos europeos en el período 2012-2014.....	13
Cuadro 7.-	Situación de los Fondos europeos a 31/12/2014.....	15
Cuadro 8.-	Importe final previsto en los Convenios .....	20
Cuadro 9.-	coste de los CGD de Carreteras 2012-2014.....	21
Cuadro 10.-	Situación a 31/12/2014 de las actuaciones de los CGD de Carreteras.....	21
Cuadro 11.-	Presupuesto de Ejecución .....	24
Cuadro 12.-	Coste de los CGD de Ferrocarriles 2012-2014.....	24
Cuadro 13.-	Situación a 31/12/2014 de las actuaciones de los CGD Ferroviarios.....	25
Cuadro 14.-	Evolución de los convenios financieros .....	27
Cuadro 15.-	Importe de los pagos derivados de los convenios financieros en el período 2012-2014 .....	28
Cuadro 16.-	Comparación entre la inversión prevista en los PGE y la realizada .....	29
Cuadro 17.-	Causas e importe de las desviaciones de los PAP en el período 2012-2014 .....	30
Cuadro 18.-	Evolución y composición de los gastos de personal .....	33
Cuadro 19.-	Evolución y distribución por género del personal de SEITSA .....	35
Cuadro 20.-	Composición por género del Consejo de Administración .....	35
Cuadro 21.-	Número de expedientes, importe y causas de las desviaciones en infraestructura ferroviaria.....	38



## **I.-INTRODUCCIÓN**

### **I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO**

La “Fiscalización de la actividad desarrollada por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre S.A., en el periodo 2012-2014 “ se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas y en ejecución del Programa Anual de Fiscalizaciones para el año 2015, aprobado por el Pleno en su sesión de 30 de octubre de 2014. Las directrices técnicas, conforme a las cuales se ha desarrollado la presente fiscalización, fueron aprobadas por el Pleno en su sesión de 28 de mayo de 2015.

En el “Informe de Fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A.(SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 30 de septiembre de 2010, se recomendaba al Gobierno la agrupación de estas dos entidades en lo referente a las actuaciones realizadas en materia de infraestructuras ferroviarias al depender ambas del Ministerio de Fomento y presentar una serie de coincidencias en la definición de sus objetos sociales. Por otro lado, la intervención de Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) en la construcción de las infraestructuras terrestres genera unos mayores costes de estas inversiones derivados, entre otros, de las comisiones de intermediación. Es por ello, que se consideró de interés, el análisis de la actividad realizada por SEITTSA en los últimos años a fin de determinar si su coste de intermediación compensaba el valor añadido que aportaba.

El Pleno, en su reunión de 26 de marzo de 2015, acordó, a propuesta del Consejero ponente, el inicio de este procedimiento fiscalizador, según lo establecido en el artículo 3b) de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas y lo dispuesto al efecto en la Norma 34 de Procedimientos del Tribunal de Cuentas.

### **I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN**

El ámbito subjetivo de la fiscalización está constituido por SEITTSA y el ámbito objetivo por la actividad desarrollada por la Sociedad, toda ella realizada en el marco de las encomiendas que le hicieron el Ministerio de Fomento y ADIF, en materia de infraestructuras terrestres, en los convenios suscritos para ello.

La fiscalización comprende los ejercicios 2012, 2013 y 2014, extendiéndose, no obstante, a actuaciones u operaciones realizadas en ejercicios anteriores o posteriores a este periodo cuando se ha considerado preciso para el cumplimiento de los objetivos propuestos.

La fiscalización tiene como objetivo general el análisis de la actividad realizada por SEITTSA entre los ejercicios 2012 a 2014, configurándose esencialmente como una fiscalización integral al perseguir, conjuntamente, los objetivos de una fiscalización de cumplimiento, financiera y de gestión. Sus objetivos específicos han sido:

- a) La comprobación del cumplimiento de la normativa legal y estatutaria aplicable a la actividad desarrollada por SEITTSA, en especial la relativa a la adjudicación y ejecución de la actividad contractual.

- b) La comprobación de que el registro de las operaciones fiscalizadas se adecue a los requisitos, principios, criterios y normas contables vigentes aplicables, al objeto de emitir una opinión sobre la fiabilidad de la información que suministran los estados financieros respecto de esas operaciones.
- c) Evaluación de la eficacia, eficiencia y economía alcanzada con la actuación de la Entidad, especialmente en relación con la gestión de la Tesorería y con la ejecución de los convenios financieros y de los convenios de gestión directa.
- d) Realización del seguimiento de las recomendaciones contenidas en el **“Informe de Fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”**.

Asimismo, se ha verificado la observancia de la normativa para la igualdad efectiva de mujeres y hombres en todo aquello que, de conformidad con dicha normativa, pudiera tener relación con el objeto de las actuaciones fiscalizadoras.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras se ha procedido al examen, verificación y análisis de la documentación soporte de las operaciones realizadas por SEITTSA y a la realización de las pruebas sustantivas y de cumplimiento estimadas necesarias para obtener los datos suficientes que permitan fundamentar los resultados de la fiscalización.

Los trabajos de fiscalización se efectuaron tanto en la sede del Tribunal de Cuentas como en las oficinas de SEITTSA y se organizaron, fundamentalmente, en las siguientes áreas de trabajo: fuentes de financiación, convenios de gestión directa, convenios financieros, tesorería y personal.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos, habiendo prestado la Entidad una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. Asimismo, SEITTSA rindió las cuentas anuales de los tres ejercicios fiscalizados en su debido plazo.

### **I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO**

SEITTSA es una sociedad mercantil estatal creada al amparo del artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas (LPAP) por Acuerdo del Consejo de Ministros del 29 de julio de 2005. Se constituyó mediante escritura pública otorgada el 30 de noviembre de 2005, por la Administración General del Estado (AGE), a través de la Dirección General de Patrimonio, haciendo uso de la habilitación prevista en el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, de Medidas Fiscales, Administrativas y de Orden Social, sobre gestión directa en la construcción y/o explotación de determinadas obras públicas en el que se autoriza al Consejo de Ministros a constituir una o varias Sociedades estatales de las previstas por la legislación presupuestaria, cuyo objeto social sea la construcción, explotación o ejecución de las carreteras estatales que al efecto determine el propio Consejo de Ministros. Posteriormente, y de acuerdo con lo previsto en la Disposición Adicional sexagésimo séptima de la Ley 30/2005, de Presupuestos Generales del Estado para 2006, que modifica la Ley 39/2003, del Sector Ferroviario añadiendo los apartados 4 y 5 a su artículo 6º, a SEITTSA se le atribuyeron competencias para la construcción y explotación de las líneas férreas que le encomiende el Ministerio de Fomento.

La creación de la Sociedad, según lo acordado en el Consejo de Ministros que la autorizó, respondió a una doble finalidad, por una parte, a la optimización de los limitados recursos presupuestarios destinados a la construcción y explotación de las infraestructuras de transporte terrestre estatal con lo que se pretendía contribuir al cumplimiento del objetivo de estabilidad presupuestaria; y, por otra parte, al logro de una mayor agilidad en la gestión de la construcción de estas infraestructuras, al considerar que la regulación en materia de contratación aplicable a una sociedad estatal permitía una mayor flexibilidad. Además, a fin de favorecer la consecución de estos objetivos, se contempló la posibilidad de que SEITTSA pudiera financiarse además de con las aportaciones procedentes del Estado con aportaciones de capital privado que se canalizarían mediante la creación de sociedades filiales con capital público-privado, de manera que su actuación no tuviera impacto en la capacidad o necesidad de financiación de las Administraciones Públicas.

SEITTSA tiene personalidad jurídica propia e independiente de la del Estado, plena capacidad jurídica y de obrar. Se rige por lo dispuesto en su escritura de constitución y en sus estatutos, por la LPAP, por la ley 47/2003, General Presupuestaria (LGP), por el Real Decreto- ley 1/2010, Texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, por el Código de comercio y por las disposiciones legales que le fueren de aplicación.

En materia de contratación, los contratos iniciados con anterioridad a la entrada en vigor del Real Decreto Legislativo, 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), se regían por la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público (LCSP) en cuanto a sus efectos, cumplimiento y extinción, incluida su duración y régimen de prórrogas; y los contratos iniciados con posterioridad les era de aplicación lo dispuesto en el precitado Real Decreto.

Su objeto social, tal y como establecen sus estatutos, abarca las siguientes actividades:

a) El proyecto, construcción, conservación, explotación y promoción de infraestructuras del transporte de titularidad estatal, por cuenta de la Administración General del Estado, en el marco del régimen jurídico de los mandatos de actuación que se establezcan. En particular, el mandato podrá comprender, conjunta o alternativamente:

1.- La gestión y control de la construcción de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal.

2.- La explotación, incluyendo la conservación y mantenimiento de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal, tanto de las ya existentes como de las que pueda construir la propia Sociedad.

3.- La explotación de las zonas de dominio público y áreas de servicio, así como de otros elementos funcionales asociados a infraestructuras del transporte de titularidad estatal.

b) La realización de convenios de colaboración con Administraciones Públicas, así como con las Entidades dependientes de aquellas, para el ejercicio de las competencias que les corresponden en materia de infraestructuras del transporte.

Asimismo, la sociedad puede participar en sociedades estatales y privadas para el ejercicio de las actividades enumeradas anteriormente y podrá desarrollar cuantas actividades mercantiles estén directamente o indirectamente relacionadas con su objeto social.

Como antecedentes de esta fiscalización, el 30 de septiembre de 2010, fue aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas el "Informe de Fiscalización de la financiación de las inversiones en

infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”, en el que se recomendaba en relación con SEITTSA el análisis de la conveniencia de que las funciones en materia de infraestructuras ferroviarias desarrolladas por ADIF y SEITTSA se concentrasen en una sola Sociedad estatal; de que la financiación procedente del Estado a la Sociedad se realizase por otros medios distintos a la aportación de capital; y que las previsiones presupuestarias relativas a las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas SEITTSA se ajustasen mejor a las verdadera capacidad de ejecución y financiación que tengan en cada momento esta Entidad.

Los anexos I, II y III de este Informe contienen, respectivamente, el balance de situación, la cuenta de pérdidas y ganancias y el estado de variación del patrimonio neto de SEITTSA de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado.

#### **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 que fueron Presidentes de SEITTSA durante el periodo fiscalizado. Transcurrido el plazo de presentación de alegaciones, no se han formulado alegaciones.

## **II.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN**

### **II.1.- INTRODUCCIÓN**

SEITTSA actúa como entidad instrumental al servicio técnico del Ministerio de Fomento en la construcción y financiación de infraestructuras de transporte terrestre. Sus actuaciones se instrumentan mediante dos tipos de convenios que suscribe con el Ministerio de Fomento y ADIF:

- Los convenios de gestión directa (CGD), por los que SEITTSA se encarga del pago de las expropiaciones y de la licitación, adjudicación, contratación y pago de las obras cuya ejecución le encomienden el Ministerio de Fomento y ADIF, manteniendo dichas obras en su balance como Existencias, hasta su entrega al Ministerio de Fomento o a ADIF. Su valor a 31 de diciembre de 2014 ascendía a 4.072.632 miles de euros, de los que 1.277.336 miles correspondían al periodo fiscalizado. Derivada de esta actividad, durante el periodo 2012-2014, SEITTSA formalizó siete contratos de obras por un importe de 22.172 miles, se aprobaron modificaciones en el importe de 28 contratos así como 107 prórrogas.
- Los convenios financieros, mediante los cuales SEITTSA financia el pago de las certificaciones de obra que se le indiquen por el Ministerio de Fomento, en relación con la construcción de determinadas estructuras ferroviarias. Los anticipos realizados figuran en el balance de SEITTSA como Inversiones financieras a largo plazo. Su importe a 31 de diciembre de 2014 ascendía a 6.325.700 miles de euros siendo el importe relativo al periodo fiscalizado de 229.812 miles.

El órgano de administración de la Sociedad es el Consejo de Administración compuesto, en el periodo fiscalizado, por doce consejeros, un número de Consejeros que inicialmente, según sus estatutos podía oscilar entre ocho y quince, si bien con la aprobación del Real Decreto 451/2012, este intervalo se fijó entre siete y doce. Los Consejeros, cuyo mandato es de cinco años, percibieron unas dietas por la asistencia a las sesiones del Consejo consistente en una cantidad fija de acuerdo con la categoría en la que la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda y

Administraciones Públicas, de 30 de marzo de 2012, clasificó a la Entidad. De conformidad con lo previsto en el artículo 180.3 de la LPAP, se constituyó una Comisión de auditoría y control en el seno del Consejo de Administración, cuyas dietas se determinaron por la Junta General. Su composición y funciones se regularon en las normas de funcionamiento que para ello aprobó el Consejo de Administración. La estructura organizativa de la Sociedad se encontraba formada por un Director General y las siguientes tres Direcciones Generales: Dirección Técnica y de Desarrollo, Dirección de Contratación y Dirección Financiera.

Entre 2012 y 2014, SEITTSA financió la realización de las actividades encuadradas en su objeto social, fundamentalmente, con las aportaciones patrimoniales del Estado establecidas en cada uno de los convenios por un importe de 1.176.802 miles de euros. Como fuentes adicionales, la Sociedad obtuvo fondos europeos por un importe de 329.095 miles así como ingresos financieros de 15.861 miles, derivados de los elevados saldos de liquidez disponible

A pesar de que en el Acuerdo del Consejo de Ministros que autorizó la creación de la Sociedad se contemplaba la posibilidad de recurrir a fórmulas de la colaboración público-privada para financiar la actividad de la Empresa así como a su participación en sociedades de capital mixto para que con ello sus operaciones no tuvieran impacto en el cálculo del déficit público, a 31 de diciembre de 2014, SEITTSA no había participado en la constitución de ninguna de estas sociedades ni había suscrito ningún acuerdo de colaboración público-privada, con lo que uno de los objetivos pretendido con su creación, la contribución con su actividad al cumplimiento del principio de estabilidad presupuestaria, no se cumplió.

El activo de la Sociedad en la fecha de cierre de los ejercicios fiscalizados (2012, 2013 y 2014) ascendió a 10.916.324, 11.374.788 y 11.903.363 miles de euros, respectivamente, teniendo un activo no corriente de 6.312.784, 6.325.647 y 6.326.779 miles al final de cada uno de esos ejercicios. Las partidas con mayor relevancia fueron: las inversiones financieras a largo plazo (una media del 55,5% sobre el total del activo) y las existencias (una media del 31,71% sobre el total del activo). Las inversiones financieras a largo plazo correspondían, principalmente (96%), a los pagos efectuados por cuenta de la AGE, de acuerdo con los convenios de ferrocarril suscritos entre el Ministerio de Fomento, ADIF y SEITTSA mientras que la cuenta de existencias registra el importe capitalizado de las obras derivadas de los convenios. Su saldo a 31 de diciembre de 2014 era de 4.072.632 miles de euros, de los cuales correspondían 2.722.980 miles a los convenios en materia de carreteras y 1.349.652 miles a los convenios en materia de ferrocarril.

Del importe total del patrimonio neto y pasivo, la práctica totalidad, alrededor del 94%, estaba constituido por los fondos propios, ascendiendo su saldo a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios fiscalizados a 10.261.761, 10.663.728 y 11.131.575 miles de euros, respectivamente.

El importe neto de la cifra de negocio procedente de las comisiones devengadas en concepto de compensación por los gastos de promoción y de gestión establecidos en los convenios financieros, ascendió en cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado a 1.178, 119 y 4,5 miles de euros, respectivamente con un resultado de explotación negativo de 393, 1.617 y 1.716 miles que se vio compensado con unos resultados financieros positivos de 7.127 miles en 2012, de 4.258 miles en 2013 y de 4.473 miles en 2014. Estas cifras ponen de manifiesto la existencia de una actividad de explotación altamente deficitaria en los dos últimos ejercicios del periodo y una disminución de los resultados financieros de la Entidad entre el inicio y el final del periodo del 37%.

El EBITDA (beneficio antes del resultado financiero, impuestos, depreciaciones y amortizaciones), que muestra el resultado derivado exclusivamente de la actividad de explotación de la de la Entidad, entre 2012 y 2014, fue negativo en los tres ejercicios fiscalizados, 440, 1.638 y 1.688 miles de euros, respectivamente, lo que implica que la actividad de la empresa fue deficitaria y ello fue

así, porque durante los ejercicios 2013 y 2014, como consecuencia de la finalización de la ejecución de la práctica totalidad de los convenios financieros, la Sociedad apenas registró ingresos en su cifra de negocio.

## II.2.- FUENTES DE FINANCIACIÓN

En el periodo fiscalizado los principales recursos económicos con que contaba SEITTSA para el desarrollo de su actividad fueron las aportaciones patrimoniales del Estado establecidas en cada uno de los convenios en los que se regula la actividad de la Sociedad, las subvenciones procedentes de los fondos europeos y los rendimientos financieros derivados de la rentabilización de los excedentes de tesorería además del importe neto de la cifra de negocio que no supuso un volumen de financiación significativo, dado que los únicos ingresos integrantes de la cifra de negocio son los procedentes de la gestión de los convenios financieros que se encontraban, prácticamente, finalizados. A continuación en el siguiente cuadro se muestra el importe de cada una de las fuentes de financiación de SEITTSA entre 2012 y 2014.

Cuadro nº1

(en miles de euros)

Fuentes de Financiación del periodo 2012-2014				
Recursos	2012	2013	2014	Total
Importe neto cifra de negocio	1178	119	5	1.302
Aportaciones del Estado	310.765	400.001	466.036	1.176.802
Subvenciones europeas	268.020	25.389	35.686	329.095
Ingresos Financieros	7.129	4.259	4.473	15.861
<b>TOTAL</b>	<b>587.092</b>	<b>429.768</b>	<b>506.200</b>	<b>1.523.060</b>

Como puede observarse en el cuadro anterior, las aportaciones del Estado constituían la principal fuente de financiación de que dispuso SEITTSA, representando en el periodo un 77% sobre el total de los recursos, si bien su importancia aumentó a lo largo del periodo desde el 53% en 2012 hasta el 93% y 92% en 2013 y 2014. Como fuentes adicionales figurarían los fondos europeos con una importancia relativa, entre 2012 y 2014, del 17%, oscilando entre el 46% en el primer ejercicio y el 6% y el 7%, en los dos restantes, seguidos, a continuación, de los ingresos financieros que supusieron un porcentaje del 1%; y finalmente, los recursos procedentes de las comisiones por gastos de promoción previstas en los convenios financieros no aportaron una financiación significativa.

### II.2.1.- Aportaciones patrimoniales

Las aportaciones de la AGE a SEITTSA, como ya se ha indicado anteriormente, fueron su principal fuente de recursos, constituyendo en el periodo fiscalizado el 77% de los mismos. Estas aportaciones se encuentran vinculadas a los calendarios establecidos en los diferentes convenios suscritos por la Entidad; y cuyo importe desde la creación de la Sociedad y tras las sucesivas modificaciones de los convenios ascendían a 12.616.557 miles de euros, de los que 5.982.476 miles financiaban convenios de gestión directa (CGD), 6.384.080 convenios financieros y 250.000 miles un convenio mixto gestión directa y financiero según la cuantía de las obras. Se ha verificado la concordancia entre el importe de las aportaciones realizadas por la AGE en el periodo fiscalizado que ascendió a 1.176.802 miles y las cuantías establecidas en cada uno de los convenios.



A continuación se presenta el importe establecido para esta fuente de financiación, según el calendario fijado para el periodo comprendido entre 2012 y 2016 en que finaliza su vigencia, detalladas por los convenios de procedencia.

Cuadro nº2

(miles de euros)

RELACIÓN DE APORTACIONES AGE PREVISTAS EN LOS CONVENIOS PARA EL PERIODO 2012-2016						
CONVENIOS	2012	2013	2014	2015	2016	TOTAL
<b>GESTIÓN DIRECTA</b>	<b>64.469</b>	<b>3.394</b>	<b>156.082</b>	<b>486.910</b>	<b>688.570</b>	<b>1.399.426</b>
Convenio II Carreteras	2.766	146	6.696	20.890	29.542	60.039
Convenio IV Carreteras	4.714	248	11.413	35.604	50.350	102.330
Convenio VI Carreteras	21.852	1.150	52.905	165.040	233.393	474.341
Convenio VII Carreteras	8.547	450	20.692	64.551	91.286	185.526
Convenio II Ferrocarril	11.251	592	27.239	84.974	120.167	244.223
Convenio III Ferrocarril	15.339	808	37.137	115.851	163.832	332.967
<b>FINANCIEROS</b>	<b>234.765</b>	<b>396.000</b>	<b>282.037</b>	<b>100.000</b>	<b>0</b>	<b>1.012.802</b>
Convenio RTE 2007-2010	45.937					45.937
Convenio Orense-Santiago 2007-2010	-18					-18
Convenio RTE prorroga 2011	73.846	396.000	178.189			648.035
Convenio RTE 2º semestre 2011	115.000					115.000
Convenio RTE y Orense Santiago 2012			103.848	100.000		203.848
<b>GESTIÓN DIRECTA Y FINANCIERO</b>	<b>11.531</b>	<b>607</b>	<b>27.917</b>	<b>87.089</b>	<b>123.157</b>	<b>250.301</b>
Convenio RTE en Cataluña	11.531	607	27.917	87.089	123.157	250.301
<b>TOTAL APORTACIONES AGE</b>	<b>310.765</b>	<b>400.001</b>	<b>466.036</b>	<b>673.999</b>	<b>811.727</b>	<b>2.662.529</b>

Estas aportaciones no se vieron modificadas por la obtención de fondos europeos o de ingresos financieros aunque sí los cobros de las mismas puesto que las aportaciones se fueron cobrando en función de la necesidades de tesorería que estima la Sociedad para cada ejercicio. En este sentido, anualmente, el Ministerio de Fomento reconoció el importe de las obligaciones previstas en los convenios y, simultáneamente, SEITTSA procedió a contabilizar este importe en su patrimonio neto en la cuenta 118 "Otras aportaciones de socios". Posteriormente, la Sociedad, en función de las previsiones de cobros y pagos anuales, solicita, a principio de cada ejercicio, el abono a la AGE de la cantidad estimada y es en el momento de la recepción de la transferencia de fondos cuando SEITTSA formaliza la correspondiente ampliación de capital.

Durante el periodo fiscalizado se produjeron siete ampliaciones de capital que originaron unos gastos de 135,7 miles de euros, lo que supuso menos del 0,01% de su importe. A continuación se detalla el importe de las ampliaciones de capital producidas entre 2012 y 2014 en relación con sus convenios de procedencia.

Cuadro nº 3

(miles de euros)

Importe de las ampliaciones de capital por convenios				
CONVENIOS	2012	2013	2014	TOTAL
<b><u>Total Gestión Directa Carreteras</u></b>	322.412	5.108	1.150	328.670
Convenio II Carreteras	238.000	146		238.146
Convenio IV de carreteras		4.962		4.962
Convenio VI de carreteras			1.150	1.150
Convenio VII de carreteras	84.412			84.412
<b><u>Total Gestión Directa Ferrocarril</u></b>	117.399	0	809	118.208
Convenio III Ferrocarril			809	809
Convenio IV Ferrocarril	117.399			117.399
<b><u>Total Financieros Ferrocarriles</u></b>	337.509	369.692	457.070	1.164.271
Convenio RTE 2007-2010	337.490		451.937	789.427
Convenio RTE proroga 2011		73.847	5.133	78.980
Convenio RTE 2º semestre 2011	19	295.863		295.882
Convenio Orense-Santiago 2007-2010		-18		-18
<b>TOTAL</b>	<b>777.320</b>	<b>374.800</b>	<b>459.028</b>	<b>1.611.148</b>

Del análisis las cifras de los cuadros 2 y 3 se desprende que, durante el periodo fiscalizado, el importe de las ampliaciones de capital de 1.611.148 miles de euros fue superior en un 37% al de las aportaciones anuales previstas en los convenios de 1.176.802 miles. Ello se debió a la existencia de aportaciones de ejercicios anteriores pendientes de cobro, ya que el cobro, como ya se ha indicado anteriormente, se solicita en función de las necesidades de tesorería.

Las aportaciones anteriores financiaron, entre 2012 y 2014, los siguientes costes procedentes de cada uno de los convenios:

Cuadro nº 4

(miles de euros)

COSTES CONVENIOS DE 2012-2014				
CONVENIOS	2012	2013	2014	TOTAL
Convenio I Carreteras	59.933	34.533	731	95.197
Convenio II Carreteras	88.815	89.289	110.730	288.834
Convenio IV Carreteras	28.376	28.575	26.335	83.286
Convenio V Carreteras	6.061	-1	19.685	25.745
Convenio VI Carreteras	43.931	42.418	81.792	168.141
Convenio VII Carreteras	46.231	30.395	52.290	128.916
Convenio Ferrocarril 2006	16.136	14.192	9.999	40.327
Convenio II Ferrocarril 2007	24.072	43.736	530	68.338
Convenio III Ferrocarril 2008	25.042	109.615	9.217	143.874
Convenio IV Ferrocarril 2009	8.371	47.011	136.078	191.460
Convenio Cercanías Cataluña 2007	3.542	10.977	361	14.880
Convenio Cercanías Cataluña 2008	25.992	1.515	831	28.338
<b>Total Gestión Directa</b>	<b>376.502</b>	<b>452.255</b>	<b>448.579</b>	<b>1.277.336</b>
Convenio RTE (2007-2010)	115			115
Convenio Orense Santiago (2007-2010)	-21	0	0	-21
Convenio RTE Prórroga 2011	848	0	0	848
Convenio ferrocarril RTE 2º semestre 2011				0
Convenio RTE y Orense Santiago 2012	203.750	96	0	203.846
Convenio Cercanías Cataluña 2008	12.104	11.763	1.157	25.024
<b>Total Financieros</b>	<b>216.796</b>	<b>11.859</b>	<b>1.157</b>	<b>229.812</b>
<b>TOTAL</b>	<b>593.298</b>	<b>464.114</b>	<b>449.736</b>	<b>1.507.148</b>

Durante el periodo fiscalizado, las aportaciones de efectivo recibidas y materializadas en ampliaciones de capital por un importe de 1.611.148 miles fueron superiores en 104.000 miles de euros, (un 6,9%), a los costes derivados de las certificaciones de obra y de los convenios financieros, lo que contribuyó a que el excedente de tesorería fuera ligeramente superior al derivado del desfase temporal entre la percepción, a principios del ejercicio, de los fondos procedentes de la AGE y la corriente de cobros y pagos de la Entidad que se genera a lo largo del todo el año.

A 31 de diciembre de 2014, el importe pendiente de cobro de las aportaciones de la AGE previstas en los convenios ascendía a 2.899.198 miles de euros, de los que 1.413.472 miles correspondían a las aportaciones devengadas a la fecha de cierre del ejercicio 2014 pero pendientes de solicitar por parte de la Sociedad; y el resto, 1.485.726 miles, a las aportaciones previstas en los convenios para los ejercicios futuros 2015 y 2016. A continuación se muestra un desglose de este importe según su convenio de procedencia:

Cuadro nº 5

(miles de euros)

Importe pendiente de cobro de las aportaciones previstas de la AGE a 31/12/2014			
CONVENIOS	Hasta 31/12/2014	2015-216	Total
<b>GESTIÓN DIRECTA CARRETERAS</b>	<b>125.322</b>	<b>690.656</b>	<b>815.977</b>
Convenio II carreteras	9.463	50.432	59.895
Convenio IV Carreteras	11.413	85.954	97.367
Convenio VI Carreteras	74.757	398.433	473.190
Convenio VII Carreteras	29.689	155.837	185.526
<b>GESTIÓN DIRECTA FERROCARRIL</b>	<b>131.614</b>	<b>695.070</b>	<b>826.684</b>
Convenio II Ferrocarril 2007	39.083	205.141	244.224
Convenio III Ferrocarril 2008	52.476	279.683	332.159
Convenio IV Ferrocarril 2009	40.055	210.246	250.301
<b>FINANCIEROS</b>	<b>1.156.536</b>	<b>100.000</b>	<b>1.256.536</b>
Convenio Red Titularidad Estado (RTE) 2007-2010	113.505		113.505
Convenio Orense-Santiago 2007-2010	245877		2.458.787
Convenio Red Titularidad Estado (RTE) prorroga 2011	574.189		574.189
Convenio Red Titularidad Estado 2º semestre 2011	119.117		119.117
Convenio Red Titularidad Estado y Orense Santiago año 2012	103.848	100.000	203.848
<b>TOTAL</b>	<b>1.413.472</b>	<b>1.485.726</b>	<b>2.899.198</b>

Posteriormente, en los dos convenios suscritos, en agosto de 2015, al amparo de la autorización del Consejo de Ministros de 31 de julio de 2015, en los que se refundían los CGD en materia de carreteras y en ferrocarriles existentes hasta la fecha, tras un análisis de las necesidades de financiación y teniendo en cuenta la totalidad de los recursos de que disponía la Sociedad así como los costes incurridos en las obras realizadas y los estimados para las obras pendientes de finalización, la cuantía prevista para 2015 y 2016 se modificó, reduciéndose en 635.209 miles de euros, de los que 358.105 miles correspondían a carreteras y 277.104 miles a ferrocarriles.

## II.2.2.- Fondos Europeos

Los fondos procedentes de la Unión Europea (UE) constituyeron en el periodo fiscalizado la segunda fuente de financiación, si bien su importancia relativa decayó desde el 25% del primer ejercicio al 7% del último. Así, durante el periodo fiscalizado, SEITTSA recibió fondos europeos por un importe de 329.095 miles de euros de los que 312.912 miles procedían del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER) y 16.183 miles del programa de ayuda de la red Trans-European Transport Network Programme (TENT-T).

A continuación se muestra, para el periodo fiscalizado, el importe percibido de las subvenciones procedentes de la Unión Europea, con indicación, en el caso de los Fondos FEDER 2007-2013, del programa operativo al que correspondían:

Cuadro nº 6

(miles de euros)

Importe de los fondos europeos en el período 2012-2014				
FONDO EUROPEO/PROGRAMA OPERATIVO	2012	2013	2014	TOTAL
PROGRAMA OPERATIVO ARAGÓN	0	0	665	665
TOTAL FEDER 2000-2006	0	0	665	665
PROGRAMA OPERATIVO ANDALUCÍA	219.803	0	15.266	235.069
PROGRAMA OPERATIVO EXTREMADURA	0	12.432	0	12.432
PROGRAMA OPERATIVO GALICIA	48.858	12.957	2.154	63.969
PROGRAMA OPERATIVO CASTILLA LA MANCHA	777	0	0	777
TOTAL FEDER 2007-2013	269.438	25.389	17.420	312.247
TOTAL FEDER	269.438	25.389	18.085	312.912
TOTAL TENT	-1418	0	17601	16183
TOTAL SUBVENCIONES	268.020	25.389	35.686	329.095

Durante el periodo fiscalizado, el grueso de las ayudas europeas, un 81%, se percibieron en el primer ejercicio y ello se debió al hecho de que en este ejercicio fue en el que certificó una mayor cuantía de las obras con financiación europea y, como consecuencia de ello, se percibió un volumen más elevado de cobros.

Estas ayudas se registraron contablemente en la cuenta de subvenciones, donaciones y legados recibidos según se fueron cobrando los fondos incluidos en las correspondientes solicitudes de reembolso en la medida en que se justificó la ejecución de las obras mediante sus correspondientes certificaciones. Se ha verificado que todas las solicitudes de reembolso se correspondieron con certificaciones de obra ya realizada y pagada.

Asimismo, los anticipos percibidos sobre la obra a realizar conforme a lo previsto tanto en el Reglamento (CE) nº 1083/2006, del Parlamento Europeo y del Consejo, regulador de la gestión de los fondos FEDER como en el Reglamento (CE) nº 680/2007, regulador de las normas generales de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas de transporte y energía hasta cumplir con los criterios para ser consideradas subvenciones no reintegrables, se han venido contabilizando por SEITTSA en la cuenta de "Otros pasivos financieros". A 31 de diciembre de 2014, su importe ascendía a 32.030 miles de euros, todos ellos correspondientes a los fondos FEDER.

En el periodo fiscalizado, SEITTSA gestionó las ayudas FEDER 2007-2013 de acuerdo con el manual de procedimientos para la gestión de los fondos europeos aprobado el 14 de noviembre de 2011.

En cuanto a la financiación TENT-T, ésta debía distribuirse en dos remesas, una inicial del 50% a percibir por la Entidad en el momento de la aprobación de la decisión comunitaria y el otro 50% a los 30 días del Informe final de cumplimiento, en el caso de cumplirse todos los hitos exigidos. En estos fondos, y debido al incumplimiento del plazo de finalización de las obras aprobado en la decisión comunitaria, entre la ayuda de 98.360 miles de euros inicialmente aprobada por la Comisión de la Comunidad Europea y la finalmente concedida se produjo una disminución de 42.320 euros, (un 43% inferior a la inicialmente aprobada). Además, en el periodo fiscalizado, y debido, también, al retraso en la finalización de las obras de los expedientes 20082031-C, 20082035-C y 20081030-C, la Entidad tuvo que devolver 4.149 miles de euros del anticipo inicial

concedido. Por tanto, el retraso en la ejecución de las obras supuso para la Entidad, por una parte, una menor financiación de los fondos TENT de 42.320 miles de euros y, por otra parte, una devolución de fondos percibidos de 4.149 miles.

A 31 de diciembre de 2014, se encontraban prácticamente cobradas el total de las ayudas europeas concedidas quedando pendientes 29.642 miles de euros, un 4,4% del importe total. Su detalle por fondo europeo y programas operativos era el siguiente:

Cuadro nº 7

(Miles de euros)

Situación de los Fondos europeos a 31/12/2014			
FONDO EUROPEO/PROGRAMA OPERATIVO	Subvención devengada	Subvención cobrada	Pendiente de cobro
PROGRAMA OPERATIVO ARAGÓN	13.293	12.983	310
FEDER 2000-2006	13.293	12.983	310
PROGRAMA OPERATIVO ANDALUCÍA	449.937	427.440	22.497
PROGRAMA OPERATIVO EXTREMADURA	30.000	28.500	1.500
PROGRAMA OPERATIVO GALICIA	111.878	106.284	5.594
PROGRAMA OPERATIVO CASTILLA LA MANCHA	10.363	10.622	-259
FEDER 2007-2013	602.178	572.846	29.332
TOTAL FEDER	615.471	585.829	29.642
TOTAL TENT	56.040	56.040	0
TOTAL SUBVENCIONES	671.511	641.869	29.642

### II.2.3.- Tesorería e Ingresos financieros

El saldo de la Tesorería de la Entidad a final de cada uno de los ejercicios fiscalizados fue de 44.831,17.049 y 89.774 miles de euros, respectivamente. La disminución experimentada en 2013 de 27.783 miles fue debida, principalmente, a la reducción de las aportaciones del Estado que se fueron materializando en ampliaciones de capital, (374.800 miles en 2013 frente a 777.320 miles en 2012); a las menores subvenciones recibidas de los fondos europeos,(25.389 miles en 2013 frente a 268.021 miles en 2012); y a los menores ingresos financieros (4.135 miles en 2013 frente a 7.123 miles en 2012) y unido a todo lo anterior un importe de pagos superior en un 14,7% al de cobros. El incremento del saldo producido en 2014 respecto del ejercicio anterior tuvo su origen en el aumento de un 23,5% en los cobros de la Entidad, los derivados de los fondos europeos pasaron de 25.389 miles en 2013 a 35.686 miles en 2014 y los procedentes de las ampliaciones de capital de 374.818 miles en 2013 a 459.028 miles en 2014; mientras que los pagos de las certificaciones de obras disminuyeron respecto al ejercicio 2013 en un 3%.

Durante el periodo fiscalizado, SEITTSA gestionó la Tesorería con un mismo procedimiento, si bien éste no fue aprobado formalmente hasta el 20 de enero de 2014. A este respecto, la Sociedad con base en una previsión anual de sus necesidades de tesorería, confeccionada teniendo en cuenta los ingresos y gastos corrientes del ejercicio siguiente y el nivel previsto de inversiones y, en consecuencia las certificaciones de obra, solicitó anualmente, como ya se ha comentado, al Tesoro la transferencia del importe de esta previsión que se materializó en ampliaciones de capital.

Aunque esta previsión se adecuó a las necesidades anuales reales, SEITTSA dispuso de unos elevados excedentes de tesorería derivados, fundamentalmente, del desfase temporal entre la aportación de fondos recibida del Estado, efectuada al comienzo del ejercicio, y sus necesidades de tesorería, distribuidas a lo largo del mismo, ya que la mayor parte del movimiento de la tesorería se produce como consecuencia de los cobros de las aportaciones de la AGE en virtud de los convenios, así como de los cobros de las subvenciones y de los pagos correspondientes a las certificaciones de las obras encomendadas en los convenios de gestión directa y, también, en el ejercicio 2012, de las salidas de fondos derivadas de los convenios financieros.

Durante el periodo fiscalizado, mensualmente, SEITTSA para la rentabilización de estos excedentes de tesorería, de acuerdo con el procedimiento anterior y tomando como base el saldo medio estimado de tesorería para cada mes, solicitó a entre 5 y 8 entidades financieras que dispusieran de una clasificación mínima BB (solventía garantizada), su mejor remuneración en cuenta corriente para su volumen de tesorería y procedió a la colocación de los excedentes de tesorería a la que hubiese ofertado una mayor remuneración. A este respecto, se ha comprobado que la Sociedad en la aplicación de este procedimiento de gestión cumplió con los principios de economía, publicidad y concurrencia.

Los movimientos bancarios se correspondieron con la actividad desarrollada por la Empresa fijada en sus estatutos sociales y, aunque la Entidad mantuvo cuentas corrientes en varias entidades financieras, (11 en el 2012, 7 en el 2013 y 5 en el 2014), solo operaba con las dos o tres que ofertaban las mayores remuneraciones en las que se realizaban indistintamente los pagos y cobros de sus actividades.

Los ingresos financieros obtenidos entre 2012 y 2014 ascendieron a 7.129, 4.258 y a 4.473 miles de euros, respectivamente y supusieron una rentabilidad media anual de 3,89%, 2,76% y 1,21% en cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado. Aun cuando la rentabilidad obtenida experimentó una reducción, fue en todo caso superior a la que se habría derivado de la colocación de los excedentes en las emisiones de deuda del Estado a corto plazo.

Las comprobaciones efectuadas han puesto de manifiesto la adecuación del procedimiento de gestión de fondos y, en general, su correcto cumplimiento y, se consideran adecuadas igualmente y, en términos generales, la previsión anual de tesorería así como las previsiones mensuales de tesorería que constituyeron las herramientas de gestión y rentabilización de los excedentes líquidos de que disponía la Entidad.

Asimismo, según la información requerida por la Disposición adicional tercera de la Ley 15/2010, de 5 de julio, de modificación de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, por la que se establecen medidas de lucha contra la morosidad de las operaciones comerciales el plazo medio de pago real a proveedores, en los ejercicios fiscalizados, descendió del 56, 97 días en 2012; a 52,22 días en 2013; y a 47,76 días en 2014; y a 31 de diciembre de cada uno de ellos no existía saldo pendiente de pago que acumulase un aplazamiento superior al permitido por Ley. No obstante, no todos los pagos realizados entre 2012 y 2014, fueron inferiores al plazo máximo legal de pago aplicable a la Entidad conforme a la regulación vigente en cada uno de los ejercicios fiscalizados. En este sentido, en el ejercicio 2012, el 3% de los pagos superó este plazo, frente al 20% en 2013 y al 7% en 2014.

#### **II.2.4.- Importe neto de la cifra de negocio**

Los convenios financieros, en los que SEITTSA abona la contratación efectuada por el Ministerio de Fomento o ADIF, fueron los únicos que generaron en la Sociedad ingresos integrantes en su cifra de negocio en concepto de compensación por los gastos de promoción y de gestión que

oscilaron entre el 0,15% y 0,25% de la obra ejecutada y pagada en la red de alta velocidad y en la red convencional, respectivamente, aunque, entre 2012 y 2014, su importancia como fuente de financiación fue muy reducida 1.178, 119 y 4,5 miles de euros, respectivamente como consecuencia de la finalización de las actuaciones contempladas en estos convenios.

### **II.3.-ANÁLISIS DE LA GESTIÓN DE SEITTSA**

Entre 2012 y 2014, SEITTSA continuó realizando sus actividades en el marco de las encomiendas hechas por el Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras terrestres, mediante la suscripción de convenios. En estos convenios se regularon las relaciones entre las partes estableciéndose las obras a realizar, su financiación, las funciones a desarrollar por cada una de las partes, los mecanismos de seguimiento de la ejecución y cumplimiento de los convenios así como se definió su plazo de vigencia. Posteriormente, estos convenios fueron objeto de diferentes adendas, resoluciones y modificados, mediante los cuales se regularon aspectos tales como la no disponibilidad de fondos, la reprogramación de anualidades, las modificaciones y las obras complementarias a incluir en ellos o la concreción de la responsabilidad de la AGE tras la recepción de las obras.

Los convenios se pueden clasificar en dos tipos diferentes según su naturaleza y la función ejercida por SEITTSA: CGD y convenios financieros. Hasta el 31 de diciembre de 2014, la Sociedad había suscrito un total de 19 convenios con un importe previsto de 12.616.557 miles de euros de los que 6.342.476 miles correspondían a los CGD y 6.274.081 a los convenios financieros.

#### **II.3.1.-Convenios de Gestión directa**

En los CGD, SEITTSA contrata y paga las obras que le son encomendadas, de acuerdo con los proyectos que el Ministerio de Fomento y ADIF aprueban y ponen a disposición de la Sociedad. SEITTSA, desde su creación en 2005 había suscrito 12 CGD con un total de 75 actuaciones y una inversión prevista de 6.342.476 miles de euros.

Las funciones encomendadas a SEITTSA en los respectivos convenios comprendían la licitación de los contratos que incluye la elaboración de documentos precontractuales, la realización de los trámites previos a la contratación y la adjudicación de los contratos; el pago de las certificaciones de obra aprobadas; y la tramitación de las modificaciones de los contratos que le fueran propuestas.

Al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras y de la Dirección General de Ferrocarriles, correspondía, la aprobación de los proyectos de obra puestos a disposición de SEITTSA, la elaboración de informes técnicos previos que solicite la Sociedad para la valoración de las ofertas presentadas, la dirección facultativa para la ejecución de las obras y de los contratos de asistencia técnica asociados, la participación en el acto de recepción de las obras al objeto de manifestar su conformidad para darse por recibidas, la aprobación de las certificaciones de obras para su traslado a SEITTSA y la elaboración de propuestas razonadas sobre la necesidad de realizar modificaciones en los contratos, a elevar a la Sociedad para su tramitación. En los convenios en los que también participaba ADIF, estas funciones que correspondían al Ministerio de Fomento eran ejercidas por ADIF, salvo la realización de las expropiaciones, que siempre fue realizada por el Ministerio de Fomento, y la aprobación de los proyectos que podía realizarse tanto por el Ministerio de Fomento como por ADIF.

En síntesis, la actividad desarrollada por SEITTSA en los CGD, se limitó a la licitación y formalización de los contratos y a la revisión de las certificaciones de obra aprobadas por las otras instancias y pago de los contratistas, correspondiendo la elaboración de los proyectos y el control



efectivo de las obras al Ministerio de Fomento, a través de la Dirección General de Carreteras o, en su caso, a ADIF, según se tratase de infraestructuras terrestres o ferroviarias.

SEITTSA registró contablemente la cuantía de los costes incurridos en el desarrollo de estos convenios, de acuerdo con la consulta efectuada a la IGAE en 2007, en la cuenta de “Existencias”, al considerar la Sociedad como hipótesis más probable que, a la finalización de la construcción de las obras encomendadas, la AGE, al determinar la modalidad de su explotación, optaría por asumir directamente la misma y, por tanto, una vez terminadas las obras, serían entregadas a la AGE y, por consiguiente, su permanencia en la Sociedad se vería limitada a su periodo de ejecución. Finalmente, esta opción fue la contemplada en los dos convenios de refundición de los anteriores, ambos firmados con posterioridad al ámbito temporal de la fiscalización, en agosto de 2015. También, la Sociedad interpretó que sería en el momento de la finalización de la totalidad de las actuaciones previstas en los convenios cuando se procedería a la liquidación del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) devengado. No obstante, la Inspección de Hacienda consideró, en una inspección realizada en octubre de 2015, que la Entidad tendría que haber repercutido el IVA de las obras conforme estas se habían ido poniendo a disposición del Ministerio de Fomento según la fecha de las actas de recepción. De acuerdo con este criterio, la Sociedad procedió a liquidar el IVA correspondiente por un importe de 596.080 miles de euros, de los que 537.137 miles correspondían a la cuota del IVA devengado y 58.943 miles a los intereses de demora por el tiempo transcurrido entre la puesta a disposición de las obras y la fecha del acta de la Inspección de Hacienda. Asimismo, con la entrega de las infraestructuras al Ministerio de Fomento o en su caso a ADIF y a ADIF Alta Velocidad fijadas en los convenios de refundición suscritos en agosto de 2015, SEITTSA procedió a dar de baja en noviembre de 2015 en la cuenta de existencias el importe de las obras traspasadas por un importe de 3.377.941 miles de euros.

#### **a) Convenios en materia de infraestructura terrestre de carreteras**

Las actividades realizadas por la Sociedad relativas a las infraestructuras de carreteras se desarrollaron, tal y como ya se ha mencionado con anterioridad, en el marco de la encomienda que el Ministerio de Fomento le hizo en los correspondientes CGD, según lo dispuesto en el artículo 158 de la Ley 13/1996, de 30 de diciembre. Así, desde la creación de la empresa, se suscribieron seis convenios en materia de construcción de carreteras de titularidad estatal, dos en 2006, tres en 2008 y un sexto en 2009:

El Convenio I se firmó el 30 de marzo de 2006 por un importe inicial de 935.590 miles de euros. Posteriormente, con fecha 6 de junio de 2006, se firmó una primera adenda en la que se suprimió la obra “Acondicionamiento de la variante de Alcañiz”; el 15 de noviembre de 2006, una segunda adenda que incrementó en 261.750 miles el importe inicial; el 5 de Noviembre de 2007, una tercera suprimió las obras de la “Variante de Benissa”; el 26 de diciembre de 2007, una cuarta modificó la valoración de las obras de la relación de actuaciones; y, finalmente, el 22 de noviembre de 2011, se firmó la quinta adenda en la que se estableció como importe definitivo a financiar por la AGE, la cuantía de 1.197.340 miles de euros.

El Convenio II se firmó el 14 de diciembre de 2006 por un importe inicial de 1.154.000 miles de euros. Posteriormente, se firmaron 4 adendas entre 2007 y 2012. En la primera de ellas, se suprimió la obra “Construcción del tramo: Medinaceli-Radona”, en la segunda, se aumentó el importe del convenio en 82.970 miles. En la tercera, se redujo la aportación de la Administración en 132.000 miles de euros y, finalmente, en la cuarta, firmada el 20 de septiembre de 2012, se modificó la valoración de las actuaciones incluidas en el Anexo del Convenio y se encomendó de nuevo la obra “Autovía del Duero A-11. Tramo: Variante de Aranda de Duero”. Tras las modificaciones anteriores, el importe final del Convenio II fue de 1.104.970 miles de euros.

El Convenio IV que se firmó el 22 de febrero de 2008 por un importe inicial de 405.810 miles de euros experimentó el 1 de julio de 2011 una adenda, en la que se retiró una actuación por un importe de 31.800 miles, quedando la cantidad finalmente prevista en 374.010 miles.

El Convenio V se firmó el 13 de agosto de 2008 por un importe inicial de 107.570 miles de euros. Posteriormente, el 14 de septiembre de 2009, se firmó una primera adenda en la que se incrementó la cuantía de las aportaciones previstas inicialmente y el 1 de julio de 2011, se firmó la segunda adenda en la que se redujeron las aportaciones de la AGE. Como resultado de estas dos modificaciones, el importe total de las aportaciones de la AGE volvió a coincidir con el previsto inicialmente.

El Convenio VI, firmado el 13 de agosto de 2008 por un importe inicial de 1.298.121 miles de euros, experimentó dos adendas, la primera de ellas, el 14 de septiembre de 2009, modificó las actuaciones del Convenio pero sin que esto supusiese una variación del importe inicial, mientras que en la segunda, firmada el 1 de julio de 2011, se redujo la aportación de la AGE, ascendiendo la cuantía final a 1.078.021 miles.

El convenio VII, firmado el 14 de septiembre de 2009 por un importe inicial de 285.814 miles de euros fue objeto de una adenda el 1 de julio de 2011, mediante la cual se redujo la cantidad inicialmente fijada a la cifra de 278.314 miles.

En el siguiente cuadro se detalla el importe final previsto en cada uno de los convenios anteriores:

Cuadro nº 8

(miles de euros)

Importe final previsto en los Convenios	
CONVENIO	IMPORTE
Convenio I Carreteras	1.197.340
Convenio II Carreteras	1.104.970
Convenio IV Carreteras	374.010
Convenio V Carreteras	107.570
Convenio VI Carreteras	1.078.021
Convenio VII Carreteras	278.315
<b>GESTIÓN DIRECTA CARRETERAS</b>	<b>4.140.226</b>

A continuación se expone un resumen de los costes incurridos entre 2012 y 2014 en la ejecución de los CGD en materia de infraestructura de carreteras.

Cuadro nº 9

(miles de euros)

Coste de los CGD de carreteras 2012-2014				
CONVENIOS	2012	2013	2014	TOTAL
Convenio I Carreteras	59.933	34.533	731	95.197
Convenio II Carreteras	88.815	89.289	110.730	288.834
Convenio IV Carreteras	28.376	28.575	26.335	83.286
Convenio V Carreteras	6.061	-1	19.685	25.745
Convenio VI Carreteras	43.931	42.418	81.792	168.141
Convenio VII Carreteras	46.231	30.395	52.290	128.916
<b>TOTAL</b>	<b>273.347</b>	<b>225.209</b>	<b>291.563</b>	<b>790.119</b>

El importe total ejecutado entre 2012 y 2014 supuso un 18,9% sobre el total previsto en el conjunto de los convenios y, en cuanto al estado de ejecución de cada uno de ellos, a 31 de diciembre de 2014, cabe señalar que, tal y como se aprecia en el siguiente cuadro, de las 75 actuaciones previstas, la mayor parte se encuentran liquidadas, finalizadas, suspendidas o rescindidas siendo la actividad a desarrollar por la Sociedad en esas fases prácticamente nula, según se desprende del clausulado de los convenios.

Cuadro nº 10

SITUACIÓN A 31/12/2014 DE LAS ACTUACIONES DE LOS CGD DE CARRETERAS						
CONVENIOS	Actuaciones	Liquidada	Finalizada	En curso	Suspendida	Rescindida
Convenio I Carreteras	19	17	2			
Convenio II Carreteras	20	4	9	6		1
Convenio IV Carreteras	8	3	3	1	1	
Convenio V Carreteras	3			1	1	1
Convenio VI Carreteras	15	3	1	6	5	
Convenio VII Carreteras	10	4	1	4		1
<b>TOTAL ACTUACIONES</b>	<b>75</b>	<b>31</b>	<b>16</b>	<b>18</b>	<b>7</b>	<b>3</b>

En el número de actuaciones se ha considerado como actuaciones independientes los contratos complementarios cuyo número asciende a cuatro.

Desde la firma de la Adenda 5 al Convenio I el 22 de noviembre de 2011 y de las Adenda 3 al Convenio II, Adenda 1 al Convenio IV, Adenda 2 al Convenio V, Adenda 2 al Convenio VI y Adenda 1 al Convenio VII el 1 de julio de 2011, todos los convenios se hubieron de gestionar según el principio de caja única, según el cual su liquidación había de realizarse de forma unitaria a la finalización de todas las actuaciones previstas. Como consecuencia de ello y, dado las diferentes fases en las que se encontraban las obras (un 31% liquidadas, un 21,3% finalizadas, un 24% en curso, un 9,8% suspendidas o rescindidas) y la multitud de convenios y adendas existentes, el Consejo de Ministros de 31 de julio de 2015, autorizó la suscripción de un nuevo CGD mediante el cual se procedió a una reprogramación de las aportaciones del Ministerio de Fomento y a una unificación de los seis convenios vigentes, además, de promover la realización de nuevas inversiones en infraestructuras por un importe de 358.105 miles de euros. Esta nueva encomienda abarca tanto la construcción de nuevas inversiones como el mantenimiento de las ya existentes,

amparándose para ello en el caso de estas últimas, en lo dispuesto en sus estatutos sociales sobre las actividades a desarrollar por la Sociedad, entre las que se incluyen la conservación y mantenimiento de las infraestructuras del transporte de titularidad estatal, tanto de las ya existentes como de las que pueda construir la propia sociedad.

En este nuevo convenio, firmado el 11 de agosto de 2015, analizadas las necesidades de financiación de las obras que se encontraban en curso y de las nuevas que se le iban a encomendar y, teniendo en cuenta para ello, la financiación estimada conjunta de los fondos propios de la Sociedad, de los fondos procedentes de las subvenciones de la UE y de los ingresos financieros se redujo la cuantía pendiente de aportación por la AGE, según los primitivos convenios, de 690.657 miles de euros a 332.552 miles.

Con la firma del nuevo convenio, SEITTSA procedió a iniciar los procedimientos de adjudicación de nuevos contratos de infraestructura de carreteras por el importe anteriormente mencionado de 358.105 miles, de manera que después de un periodo de escasa actividad contractual entre 2012 y 2014, en el último trimestre de 2015 se iniciaron 100 nuevas licitaciones.

Además, con la entrada en vigor de este nuevo convenio, se hizo entrega de SEITTSA a la AGE de las actuaciones finalizadas y/o puestas en servicio incluidas en el mismo por un importe de 2.218.312 miles de euros.

#### **b)- Convenios de gestión directa en materia de infraestructura ferroviaria**

Las actividades realizadas por SEITTSA en materia de ferrocarriles se desarrollaron, de acuerdo con los apartados 4 y 5 del artículo 6 de la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario, en el marco de la encomienda que el Ministerio de Fomento le hizo en los correspondientes convenios. Desde la creación de la Sociedad hasta el 31 de diciembre de 2014 se encontraban en vigor los siguientes CGD en materia de infraestructuras ferroviarias:

En el Convenio 2006, firmado el 30 de marzo de 2006, cuyo objeto fue la construcción de dos tramos de ferrocarril con un presupuesto de 302.000 miles de euros, se firmó una adenda el 23 de septiembre de 2011 que no modificó la cuantía inicial.

El Convenio 2007, firmado el 4 de junio de 2007, en el que se contemplaba la construcción de un tramo ferroviario por un 369.250 miles de euros. Posteriormente fue objeto de una primera adenda el 23 de julio de 2010 en la que se incorporó a la gestión del Convenio a ADIF; y de una segunda adenda, el 20 de diciembre de 2010 a los efectos de reprogramar las aportaciones a SEITTSA correspondientes a las anualidades 2010 y 2011. La firma de estas adendas no significó variaciones en el importe primitivo del convenio.

El Convenio 2008, firmado el 20 de febrero de 2008, para la construcción de 4 tramos ferroviarios ascendió a 792.000 miles de euros experimentó, hasta el 31 de diciembre de 2014, dos adendas, la primera de ellas, el 23 de julio de 2010, en la que se incorporó a la gestión del Convenio a ADIF; la segunda, el 20 de diciembre de 2010, en la que se procedió a la reprogramación de las aportaciones de la AGE. Las adendas anteriores no supusieron variación en el importe del primitivo Convenio.

El Convenio 2009 se firmó el 14 de septiembre de 2009, en él se contempló la construcción y actuaciones en la línea ferroviaria de alta velocidad Madrid-Galicia, por un importe de 379.000 miles de euros. El 23 de julio de 2010 se firmó una primera adenda en la que se incorporó a la gestión del Convenio a ADIF. El 20 de diciembre de 2010 se firmó la segunda Adenda los efectos

de reprogramar las aportaciones de la AGE, permaneciendo invariable la cuantía del Convenio primitivo.

El Convenio I Cercanías Cataluña se firmó el 6 de junio de 2007, en el que se contempló la construcción de una nueva estación de cercanías en Sagrera, la renovación de las estructuras metálicas del tramo de cercanías Granollers-Massanet y otras obras en la red de cercanías de Cataluña por un importe de 110.000 miles de euros.

El Convenio Cataluña red convencional firmado el 7 de octubre de 2008 para la realización de mejoras de la red ferroviaria de titularidad del Estado en Cataluña, por un importe de 250.000 miles de euros, en aquellos contratos cuyo importe de licitación sea superior a 1.500 miles ya que para los de importe inferior, al hacerse cargo ADIF del procedimiento de adjudicación, tenían la naturaleza de convenios financieros.

Cuadro nº 11

(miles de euros)

Presupuesto de Ejecución	
CONVENIO	IMPORTE
Convenio Ferrocarril 2006	300.000
Convenio II Ferrocarril 2007	369.250
Convenio III Ferrocarril 2008	792.000
Convenio IV Ferrocarril 2009	379.000
Convenio Cercanías Cataluña 2007	110.000
Convenio Cataluña 2008	250.000
<b>GESTIÓN DIRECTA FERROCARRIL</b>	<b>2.202.250</b>

En el siguiente cuadro se detalla el importe final de cada uno de los CGD en materia ferroviaria suscrito por ADIF.

A continuación se expone un resumen de la ejecución de los convenios anteriores entre 2012-2014.

Cuadro nº 12

(miles de euros)

Coste de los CGD de ferrocarriles 2012-2014				
CONVENIOS	2012	2013	2014	TOTAL
Convenio Ferrocarril 2006	16.136	14.192	9.999	40.327
Convenio II Ferrocarril 2007	24.072	43.736	530	68.338
Convenio III Ferrocarril 2008	25.042	109.615	9.217	143.874
Convenio IV Ferrocarril 2009	8.371	47.011	136.078	191.460
Convenio Cercanías Cataluña 2007	3.542	10.977	361	14.880
Convenio Cataluña 2008	25.992	1.515	831	28.338
<b>TOTAL</b>	<b>103.155</b>	<b>227.046</b>	<b>157.016</b>	<b>487.217</b>

Durante el periodo fiscalizado se ejecutaron un 22% del importe de las actuaciones previstas en el conjunto de los CGD en materia de infraestructura ferroviaria.

A continuación se detalla, a 31 de diciembre de 2014, el estado de ejecución de las actuaciones previstas en cada uno de los convenios:

Cuadro nº 13

SITUACIÓN A 31/12/2014 DE LAS ACTUACIONES DE LOS CGD FERROVIARIOS					
CONVENIOS	Actuaciones	Liquidada	Finalizada	En curso	En Concurso
Convenio Ferrocarril 2006	4	2	2		
Convenio II Ferrocarril 2007	6	3	3		
Convenio III Ferrocarril 2008	9	1	4	4	
Convenio IV Ferrocarril 2009	3			3	
Convenio Cercanías Cataluña 2007	8	4	3	1	
Convenio Cercanías Cataluña 2008	39	29	4	5	1
<b>TOTAL FERROCARRILES</b>	<b>69</b>	<b>39</b>	<b>16</b>	<b>13</b>	<b>1</b>

Desde la firma de las Adendas a los Convenios 2007, 2008 y 2009 el 20 de diciembre de 2011 y del Convenio 2006 el 23 de septiembre de 2011, todos ellos se han gestionado de acuerdo con el principio de caja única, según el cual su liquidación ha de realizarse de forma unitaria a la finalización de todas las actuaciones previstas. Como consecuencia de ello y dado las diferentes fases en las que se encuentran las obras, el 56,5% liquidadas, el 33,3% finalizadas y el 23,2% en curso y la multitud de convenios y adendas existentes, el Consejo de Ministros de 31 de julio de 2015, autorizó la suscripción de un nuevo CGD en el que se refundieron estos cuatro convenios de ferrocarril.

En este nuevo convenio y, debido a la estimación de las necesidades de financiación de las obras contempladas en los convenios iniciales, se acordó una reducción de la cuantía pendiente de aportación por parte de la AGE de 695.070 miles de euros a 417.967, lo que supuso una disminución sobre lo previsto inicialmente de 277.103 miles. Además, con la entrada en vigor de este nuevo convenio, se hizo entrega a ADIF o a Adif Alta Velocidad de las actuaciones finalizadas y/o puestas en servicio incluidas en el convenio por un importe de 1.040.098 miles, dándose de baja en la cuenta de existencias.

### II.3.2.-Convenios financieros

Los convenios financieros son aquellos en los que SEITTSA efectúa el pago de la contratación efectuada por el Ministerio de Fomento o ADIF y por ello recibe unos ingresos que oscilan entre el 0.15% y el 0.25%, según se trate de obras en la red de alta velocidad o en la red convencional. Desde la creación de la Sociedad hasta el 31 de diciembre de 2014, SEITTSA suscribió los siguientes convenios financieros con un importe inicialmente previsto de 6.274.081 miles de euros:

En el Convenio firmado el 27 de junio de 2007 para la promoción de inversiones en la Red de Titularidad del Estado (RTE) en base al contrato programa AGE-ADIF 2007-2010, se encomendó a la Sociedad el pago por cuenta del Estado de tramos de la RTE, (Convenio RTE 2007-2010), con un importe de 3.022.704 miles de euros y, que tras sucesivas adendas, ascendió finalmente a 3.041.251 miles de euros.

El Convenio firmado el 21 de noviembre de 2007, para la promoción del tramo Orense-Santiago de la línea de alta velocidad Madrid-Galicia, (Convenio Orense-Santiago (2007-2010), ascendió inicialmente a 2.014.071 miles y a 1.730.813 miles después de las modificaciones experimentadas.

El 18 de noviembre de 2011, se firmaron dos convenios para la promoción de inversiones en la RTE, el primero de ellos prorrogaba el contrato programa 2007-2010 (Convenio RTE prórroga 2011) y el segundo promovía las inversiones en la RTE del segundo semestre de 2011 (Convenio RTE 2º semestre 2011), siendo sus importes máximos de 653.169 miles de euros y de 415.000, respectivamente.

Posteriormente, se suscribió un convenio el 28 de diciembre de 2012 para regular las relaciones entre la AGE, ADIF y SEITTSA para la promoción por ésta última de las inversiones en la RTE en el año 2012 (Convenio RTE 2012) por un límite máximo total de 203.848 miles de euros.

Finalmente, el convenio firmado el 13 de septiembre de 2007, para la financiación de la construcción por parte de la AGE de 18 nuevos tramos de carreteras por un importe de 230.000 miles de euros, satisfechos en su totalidad con anterioridad a 2009.

A continuación, se muestra la fecha de suscripción y los importes aprobados en cada uno de estos convenios.

Cuadro nº 14

(miles de euros)

Evolución de los convenios financieros				
CONVENIO FINANCIEROS	FECHA	IMPORTE INICIAL	MODIFICACIONES	IMPORTE TOTAL CONVENIO
Convenio RTE (2007-2010)	27/06/2007	3.022.704	18.547	3.041.251
Convenio Orense Santiago (2007-2010)	21/11/2007	2.014.071	-283.258	1.730.813
Convenio RTE prórroga 2011	18/11/2011	653.204		653.204
Convenio RTE 2º semestre 2011	18/11/2011	415.000		415.000
Convenio RTE y Orense Santiago 2012	28/12/2012	203.846		203.846
Convenio III carreteras	13/09/2007	230.000		230.000
TOTAL		6.538.825	-264.711	6.274.114

A estos seis convenios, habría que añadir la parte correspondiente del CGD, firmado el 7 de octubre de 2008, para la realización de mejoras de la RTE en Cataluña, en la parte correspondiente a la financiación de las obras encomendadas a ADIF por ser su importe de adjudicación inferior a 1.500 miles de euros y cuyo gasto hasta el 31 de diciembre de 2014 fue de 51.586 miles de euros. Incluida esta cuantía, el importe final de los convenios financieros, a 31 de diciembre de 2014, ascendería a 6.325.700 miles.

En el periodo fiscalizado, los pagos efectuados como resultado de los mismos ascendieron a 229.812 miles de euros, lo que representó un 3,7% sobre el total previsto en los convenios, según el siguiente detalle por cada uno de ellos y ejercicio económico:

Cuadro nº 15

(miles de euros)

Importe de los pagos derivados de los convenios financieros entre 2012 y 2014				
CONVENIOS FINANCIEROS	2012	2013	2014	TOTAL
Convenio RTE 2007-2010	115			115
Convenio Orense-Santiago 2007-2010	-21	-	-	-21
Convenio RTE prorroga 2011	848	-	-	848
Convenio RTE 2º semestre 2011				0
Convenio RTE y Orense Santiago año 2012	203.750	96	-	203.846
Convenio RTE en Cataluña	12.104	11.763	1.157	25.024
<b>TOTAL</b>	<b>216.796</b>	<b>11.859</b>	<b>1.157</b>	<b>229.812</b>

Entre 2012-2014, la práctica totalidad de los abonos motivados por la suscripción de los convenios financieros se produjeron en el ejercicio 2012, como consecuencia de la finalización de las actuaciones contempladas en los mismos. Así, a 31 de diciembre de 2014, quedaba únicamente pendiente de finalizar, el Convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la RTE en Cataluña, en la parte financiera, habiendo satisfecho SEITTSA la totalidad del importe previsto del resto de los convenios, 6.274.114 miles de euros.

La anotación contable de las obligaciones derivadas de los convenios financieros se produjo en el momento del abono a los contratistas de las certificaciones de obras mediante el reconocimiento simultáneo de un crédito frente a la AGE que se registra en el epígrafe de "Inversiones financieras a largo plazo". En términos generales, se considera que este procedimiento es adecuado.

Puesto que la vigencia de estos convenios expira al concluir la ejecución de todas las actuaciones y, como ya se ha señalado, solamente quedan pendiente de ejecución actuaciones del Convenio RTE en Cataluña, una vez que la AGE determine el procedimiento a seguir, con cargo a los fondos propios, vía reducción de capital, o bien mediante aportaciones dinerarias del accionista único, SEITTSA tendrá que cancelar este derecho de cobro dando de baja la cuenta de "Inversiones financieras a largo plazo".

### II.3.3- Planificación de las inversiones

SEITTSA como sociedad pública mercantil se encuentra sometida a los preceptos de la LGP y, por consiguiente, anualmente elabora un Programa de Actuación Plurianual (PAP) con la previsión de las inversiones a realizar. A continuación se detalla el resumen de la ejecución global de las inversiones contempladas en el PAP entre 2012 y 2014.

Cuadro nº 16

(miles de euros)

Comparación entre la inversión prevista en los PGE y la realizada				
CONCEPTOS	2012	2013	2014	TOTAL
Inversión aprobada en PGE	371.500	518.799	563.860	1.454.159
Inversión realizada PAP	661.972	557.339	541.938	1.761.249
DESVIACIÓN ABSOLUTA	290.472	38.450	-21.922	307.000
% EJECUCIÓN	178,19	107,42	-3,89	21,16



A pesar de que, entre 2012 y 2014, el porcentaje de ejecución de las inversiones fue superior en un 21,16% al importe previsto su ejecución por proyectos fue desigual. Así, de las 117 actuaciones en curso en este periodo, 28 tuvieron un porcentaje de ejecución superior al 25%, 21 inferior al 75%, 39 entre el 75% y el 125%, 13 se ejecutaron y no se planificaron y 16 se planificaron y no se ejecutaron. En el anexo III de este Informe se muestra la ejecución del PAP de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado.

En el ejercicio 2012, la ejecución del PAP presentó un elevado índice de realización, pues las inversiones efectuadas superaron en un 78% a las previstas. No obstante, en relación con este importe cabe señalar que del incremento experimentado de 290.472 miles de euros, el 70% (204.598 miles) fue debido a la prórroga de los convenios financieros para la promoción de las inversiones en la red convencional de titularidad estatal y en el tramo de alta velocidad Orense-Santiago no previstos inicialmente, mientras que un 18,6% (54.029 miles) lo fue como consecuencia de diferentes reprogramaciones presupuestarias

En el ejercicio 2013, el grado de ejecución alcanzado fue superior en un 7,42% a lo inicialmente previsto, con una variación global de 38.450 miles de euros entre las que destacan las desviaciones negativas de 62.801 miles originadas por presupuestos sobredimensionados y de 133.902 miles de las reprogramaciones presupuestarias.

En el ejercicio 2014, las inversiones realizadas fueron inferiores en 21.922 miles (un 3,89%) a las previstas si bien las desviaciones en la ejecución de las obras individualmente consideradas fueron de distinto signo, destacando como más significativas el incremento en la ejecución de 108.700 miles como consecuencia de las reprogramaciones presupuestarias y la disminución de 126.022 miles motivados por una ralentización en la ejecución de los proyectos y a unos presupuestos sobredimensionados.

Finalmente, considerando globalmente el periodo fiscalizado, el importe de las desviaciones de la inversión real sobre la prevista ascendió al cuantioso importe de 307.090 miles de euros y fueron debidas, principalmente, a las variaciones positivas en la ejecución de 288.368 miles de euros por reprogramaciones presupuestarias; 204.598 miles por el convenio no previsto y a las variaciones negativas de 136.425 miles por los presupuestos sobredimensionados y de 82.981 miles originadas por el menor ritmo de ejecución del previsto. Un resumen de los motivos de las desviaciones se muestra en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 17

(miles de euros)

Causas e importe de las desviaciones de los PAP periodo 2012-2014				
Causas	2012	2013	2014	TOTAL
1. Menor ritmo de ejecución que el previsto		-30.583	-52.398	-82.981
2. Presupuesto sobredimensionado		-62.801	-73.624	-136.425
3. Desviación en facturación por parte de ADIF		331	269	600
4. Certificación Final	28.066	10.247	-1.819	36.494
5. Liquidación	391	1.526	-2.560	-643
6. Reprogramación presupuestaria	54.029	125.639	108.700	288.368
7. Pagos no previstos inicialmente	5.166	374	195	5.735
8. Obra no comenzada		-28.799		-28.799
8.BIS Indemnización por rescisión del contrato			4.029	4.029
9. Nuevo convenio financiero no presupuestado	204.598			204.598
9.bis Ausencia de índices de revisión de precios			-4.714	-4.714
10. Cambio tipo IVA	183			183
Causas 2 y 4	-2.528			-2.528
Causas 3 y 5		12.838		12.838
Causas 5 y 7	454			454
Causas 4 y 6		8.263		8.263
Causas 4 y 5		1.505		1.505
Otras	113			113
TOTAL	290.472	38.540	-21.922	307.090

### II.3.4.-Gestión contractual

En los contratos adjudicados entre 2012-2014, considerando lo establecido en la Instrucción 1/2008, de 5 de febrero, sobre contratación de las fundaciones del sector público, sociedades mercantiles y las entidades públicas empresariales dependientes de la AGE, SEITTSA cumplía con los requisitos necesarios para ser poder adjudicador pudiendo celebrar:

- Contratos sujetos a regulación armonizada: En estos contratos, a la Sociedad le es de aplicación el TRLGSP, con las precisiones de la anterior instrucción, por lo que no ha elaborado Normativa Interna para este tipo de contratos, existiendo un Pliego Tipo informado por el servicio jurídico del Estado.

- Contratos no sujetos a regulación armonizada: Para estos contratos le es de aplicación lo dispuesto en el artículo 191 del TRLCSP. La Entidad ha de someterse a los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación para lo cual SEITTSA elaboró unas instrucciones de contratación aprobadas por el Consejo de Administración e informadas favorablemente por la Abogacía del Estado el 18 de junio de 2012 con el contenido mínimo establecido en la normativa. En desarrollo de esta Instrucción, SEITTSA aprobó, el 23 de junio de 2014, el pliego tipo de cláusulas para la contratación de obras por el procedimiento abierto, con varios criterios de adjudicación, con un informe de conformidad de la Abogacía del Estado de fecha 23 de junio de 2014.

El Consejo de Administración de SEITTSA es el Órgano de Contratación y, como tal, tiene atribuida la representación en materia contractual de la entidad y la facultad de celebrar contratos en su nombre.

La Sociedad remitió la relación certificada de los contratos celebrados dentro del plazo establecido en la instrucción general relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y de las relaciones de contratos, convenios y encomiendas de gestión celebrados por las entidades del Sector Público Estatal y Autonómico, aprobada por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 28 de noviembre de 2013 y publicada en el Boletín Oficial del Estado del 17 de diciembre de 2013; si bien no remitió para el ejercicio 2014, el primero de vigencia de la Instrucción anterior, una certificación negativa que autentificase la ausencia de la formalización de contratos patrimoniales, de convenios y de encomiendas de gestión.

La Entidad facilita información, a través de su página web, sobre las licitaciones en curso y los concursos adjudicados. Asimismo, publicó su perfil de contratante en la Plataforma de contratación del Estado, tal y como exige el artículo 334 del TRLCSP para toda la AGE.

Entre 2012 y 2014, la contratación de nuevas obras, cuya adjudicación ascendió a 22.172 miles de euros, fue muy reducida como consecuencia de la finalización del proceso de adjudicación de las actuaciones previstas en los diferentes convenios suscritos. En este sentido, solamente se adjudicaron 7 contratos de obras, (1 en 2012, 2 en 2013 y 4 en 2014); dos de ellos complementarios de contratos anteriores que se adjudicaron mediante el procedimiento negociado amparándose en el artículo 171b) del TRLCSP y para los cinco restantes se siguió el procedimiento abierto. En la adjudicación de estos contratos se produjo una baja del 20% en el precio de adjudicación, porcentaje que se acercaría al 30% si se eliminaran los contratos complementarios cuyo presupuesto de adjudicación coincidiría con el de licitación. De los 7 contratos, 5 correspondieron a obras de ferrocarriles del convenio de mejora de cercanías en Cataluña 2008 y los 2 restantes a proyectos complementarios de carreteras de los convenios II y IV de carreteras, respectivamente.

En el periodo 2012-2014 se aprobaron modificaciones en el importe de once contratos de obra de carreteras por una cuantía de 28.261 miles de euros y en siete de ferrocarriles por 11.118 miles. Además, se produjeron numerosas prorrogas del plazo de los contratos, tanto en carreteras como en ferrocarriles. En concreto, 53 fue el número de prorrogas aprobadas en las obras de carreteras y 54 en las de ferrocarriles. Además, entre 2012 y 2014 se produjeron en carreteras 20 suspensiones totales, de las que 12 lo fueron en 2012 y 8 en 2013 y 5 suspensiones parciales, 2 en 2012 y 3 en 2014. De estas suspensiones, 13 fueron levantadas. En cuanto a las obras en ferrocarriles, el número de suspensiones ascendió a 3, todas ellas levantadas con posterioridad.

El análisis de la gestión contractual derivada de los CGD realizada por la Sociedad, desde su creación hasta el 31 de diciembre de 2014, pone de manifiesto que, aunque hubo una baja en la adjudicación del 24,2%, posteriormente, durante la ejecución de los contratos, esta se vio reducida por el importe de las modificaciones que supusieron un aumento del 8,7% sobre el precio de adjudicación.

Se ha seleccionado una muestra de expedientes de contratación, tanto de la adjudicación como de los modificados realizados entre 2012 y 2014, con un alcance en cuanto al importe examinado del 78% y del 68%, respectivamente, cuyo análisis ha puesto de manifiesto la siguiente incidencia:

En el contrato complementario (expediente 20121001-C), por encontrarse parte de la obra complementaria realizada con anterioridad a la firma del contrato complementario, fue necesario la convalidación del gasto de las obras ya ejecutadas que ascendía a 6.569 miles de euros.

Como hecho posterior al ámbito temporal de la fiscalización se señala que, como consecuencia de los nuevos convenios de refundición firmados en 2015, la Sociedad inició la licitación de numerosos contratos, 100 en materia de carreteras, la mayoría de ellos de importes inferiores a los 2.000 miles de euros y destinados a mantenimiento de infraestructuras ya existentes.

### II.3.5.- Gestión de Personal

La evolución y composición de los gastos de personal entre 2012 y 2014 a los que se ha incorporado los gastos del Consejo de Administración y del Comité de auditoría y control fue la que se detalla en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 18

(miles de euros)

Evolución y composición de los gastos de personal						
CONCEPTOS	2012	% TOTAL	2013	% TOTAL	2014	% TOTAL
SUELDOS Y SALARIOS	840	68,7	961	72,7	928	70,7
CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN	161	13,2	124	9,3	123	9,3
COMISIÓN DE AUDITORIA Y CONTROL	5	0,4	6	0,5	6	0,5
SEGURIDAD SOCIAL CARGO EMPRESA	189	15,5	220	16,6	217	16,5
GASTOS SOCIALES	1	0,1	12	0,9	39	3
INDEMNIZACIONES	27	2,2		0		0
TOTAL	1.223	100	1.323	100	1.313	100

El importe que figura en el concepto de indemnizaciones en el ejercicio 2012 se corresponde con la indemnización percibida por el anterior Director General con motivo de su cese y, a su vez, el menor importe de los gastos de personal durante el ejercicio 2012 estuvo motivado por la supresión de la paga extra del mes de diciembre.

El importe de las dietas por asistencia al Consejo de Administración cumplía con la normativa que le es de aplicación, el Real decreto 462/2002, de 24 de mayo, sobre indemnizaciones por razón de servicio, las instrucciones de la Dirección General de Patrimonio, Grupo al que pertenece esta Sociedad, y la Orden comunicada del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas, de 8 de enero de 2013, en el que se fijan las cuantías máximas de las dietas por asistencia a los Consejos de Administración de acuerdo con lo establecido en la Orden de 30 de marzo de 2012 del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas por la que se aprueba la clasificación de las sociedades mercantiles estatales según lo dispuesto en el Real decreto 451/2012, de 5 de marzo y en la que se clasifica a la entidad en el grupo 2º, siendo su número de 12 miembros el máximo establecido para este grupo de empresas. Aunque el número de miembros que integraban el Consejo de Administración de SEITTSA cumplía con la legalidad vigente, cabe señalar que, de una plantilla a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios fiscalizados de 22, 21 y 21 empleados, el número de miembros del Consejo de Administración fue de 12, por lo que la ratio número de consejeros/número de empleados de 0,57 se considera elevada, es decir el número de miembros del Consejo es, alrededor, del de la mitad del número de empleados. También, se observa que del importe total de los gastos de personal, el 13,2% en 2012 y el 9,3% en los dos restantes ejercicios, correspondieron a las retribuciones del Consejo de Administración.

El personal de SEITTSA se encuentra sujeto al Convenio colectivo nacional de empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos que regula, entre otras materias, aspectos ligados a la formación, promoción y condiciones laborales de los trabajadores, a la tipología de los contratos,

así como a la seguridad y salud en las obras. Sus variaciones retributivas anuales se adecuaron al incremento de la masa salarial autorizada por la Comisión Interministerial de Retribuciones y su Comisión Ejecutiva (CECIR) respecto del personal sujeto a convenio. Además, la Entidad realizó las actuaciones correspondientes relacionadas con la Ley 39/1999, de 5 de noviembre, para promover la conciliación de la vida familiar y laboral de las personas trabajadoras.

Respecto al personal directivo, durante el ejercicio 2012, se produjo un cambio normativo en su régimen retributivo con la promulgación del Real decreto 451/2012, anteriormente mencionado. Con su entrada en vigor, la retribución del personal directivo, que en el caso de SEITTSA afectaba únicamente al Director General, constó de la retribución máxima permitida por la normativa vigente de 80.000 euros, un complemento de puesto de 32.000 y una parte variable, no superior a 8.000, de modo que la retribución total no excedió del doble de la retribución básica, límite máximo fijado en la normativa. La Entidad, para el abono de la parte variable estableció siete objetivos, cuatro medibles cuantitativamente y tres cualitativamente, a los que se les asignó una ponderación y unos baremos de cumplimiento, suponiendo el 75% los objetivos cuantitativos y el 25% los objetivos cualitativos. Al haberse cumplido en todos los ejercicios del periodo fiscalizado los objetivos prefijados, la Entidad procedió al abono de las retribuciones variables.

Durante el periodo fiscalizado se efectuó en 2012 una única contratación de personal de carácter indefinido en la que se cumplieron los trámites establecidos en el procedimiento de contratación de personal, aprobado por la Entidad el 6 de junio de 2012, cumpliendo con ello con el principio de publicidad. No obstante, ante la carencia de unos baremos objetivos de valoración previamente fijados para la evaluación de los candidatos, no puede emitirse una opinión acerca del cumplimiento de los principios de igualdad, mérito y capacidad.

## II.4. OTROS ASPECTOS DE LA GESTIÓN

### II.4.1.- Cumplimiento de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de mayo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres

A efectos de evaluar el cumplimiento del principio de presencia equilibrada del personal de las Administraciones públicas consagrado en la ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres se ha analizado la evolución y distribución por géneros del personal en las diferentes categorías y de los miembros del Consejo de Administración cuyos resultados se exponen a continuación:

Cuadro nº 19

Evolución y distribución por género del personal de SEITTSA						
CATEGORÍA	2012		2013		2014	
	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES	HOMBRES	MUJERES
DIRECTORES	4	0	4	0	4	0
TÉCNICOS	5	5	4	5	4	5
ADMINISTRATIVOS	2	6	2	6	2	6
TOTAL	11	11	10	11	10	11

Como puede apreciarse de la información anterior, a pesar de que la proporción media de mujeres y hombres del total de la plantilla fue equilibrada durante los tres ejercicios, no lo fue así en cuanto

a su distribución por categorías profesionales, no había ninguna mujer incluida en el nivel jerárquico superior.

Asimismo, se carece de elementos que permitan el análisis de posibles discriminaciones en las retribuciones percibidas por hombres y mujeres a igualdad de categoría y puesto, ya que al no estar definidas las funciones de cada uno de los puestos, no se ha podido analizar si las funciones asociadas a los mismos eran iguales.

El Consejo de Administración al cierre de cada uno de los ejercicios del periodo 2012-2014 presentó la siguiente composición desglosada por género:

Cuadro nº 20

Composición por género del Consejo de Administración			
GENERO	2012	2013	2014
Hombres	8	7	5
Mujeres	4	5	7
Total	12	12	12

Estos porcentajes se adecuan al cumplimiento del principio de presencia equilibrada, (60%-40%) previsto en la disposición adicional primera de la Ley Orgánica 3/2007, de 22 de marzo, para la igualdad efectiva de mujeres y hombres y que es de aplicación a los titulares de los órganos directivos de acuerdo con el art. 52 de dicha Ley.

La Sociedad, en el pliego tipo de cláusulas para la contratación de las obras ha tenido en cuenta, dentro de las condiciones de ejecución de carácter social, a aquellos adjudicatarios en los que el porcentaje de personal femenino sobre el total de los nuevos empleados que se contraten para la ejecución del contrato supere en 10 puntos porcentuales a la media nacional del sector de la construcción.

#### II.4.2.- Otras Actuaciones

Durante el periodo fiscalizado, la Entidad continuaba sin haber participado en la constitución de ninguna de las Sociedades previstas para realizar inversiones en infraestructuras con intervención de la financiación privada pese a que una de las razones esgrimidas para la creación de SEITTSA fue la potenciación de la colaboración público-privada con la finalidad de obtener una financiación privada adicional a la financiación pública sin que se produjera un impacto en la capacidad o necesidad de financiación de las Administraciones Públicas.

A partir de 2013, la Sociedad ha venido desarrollando una serie de actuaciones en relación con los procesos concursales en los que se encuentran envueltas las autopistas radiales de Madrid. A este respecto, en los Consejos de Administración del 17 de octubre de 2014, del 7 de noviembre de 2014, del 20 de noviembre de 2014 y del 18 de diciembre de 2014, se autorizó al Presidente de la Entidad para presentar las distintas propuestas de convenio, mediante las cuales SEITTSA asumiría la explotación de las autopistas y el pago a los acreedores de acuerdo con los términos que se incluyeran en los convenios. No obstante, la eficacia de estas propuestas se encuentra condicionada a la aprobación de todas ellas que actualmente se hayan en diferentes trámites judiciales. En el caso de que las propuestas de convenio no sean aprobadas, se iniciaría la fase de liquidación.

## II.5.- SEGUIMIENTO DE LAS RECOMENDACIONES DEL INFORME ANTERIOR

En el “Informe de fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”, aprobado por el Pleno del Tribunal de Cuentas se realizan una serie de recomendaciones, en relación con SEITTSA.

En particular, se recomendaba la conveniencia de que las funciones en materia de infraestructuras ferroviarias realizadas por ADIF y SEITTSA se concentrasen en una sola Empresa pública. A este respecto, cabe señalar que, durante el periodo fiscalizado, la situación que había dado lugar a esta recomendación no había variado, SEITTSA siguió realizando las obras en infraestructuras ferroviarias que le habían encomendado. Posteriormente, el 29 de septiembre de 2015 se promulgó una nueva ley del Sector Ferroviario, la ley 38/2015, que en su artículo 6.4 sigue posibilitando la encomienda a una sociedad mercantil de las facultades correspondientes a la contratación de las obras ferroviarias, sin que esta encomienda comprenda, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción y, tampoco, sin que afecte a las funciones de supervisión y recepción de la obra. Por tanto, con la promulgación de esta nueva ley no varía sustancialmente la situación puesta de manifiesto en el Informe precedente. Se concluye, por tanto, que no se ha dado cumplimiento a la recomendación contenida en el Informe anterior.

También se recomendaba, basándose en un criterio de economía, la conveniencia de que la financiación por parte del Estado de las infraestructuras promovidas por SEITTSA se realizase por otros medios distintos de la aportación de capital. En este sentido cabe señalar que, desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y creación de empleo, SEITTSA se encuentra exenta del impuesto de actos jurídicos documentados y, por ello, el coste de gestión de 135,7 miles de euros (un 0.01%) que supusieron las diferentes ampliaciones de capital realizadas entre 2012 y 2014 fue muy reducido, circunstancia distinta a la existente en el Informe precedente en el que la sociedad tuvo que hacer frente al pago del Impuesto de Actos Jurídicos por un importe de 41.500 miles. Por tanto, en relación con esta recomendación y debido al cambio normativo producido, ya no tiene objeto la recomendación efectuada en el informe anterior.

Por último, respecto a la recomendación relativa a una mejora de las previsiones presupuestarias de las inversiones en infraestructuras ferroviarias de manera que se ajustasen mejor a las verdaderas capacidades de ejecución y financiación de que disponga la Entidad, se señala que, en los ejercicios correspondientes al ámbito temporal de la fiscalización, la ejecución de las inversiones en infraestructuras ferroviarias contenida en los PAP fue del 212%, 89% y 84%, respectivamente. A continuación se detalla en el siguiente cuadro las causas de las desviaciones entre lo presupuestado y lo realizado con indicación de su importe y del número de expedientes afectados.

Cuadro nº 21

(miles de euros)

Número de expedientes importe y causas de las desviaciones en infraestructura ferroviaria								
CAUSAS	2012		2013		2014		TOTAL	
	Número	Importe	Número	Importe	Número	Importe	Número	Importe
Menor ritmo de ejecución			5	-27.261	3	-47.891	5	-75.152
Presupuesto sobredimensionado			6	-17.329	6	-16.987	11	-34.316
Desviación en facturación			5	331	1	269	5	600
Certificación Final	2	-542	4	7.567			3	7.025
Liquidación	5	-597	5	661	4	-1.997	12	-1.933
Reprogramación presupuestaria	23	25.879	7	14.462	3	34.706	33	75.047
Pagos no previstos inicialmente	1	1.090	1	330	1	195	14	1.615
Obra no comenzada			13	-28.799				-28.799
Nuevo convenio financiero	2	204.598					2	204.598
Desviación facturación y liquidación			1	12.838			1	12.838
Liquidación pagos no previstos	1	454					1	454
Otras	4	110					4	110
<b>TOTAL</b>	<b>38</b>	<b>230.992</b>	<b>36</b>	<b>-37.200</b>	<b>18</b>	<b>-31.705</b>	<b>91</b>	<b>162.087</b>

En el importe conjunto, las desviaciones más significativas se debieron al convenio para la financiación de la red convencional y del tramo de alta velocidad Orense Santiago de la RTE del ejercicio 2012 no previsto, (204.598 miles de euros), a la reprogramación presupuestaria, (75.047 miles) y al menor ritmo de ejecución de las inversiones en los ejercicios 2013 y 2014 (75.152 miles). Además, es de destacar en el ejercicio 2013 la desviación de 28.799 miles de euros debida a obra presupuestada y no ejecutada. Aunque, el volumen de inversión ejecutado sobre el total previsto experimentó un notable aumento en relación con la situación existente en el Informe precedente, las cifras anteriores siguen poniendo de manifiesto la necesidad de efectuar una presupuestación más rigurosa.



### III.- CONCLUSIONES.

SEITTSA es una sociedad mercantil creada al amparo del artículo 166.2 de la Ley 33/2003, de 3 de noviembre, del Patrimonio de las Administraciones Públicas y por Acuerdo del Consejo de Ministros del 29 de julio de 2005 y fue constituida el 30 de noviembre de 2005. Tiene como objetivo la promoción y desarrollo de infraestructuras del transporte terrestre en todo el territorio nacional y cuenta con plena capacidad jurídica y de obrar en las distintas fases del desarrollo de las mismas, y de firmar convenios, promover la creación de empresas mixtas y cualquier otra forma jurídica de colaboración con todo tipo de agentes, tanto públicos como privados, interesados en el desarrollo de las infraestructuras del transporte terrestre.

Con la creación de esta Sociedad se pretendió, por una parte, la optimización de los limitados recursos presupuestarios destinados a la construcción y explotación de las infraestructuras en el transporte, contribuyendo con ello a la consecución del objetivo de estabilidad presupuestaria; y, por otra parte, la consecución de una mayor agilidad en la gestión de la construcción de las infraestructuras públicas.

#### **A) En relación con el cumplimiento de la normativa legal y estatutaria aplicable a la actividad desarrollada por SEITTSA.**

**Primera.-** En los diferentes convenios suscritos por SEITTSA desde su creación se establecía un calendario de aportaciones por parte de la Administración General del Estado que, en conjunto y tras sucesivas adendas, ascendió a un importe de 12.616.557 miles de euros de los que 1.176.802 miles correspondieron al periodo fiscalizado. Estas aportaciones se realizaron según lo suscrito y, al no contemplarse en los convenios fuentes de financiación adicionales a las aportaciones estatales, estas no se vieron modificadas por la obtención de fondos europeos o de ingresos financieros aunque sí los cobros de las mismas puesto que las aportaciones se van cobrando en función de la necesidades de tesorería que estima la sociedad para cada ejercicio, procediendo en el momento del cobro a formalizar la correspondiente ampliación de capital. En este sentido, entre 2012 y 2014 se amplió el capital social por un importe de 1.611.148 miles de euros, superior en 434.346 miles a las aportaciones previstas en los convenios para este periodo, y lo que se debió a la existencia de aportaciones del Estado de ejercicios anteriores pendientes de cobro.

En agosto de 2015, SEITTSA suscribió dos convenios de refundición de los anteriores convenios de gestión directa (CGD) en materia de carreteras y de ferrocarriles en los que sí se ha tenido en cuenta la financiación procedente de los fondos europeos y de los rendimientos financieros. Esta circunstancia unida a unos costes de las inversiones encomendadas inferiores a los inicialmente previstos dio lugar a una reducción en la cuantía estipulada en los convenios primitivos de 635.209 miles (epígrafe II.2.1).

**Segunda.-** Durante el periodo fiscalizado, la Sociedad formalizó siete contratos de obras por un importe de 22.172 miles de euros, en cinco de ellos se siguió el procedimiento abierto, habiéndose promovido adecuadamente la concurrencia y adjudicándose el contrato a la oferta que obtuvo una mejor valoración, mientras que los dos restantes fueron contratos complementarios que se adjudicaron mediante el procedimiento negociado amparándose en el artículo 171b) del TRLCSP. En relación con uno de estos últimos, es de destacar que las obras objeto del mismo, fueron realizadas con anterioridad a la firma del contrato, extremo que hizo necesario la convalidación del gasto por un importe de 6.569 miles de euros.

Asimismo, La Sociedad remitió la relación certificada de los contratos celebrados dentro del plazo establecido en la instrucción general relativa a la remisión telemática al Tribunal de Cuentas de los extractos de los expedientes de contratación y de las relaciones de contratos, convenios y

encomiendas de gestión celebrados por las entidades del Sector Público Estatal y Autonómico, aprobada por el Pleno del Tribunal de Cuentas el 28 de noviembre de 2013 si bien no remitió para el ejercicio 2014, el primero de vigencia de la Instrucción anterior, una certificación negativa que autentificase la ausencia de la formalización de contratos patrimoniales, de convenios y de encomiendas de gestión (epígrafe II.3.4.).

**Tercera.-** En relación con el cumplimiento de la normativa en materia de personal, cabe señalar que, en la única contratación de personal de carácter indefinido efectuada, se cumplieron los trámites establecidos en el procedimiento de contratación de personal, aprobado por la Entidad el 6 de junio de 2012, y con ello, el principio de publicidad. No obstante, ante la carencia de unos baremos objetivos de valoración previamente fijados para la evaluación de los candidatos, no puede emitirse una opinión acerca del cumplimiento de los principios de igualdad, mérito y capacidad.

Asimismo, las variaciones retributivas anuales del personal de SEITSA sujeto al Convenio colectivo nacional de empresas de ingeniería y oficinas de estudios técnicos y las retribuciones del personal directivo son conformes a su normativa reguladora (epígrafe II.3.5).

**Cuarta.-** Los gastos de personal ascendieron, entre 2012 y 2014, a 1.223, 1312 y 1313 miles de euros, respectivamente, de este importe 188 (13,2%), 124 (9,3%) y 123 (9,3%) miles correspondieron a las retribuciones por asistencia a los Consejos de Administración. Tanto el porcentaje de gastos como el número de miembros del Consejo de Administración en relación con la plantilla de la Entidad, aunque cumpla la legislación vigente en esta materia se considera elevado. En efecto, de una plantilla a 31 de diciembre de cada uno de los ejercicios fiscalizados de 22, 21 y 21 empleados, respectivamente, el número de miembros del Consejo de Administración fue de 12, cifra que supone algo más de la mitad del número de empleados (epígrafe II.3.5).

## **B) En relación con el registro contable de las operaciones fiscalizadas.**

**Quinta.-** El registro contable de los costes incurridos en el desarrollo de los CGD, se efectuó en la cuenta de "Existencias", al considerar SEITSA que, una vez concluidos las actuaciones de los convenios, las obras integrantes de los mismos, serían traspasadas a la AGE sin que SEITSA asumiera su explotación y, sería en el momento de su entrega, cuando la Sociedad procedería a dar de baja esta cuenta y a liquidar el correspondiente Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) devengado. No obstante, la Inspección de Hacienda consideró, en una inspección realizada en octubre de 2015, que la Entidad tendría que haber repercutido el IVA de las obras conforme estas se habían ido poniendo a disposición del Ministerio de Fomento, de ADIF o de ADIF Alta velocidad, según la fecha que figuraba en las actas de recepción. De acuerdo con este criterio, la Sociedad procedió a liquidar el IVA correspondiente por un importe de 596.080 miles de euros, de los que 517.137 miles correspondían a la cuota del IVA devengado y 58.943 miles a los intereses de demora por el tiempo transcurrido entre la puesta a disposición de las obras y la fecha del acta de la Inspección de Hacienda. Asimismo, con la entrega de las infraestructuras al Ministerio de Fomento o en su caso a ADIF y a ADIF Alta Velocidad fijadas en los convenios de refundición suscritos en agosto de 2015, SEITSA procedió a dar de baja en noviembre de 2015 en la cuenta de existencias el importe de las obras traspasadas por un importe de 2.337.843 miles de euros para las infraestructuras de carreteras y 1.040.098 miles para las infraestructuras ferroviarias (epígrafes II.3.1 y II.3.2).

SEITSA registró contablemente las obligaciones derivadas de los contratos financieros en el epígrafe de "Inversiones financieras a largo plazo" en el momento del abono a los contratistas de las certificaciones de obras. Puesto que la vigencia de estos convenios expira al concluir la ejecución de todas las actuaciones y, a 31 de diciembre de 2014, solamente quedaban pendiente

de ejecución actuaciones del Convenio de la Red de Titularidad del Estado (RTE) en Cataluña, una vez que la Administración General del Estado (AGE) determine el procedimiento a seguir, SEITTSA tendrá que cancelar este derecho de cobro dando de baja la cuenta de "Inversiones financieras a largo plazo" siguiendo el procedimiento establecido al respecto.

**C) En relación con el análisis del cumplimiento de los principios de eficacia, eficiencia y economía, de la gestión desarrollada por la Entidad.**

**Sexta.-** La actividad esencial realizada por SEITTSA en el periodo fiscalizado consistió en la ejecución de los diversos CGD en materia de carreteras y ferrocarril por un importe de 1.277.336 miles de euros de los que 790.119 miles correspondieron a los convenios de carreteras y 487.217 miles a los convenios en materia de ferrocarriles.

Respecto a la actividad desarrollada como consecuencia de estos convenios cabe señalar que, en cumplimiento de su clausulado, SEITTSA, de acuerdo con los proyectos que aprueben el Ministerio de Fomento o, en su caso, ADIF, tiene limitada su actuación a la licitación, adjudicación, contratación y pago de la obra. Todas ellas funciones eminentemente administrativas que no incluyen el seguimiento técnico de la obra que es competencia del Ministerio de Fomento o de ADIF. Por lo tanto, una vez firmado el contrato, la Entidad actúa, básicamente, como pagador y revisor de las certificaciones de obra. Así, entre 2012 y 2014, la actividad de la Sociedad en este tipo de convenios se limitó a la adjudicación de siete nuevos contratos, a la ejecución de los que se encontraban en curso sobre los que se aprobaron modificaciones por un importe de 39.379 miles de euros así como un total de 107 prórrogas y a la firma de la recepción de las obras finalizadas.

Asimismo, a 31 de diciembre de 2014, solo 31 de las 144 actuaciones previstas se encontraban en curso frente al resto que estaban en las fases de finalización, liquidación, suspensión o rescisión en las que la actividad a desarrollar por la Sociedad en ellas es prácticamente nula, según se desprende del clausulado de los convenios. Por tanto, a dicha fecha, la actividad pendiente de ejecución derivada de los diferentes convenios era reducida. Con posterioridad al periodo fiscalizado, en octubre de 2015, se firmaron sendos convenios de refundición de los CGD existentes en materia de carreteras y de ferrocarriles. En el primero de ellos se contempla la realización de nuevas actuaciones por un importe de 358.105 miles de euros, lo que ha supuesto el inicio de 100 nuevas licitaciones de obras (epígrafe II.3.1).

**Séptima.-** Además, durante el periodo fiscalizado, SEITTSA desarrolló una serie de actuaciones derivadas de los convenios financieros que supusieron un gasto de 229.812 miles de euros, de los que 203.750 miles se efectuaron en 2012 en ejecución del convenio para la promoción de inversiones en la RTE de dicho ejercicio. En este tipo de convenios, SEITTSA es un intermediario financiero que efectúa el pago de la contratación efectuada por el Ministerio de Fomento o por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias.

A 31 de diciembre de 2014 se encontraba pendiente de finalización el Convenio para la realización de actuaciones para la mejora de la RTE en Cataluña, habiéndose abonado hasta dicha fecha en ejecución de este tipo de convenios un total de 6.325.700 miles de euros de los que 6.274.000 correspondieron a aquellos cuyos pagos ya se habían realizado en su totalidad. Por tanto, la actividad desarrollada por la Sociedad en este tipo de convenios en 2013 y 2014 fue mínima, encontrándose a 31 de diciembre de 2014 prácticamente finalizados y pendientes de que la AGE establezca el procedimiento establecido para su cancelación (epígrafe II.3.2).

**Octava.-** Lo anteriormente expuesto permite afirmar que, entre 2012 y 2014, la actividad de SEITTSA fue reducida y no supuso un aumento significativo de la realización de nuevas infraestructuras, sino que continuó con la ejecución de las ya iniciadas en ejercicios anteriores y

con el pago de las obligaciones derivadas de los convenios financieros que se encontraban próximos a su terminación. Su actuación no generó una mayor aportación de financiación privada, pese a que para favorecer la consecución de su objetivo principal, se previó que la Sociedad se financiase con aportaciones de capital privado además de con las aportaciones procedentes de las Administraciones Públicas, con la finalidad de obtener una financiación privada adicional que minimizara el impacto en la capacidad o necesidad de financiación de las Administraciones Públicas; lo expuesto permite concluir que la actividad desarrollada por la Sociedad no alcanzó este objetivo pretendido a su constitución (epígrafes II.3.1 y II.4.2)

**Novena.-** Aunque el resultado de los ejercicios 2012, 2013 y 2014 fuera positivo en 5.056, 1996 y 2083 miles de euros, el EBITDA (beneficio antes del resultado financiero, impuestos, depreciaciones y amortizaciones), que muestra el resultado derivado exclusivamente de la actividad de explotación de la Entidad, entre 2012 y 2014, fue negativo en los tres ejercicios, 440, 1.638 y 1.688 miles de euros, respectivamente, lo que implicó que la actividad de la Empresa fue deficitaria, siendo los resultados financieros, derivados de la gestión de los excedentes de tesorería, que ascendieron a 7.127, 4.258 y 4.472 miles de euros, respectivamente los que financiaron los gastos corrientes de la Entidad (apartado II.1).

**Décima.-** Además de las actividades anteriores, a partir de 2013, SEITTSA ha venido desarrollando una serie de actuaciones en relación con los procesos concursales en los que se encuentran envueltas las autopistas radiales de Madrid. A este respecto, en los Consejos de Administración del 17 de octubre de 2014, del 7 de noviembre de 2014, del 20 de noviembre de 2014 y del 18 de diciembre de 2014, se autorizó al Presidente de la Entidad para presentar las distintas propuestas de convenio, mediante las cuales SEITTSA asumiría la explotación de las autopistas y el pago a los acreedores de acuerdo con los términos incluidos en los convenios (epígrafe II.4.2).

**Undécima.-** Durante el periodo fiscalizado, SEITTSA gestionó las ayudas del Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER 2007-2011), de acuerdo con el manual de procedimientos para la gestión de los fondos europeos aprobado el 14 de noviembre de 2011 y percibió 329.095 miles de euros, de los que 312.912 miles de euros correspondieron al FEDER y 16.183 miles al programa de ayuda de la red Trans-European Transport Network Programme. Respecto a estos últimos fondos, el retraso en la ejecución de las obras financiadas con los mismos supuso para la Entidad, por una parte, una disminución de la ayuda inicialmente concedida de 42.320 miles de euros y, por otra parte, una devolución de fondos anticipados de 4.149 miles (epígrafe II.2.2).

**Decimosegunda.-** Durante el periodo fiscalizado, SEITTSA dispuso de unos elevados excedentes de tesorería originado por el desfase temporal habido entre la materialización de la aportación de fondos del Estado, realizada al comienzo del ejercicio, y sus necesidades de Tesorería, distribuidas a lo largo del mismo. En la gestión de estos excedentes, realizada siguiendo el procedimiento aprobado a tal efecto, se obtuvo, entre 2012 y 2014, los siguientes ingresos financieros 7.128,8, 4.258,5 y 4.472,9 miles de euros, respectivamente y una rentabilidad media anual de 3,89%, 2,76% y 1,21% en cada uno de los ejercicios fiscalizados. Aun cuando esta rentabilidad experimentase una reducción, en el periodo especialmente analizado, fue en todo caso superior a la que se habría derivado de la obtenida en la colocación de los excedentes en la deuda del Estado a corto plazo. En términos generales, se considera que la gestión de estos excedentes fue adecuada y suficiente, su rentabilización se realizó mediante la remuneración de su saldo en cuenta corriente según la mejor oferta de las entidades financieras a las que se solicitó cotización y ateniéndose en su actuación a los principios de transparencia, publicidad y concurrencia (epígrafe II.2.3).

**D) En relación con el seguimiento de las recomendaciones contenidas en el “Informe de Fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y**

**por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”.**

**Decimotercera.-** En el “Informe de Fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008” se recomendaba la conveniencia de que las funciones en materia de infraestructuras ferroviarias realizadas por ADIF y SEITTSA se concentrasen en una sola Empresa pública. A este respecto, cabe señalar que, durante el periodo fiscalizado, la situación que había dado lugar a esta recomendación no había variado, SEITTSA siguió realizando las obras en infraestructuras ferroviarias que le habían encomendado. Posteriormente, el 29 de septiembre de 2015 se promulgó una nueva ley del Sector Ferroviario, la ley 38/2015, que en su artículo 6.4 sigue posibilitando la encomienda a una sociedad mercantil de las facultades correspondientes a la contratación de las obras ferroviarias, sin que esta encomienda comprenda, en ningún caso, la aprobación del proyecto de construcción y, tampoco, sin que afecte a las funciones de supervisión y recepción de la obra. Por tanto, con la promulgación de esta nueva ley no varía sustancialmente la situación puesta de manifiesto en el Informe precedente. Se concluye, por tanto, que no se ha dado cumplimiento a la recomendación contenida en el Informe anterior (apartado II.5).

**Decimocuarta.-** También se recomendaba, basándose en un criterio de economía, la conveniencia de que la financiación por parte del Estado de las infraestructuras promovidas por SEITTSA se realizase por otros medios distintos de la aportación de capital. En este sentido cabe señalar que, desde la entrada en vigor del Real Decreto-ley 13/2010, de 3 de diciembre, de actuaciones en el ámbito fiscal, laboral y liberalizadoras para fomentar la inversión y creación de empleo, SEITTSA pasó a estar exenta del pago del Impuesto de Actos Jurídicos Documentados, por lo que las operaciones de ampliación de capital formalizadas entre 2012 y 2014 originaron unos gastos de gestión reducidos que ascendieron a 135,7 miles de euros frente a los 41.500 miles a los que tuvo que hacer frente la Entidad entre 2005 y 2008, como se puso de manifiesto en el Informe anterior. Por tanto, en relación con esta recomendación y debido al cambio normativo producido, ya no tiene objeto la recomendación efectuada en el informe anterior (apartado II.5).

**Decimoquinta.-** Por último, respecto a la recomendación relativa a una mejora de las previsiones presupuestarias de las inversiones en infraestructuras ferroviarias se señala que la ejecución de las inversiones en infraestructuras ferroviarias contenida en los Programas de Actuación Plurianual de cada uno de los ejercicios del periodo fiscalizado fue del 212%, 89% y 84%, respectivamente, siendo las principales causas de las desviaciones la falta de previsión del convenio financiero en 2012 (204.598 miles de euros), la reprogramación presupuestaria (75.047 miles) y el menor ritmo de ejecución de las inversiones en los ejercicios 2013 y 2014 (75.151 miles) y, además es de destacar en el ejercicio 2013 la desviación de 28.799 miles de euros debida a obra presupuestada y no ejecutada. Por consiguiente, las cifras anteriores siguen poniendo de manifiesto la falta de una programación presupuestaria rigurosa, por lo que se puede concluir que esta recomendación no se considera cumplida (apartado II.5).

## **E) En relación con el análisis de la igualdad efectiva de hombres y mujeres**

**Decimosexta.-** A pesar de que la proporción media de mujeres y hombres del total de la plantilla fue equilibrada durante los tres ejercicios, no lo fue así en cuanto a su distribución por categorías profesionales, ya que en el nivel jerárquico superior, no existía presencia de mujeres en el periodo fiscalizado.

Asimismo, se carece de elementos que permitan el análisis de posibles discriminaciones en las retribuciones percibidas por hombres y mujeres a igualdad de categoría y puesto, ya que al no estar definidas las funciones de cada uno de los puestos, no se puede analizar si las funciones asociadas a los mismos eran iguales (epígrafe II.4.1).

#### IV.- RECOMENDACIONES

**Primera.-** SEITTSA fue creada para la optimización de los limitados recursos presupuestarios destinados a la construcción y explotación de las infraestructuras en el transporte, para así contribuir a la consecución del objetivo de estabilidad presupuestaria y a una mayor agilidad en la gestión de la construcción de las infraestructuras públicas.

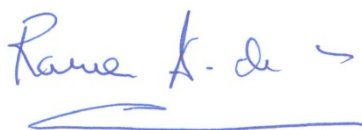
En el “Informe de Fiscalización de la financiación de las inversiones en infraestructuras ferroviarias realizadas por la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) y por la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre, S.A. (SEITTSA) desde el 1 de enero de 2005 hasta el 31 de diciembre de 2008”, el Tribunal de Cuentas recomendaba que las funciones en materia de infraestructuras ferroviarias realizadas por ADIF y SEITTSA se concentrasen en una sola Empresa pública, recomendación que no ha sido tenida en cuenta en la nueva Ley del Sector Ferroviario, Ley 38/2015, de 29 de septiembre, que mantiene, esencialmente, la situación que dio lugar a esa recomendación.

Teniendo en cuenta la limitada relevancia de la actividad de esta Empresa pública en el periodo fiscalizado con respecto a los objetivos para los que fue creada y los costes que genera su funcionamiento, se considera conveniente en virtud del principio de economía que debe regir la gestión económico-financiera pública, que se adopten las medidas necesarias para optimizar los recursos asignados a la Sociedad o, si ello no es posible, se proceda a la disolución y extinción de SEITTSA, revertiendo las actividades que actualmente realiza íntegramente a la Administración competente en la materia.

**Segunda.-** En relación con la actividad derivada de los convenios financieros suscritos por SEITTSA y considerando que solo queda pendiente la realización de actuaciones para la mejora de la Red Ferroviaria de Titularidad del Estado en Cataluña, la Administración General del Estado debería determinar el procedimiento a seguir para la cancelación de los derechos de cobro generados como consecuencia de la ejecución del resto de los convenios financieros ya finalizados y que aparecen en la contabilidad de SEITTSA registrados como Inversiones financieras a largo plazo.

Madrid, 30 de junio de 2016

EL PRESIDENTE



Ramón Álvarez de Miranda García

## **ANEXOS**





## **RELACIÓN DE ANEXOS**

**ANEXO I.-** BALANCE DE SITUACIÓN DE 2012, 2013 Y 2014

**ANEXO II.-** CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE 2012, 2013 Y 2014

**ANEXO III.-** ESTADO TOTAL DE CAMBIOS PATRIMONIO NETO 2012-2014

**ANEXO IV.-** EJECUCIÓN DEL PAP 2012, 2013, 2014



## ANEXO I

## SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A.

## BALANCE DE SITUACIÓN DE 2012, 2013 Y 2014

( Expresado en miles de euros)

ACTIVO	2012	2013	2014
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>6.312.784</b>	<b>6.325.647</b>	<b>6.326.779</b>
Inmovilizado Intangible	40	17	3
Aplicaciones informáticas	40	17	3
Inmovilizado Material	59	49	39
Instalaciones técnicas y otro inmovilizado material	59	49	39
Inversiones Financieras a largo plazo	6.312.684	6.325.580	6.326.737
ADIF	6.082.684	6.094.544	6.095.700
Convenio III de Carreteras	230.000	230.000	230.000
Otros Activos Financieros	0	1.036	1.036
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>4.603.539</b>	<b>5.049.142</b>	<b>5.576.584</b>
Existencias	3.171.798	3.624.053	4.072.632
Deudores comerciales y otras cuentas a cobrar	5.633	1.561	691
Deudores	74	7	7
Otros Créditos con las Administraciones Públicas	5.559	1.554	683
Inversiones financieras a corto plazo en partes vinculadas	1.381.265	1.406.466	1.413.476
Periodificaciones a corto plazo	13	13	11
Efectivo y otros activos líquidos equivalentes	44.831	17.049	89.774
Tesorería	44.831	17.049	
<b>TOTAL ACTIVO ( A+B )</b>	<b>10.916.324</b>	<b>11.374.788</b>	<b>11.903.363</b>

PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2012	2013	2014
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>10.659.422</b>	<b>11.081.062</b>	<b>11.588.874</b>
<b>Fondos propios</b>	<b>10.261.761</b>	<b>10.663.728</b>	<b>11.131.575</b>
Capital	8.416.245	8.791.044	9.250.071
Reservas	101.616	106.652	108.375
Legal y estatutaria	14.202	14.709	14.908
Otras reservas	87.414	91.943	93.466
Otras aportaciones de socios	1.738.835	1.764.036	1.771.046
Resultado del ejercicio	5.066	1.996	2.083
<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>397.661</b>	<b>417.334</b>	<b>457.299</b>
Subvenciones oficiales de capital	397.661	417.334	457.299
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>194.490</b>	<b>201.734</b>	<b>204.084</b>
Provisiones a largo plazo	11.360	12.887	19.517
Otras provisiones	11.360	12.887	19.517
Deudas a largo plazo	50.473	49.631	32.030
Otros pasivos financieros	50.473	49.631	32.030
Pasivos por impuestos diferidos	132.657	139.215	152.536
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>62.411</b>	<b>91.993</b>	<b>110.406</b>
Provisiones a corto plazo	0	0	18
Provisiones a corto plazo			18
Acreeedores comerciales y otras cuentas a pagar	62.411	91.993	110.388
Acreeedores por prestación de servicios	62.217	91.899	110.296
Otras deudas con las Administraciones Públicas	194	94	92
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO ( A+B+C )</b>	<b>10.916.324</b>	<b>11.374.788</b>	<b>11.903.363</b>



## ANEXO II

### SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A.

#### CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS DE 2012, 2013 Y 2014

(Expresado en miles de euros)

<b>OPERACIONES CONTINUADAS</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
Importe neto de la cifra de negocios	1.178	119	5
Prestación de servicios	1.178	119	5
Aprovisionamientos	1		
Otros ingresos de explotación		1	
Gastos de personal	-1.223	-1.323	-1.313
Sueldos, salarios y asimilados	-1.033	-1.103	-1.057
Cargas sociales	-190	-220	-256
Otros gastos de explotación	-395	-436	-380
Servicios exteriores	-395	-435	-380
Tributos		-1	
Amortización del inmovilizado	-44	-43	-28
Excesos de provisiones	91	64	
Deterioro y resultados por enajenación del inmovilizado	1	0	0
Resultados por enajenaciones y otras	1		
<b>RESULTADO DE EXPLOTACION</b>	<b>-393</b>	<b>-1.617</b>	<b>-1.716</b>
Ingresos financieros	7.129	4.258	4.473
De valores negociables y otros instrumentos financieros	7.129	4.258	4.473
Gastos financieros	-2	0	0
Por deudas con terceros	-2		
<b>RESULTADO FINANCIERO</b>	<b>7.127</b>	<b>4.258</b>	<b>4.473</b>
<b>RESULTADO ANTES DE IMPUESTOS</b>	<b>6.734</b>	<b>2.642</b>	<b>2.757</b>
Impuesto sobre beneficios	-1.669	-645	-674
<b>RESULTADO DEL EJERCICIO</b>	<b>5.066</b>	<b>1.996</b>	<b>2.083</b>



**ANEXO III**

**SOCIEDAD ESTATAL DE INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE TERRESTRE, S.A.**

**Estado total de cambios patrimonio neto 2012- 2014**

(Expresado en miles de euros)

	<b>Capital social, Patrimonio, Fondo social escriturado</b>	<b>Reservas</b>	<b>Resultados de ejercicios anteriores</b>	<b>Otras aportaciones de socios</b>	<b>Resultado del ejercicio</b>	<b>Subvenciones, donaciones y legados recibidos</b>	<b>TOTAL</b>
<b>SALDO, FINAL DEL AÑO 2012</b>	<b>8.416.245</b>	<b>101.616</b>	<b>5.066</b>	<b>1.738.835</b>		<b>397.661</b>	<b>10.659.423</b>
<b>SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2013</b>	<b>8.416.245</b>	<b>101.616</b>	<b>5.066</b>	<b>1.738.835</b>		<b>397.661</b>	<b>10.659.423</b>
Total ingresos y gastos reconocidos.					<b>1.996</b>	<b>19.673</b>	<b>21.669</b>
Operaciones con socios o propietarios.	<b>374.799</b>	<b>5.036</b>	<b>-5.066</b>	<b>-374.799</b>			<b>-30</b>
Aumentos de capital.	374.799	-30		-374.799			-30
Otras operaciones con socios o propietarios.		5.066	-5.066				0
Otras variaciones del patrimonio neto.				<b>400.000</b>			<b>400.000</b>
Otras variaciones				400.000			400.000
<b>SALDO, FINAL DEL AÑO 2013</b>	<b>8.791.044</b>	<b>106.652</b>		<b>1.764.036</b>	<b>1.996</b>	<b>417.334</b>	<b>11.081.062</b>
<b>SALDO AJUSTADO, INICIO DEL AÑO 2014</b>	<b>8.791.044</b>	<b>106.652</b>		<b>1.764.036</b>	<b>1.996</b>	<b>417.334</b>	<b>11.081.062</b>
Total ingresos y gastos reconocidos.					<b>2.083</b>	<b>39.965</b>	<b>42.048</b>
Operaciones con socios o propietarios.	<b>459.027</b>	<b>1.983</b>		<b>-459.027</b>	<b>-1.996</b>		<b>-13</b>
Aumentos de capital.	459.027	-13		-459.027			-13
Otras operaciones con socios o propietarios.		1.996			-1.996		0
Otras variaciones del patrimonio neto.		<b>-260</b>		<b>466.037</b>			<b>465.777</b>
Otras variaciones		-260		466.037			465.777
<b>SALDO FINAL DEL AÑO 2014</b>	<b>9.250.071</b>	<b>108.375</b>		<b>1.771.046</b>	<b>2.083</b>	<b>457.299</b>	<b>11.588.874</b>





**ANEXO IV**  
**EJECUCIÓN DEL PAP 2012, 2013 y 2014**  
**(Ejercicio 2012)**  
(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	PREVISION P.G.E. 2012	REALIZADO 2012	DESVIACION ABSOLUTA	DESVIACION %
Nombre: Autovía Orbital de Barcelona. Tramo: Abrera - Olesa de Montserrat	3.930	2.483	-1.447	-37
La Seu d'Urgell - Andorra	3.000	7.450	4.450	148
Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Las Dueñas- Muros de Nalón	7.000	7.060	60	1
A-15 Autovía de Navarra (Medinaceli - Soria - Tudela). Almazán Cubo de la Solana		-852	-852	-100
Autovía A-58 Turjillo - Caceres. Tramo: Santa Marta de Magasca - Caceres	464	562	98	21
Autovía A-7. Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga. Tramo: Autopista AP-7 - Conexión con la carretera A-417	13.111	27.906	14.795	113
Autovía A-7. Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga. Tramo: Conexión con la carretera MA-417 - Autovía A-357 del Guadalhorce	13.865	18.100	4.235	31
Autovía A-7. Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga. Tramo: Autovía A-357 del Guadalhorce - Conexión Carretera C-3310	8.947	8.948	1	0
A-11 Autovía del Duero Variante de Aranda de Duero	3.000	1.530	-1.470	-49
A-15 Autovía de Navarra (Medinaceli - Soria) Tramo: Radona - Sauquillo del Campo	1.600	1.330	-270	-17
A-23 Autovía de Mudejar (Sagunto - Frontera Francesa) Tramo: Caldearenas - Lanavé	3.000	5.031	2.031	68
A-27 Autovía de Tarragona - Mont Blanc. Tramo: El Morell - Variante de Valls	8.000	8.000	0	0
A-27 Autovía de Tarragona. Tramo: Variante de Valls	3.000	3.049	49	2
A-32 Linares - Ibro (Jaen)	3.770	1.779	-1.991	-53
A-54 Autovía de Lugo - Santiago. Tramo: Monte de Meda	3.000	3.000	0	0
A-73 Autovía de Burgos - Aguilar de Campoo. Tr: Quintanilla Vivar- Quintanaortuño	3.000	6.079	3.079	103
Enlace A-64 en Pola de Siero	10.000	10.600	600	6
Autovía A-32 Ibro - Úbeda	12.000	16.070	4.070	34
MU-30 Conexión Suroeste de Murcia	1.424	8.213	6.789	477
N-332 Sueca - Sollana (Autovía Valencia - Gandía)	7.580	10.123	2.543	34
Autovía SE-40 Sector Este. Tramo: Alcalá de Guadaíra (A-92) (A-376)	12.515	16.000	3.485	28
Ronda Noroeste de Burgos. Tramo: Quintanadueñas - Villatoro - Villimar	3.000	3.013	13	0
M-40 Remodelación con enlace M-511	2.527	2.483	-44	-2
Ronda de la Bahía de Santander. Tramo: San Salvador de las Heras- Parbayón	5.142	5.142	0	0
Sauquillo del Campo - Almazán	4.000	4.002	2	0
Albacete - Mahora, 356,70 (Vte de Albacete)	3.000	7.557	4.557	152
BU-30 Villabilla de Burgos - Quintanadueñas	2.000	750	-1.250	-63
Ocaña (R-4) - A-4	1.709	1.709	0	0
Tercer Carril en el By-Pass (A-7). Tramo Silla / Distribuidor Sur	2.261	1.180	-1.081	-48
Autovía del Duero (A-11)- Autovía de Castilla (A-62). Ronda Este de Valladolid	10.000	14.021	4.021	40
Tiermas - Límite de Navarra	7.000	8.400	1.400	20
Conexión del Litoral con la C-32	5.000	5.000	0	0
N-260 Variante de Guerri de la Sal	2.322	1.301	-1.021	-44
Autovía A-2 Barcelona - Frontera Francesa. Tramo: Mendinyá - Orriols		720	720	100
Variante de Fuentealbilla (O) (8,5 km)	3.028	3.028	0	0
Enlace y variante de Ronda SE de Córdoba	8.310	8.341	31	0
Variante Exterior de Granda - Santa Fe - Las Gabias (O) (9,0 km.)	2.000	2.000	0	0
M-40. Remodelación del enlace con A-6 (O) (3,3km)		1.022	1.022	100
Otur (Luarca) - Villapedre (Enlace. Pto de la Vega) (O) (9,2 km)	4.000	4.000	0	0
Dos Hermanas (A-4) - Coria del Río (SE-660) Túneles Sur	3.332	1.212	-2.120	-64
Dos Hermanas (A-4) - Coria del Río (SE-660) Túneles Norte	7.000	5.015	-1.985	-28
Coria del Río (SE-660) - Almensilla (SE-648) (O) (6,6 km)	7.000	7.000	0	0
N-322. Variante de Casas Ibañez (O) (5,9 km)	3.087	3.087	0	0
Autovía A-21: Jaca -L.P. Navarra Tramo: A-1601 - Sigues	3.000	3.030	30	1
Carretera N-550 de La Coruña a Tuy. Tramo: Variante de Padrón	5.000	5.000	0	0
Autovía SE-40 Tramo: Enlace Almensilla (SE-648) - Espartinas (A-49 a huelva). (O) (6,8 km)	7.000	9.047	2.047	29
Enlace de San Roque de Acebal	1.109	2.919	1.810	163
Rehabilitación Estructural de Firme N-521 (PP.KK. del 42,8 al 60,6 y 79,6 al 152,2)	3.145	3.391	246	8
Autovía A-54. Lugo-Santiago Tramo: Enlace Palas de Rei (Oeste) - Enlace de Guntín (Norte)	10.000	10.532	532	5
Autovia Orense - Lugo A-56 Tramo: San Martiño - Enlace de Barrela		4.076	4.076	100
Acceso al Puerto Exterior de La Coruña	10.000	11.986	1.986	20
Ampliación 3er carril A-3. Buñol - Valencia	10.860	15.417	4.557	42
Remodelación Enlace N-332 con AP-7. Almussafes	4.536	4.379	-157	-3
Expropiaciones	167		-167	-100



**ANEXO IV**  
**EJECUCIÓN DEL PAP 2012, 2013 y 2014**  
**(Ejercicio 2012)**  
(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	PREVISION P.G.E. 2012	REALIZADO 2012	DESVIACION ABSOLUTA	DESVIACION %
Línea Chinchilla-Cartagena. Tramo Minateda-Cieza. Variante de Camarillas. Actuaciones de Mejora. Plataforma		4	4	100
LAV Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo: Utrera-Las Cabezas de San Juan (SEVILLA). Infraestructuras		454	454	100
LAV Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo: Lebrija (SEVILLA)- El Cuervo (CADIZ) Infraestructura, Vía,	4.389	5.208	819	19
LAV Sev-Ca. Tr: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo Las Cabezas de San Juan - Lebrija (SEVILLA). Infraestructuras, Vía, electrificación	8.750	13.251	4.501	51
LAV Sevilla-Cádiz, tramo: Utrera-Jerez (PAET) Lebrija	3.276	1.051	-2.225	-68
LAV Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Villaverde de Medina - Villafranca del Duero	5.807	8.959	3.152	54
L.A.V. - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Villafranca - Coreses	3.831	13.868	10.037	262
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Acceso a Zamora	435	960	525	121
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Pozal de Gallinas - Villaverde	3.993	3.382	-611	-15
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Zamora Subtramo: Olmedo - Pozal	1.143	1.212	69	6
LAV Medina Zamora. Mejoras drenaje y permeabilidad acceso a Zamora	2.251	20	-2.231	-99
LAV. Sevilla - Cádiz. Tramo: Utrera - Aeropuerto de Jerez de la Frontera. Subtramo El Cuervo - Aeropuerto de Jerez. Infraest,vía	7.691	9.657	1.966	26
Variante de Figueres (1º Fase)	3		-3	-100
LAV. Sevilla Cadiz Tramo: Aeropuerto- Jerez Norte	3.913	11.682	7.769	199
LAV. Sevilla Cadiz Tramo: Estación Aeropuerto de Jerez	432	432	0	0
LAV Madrid Galicia Tramo Zamora Ourense Subtramo: La hiniesta - Perilla de Castro	3.474	1.660	-1.814	-52
LAV Madrid Galicia Tramo Zamora Ourense Subtramo: Perilla de Castro - Otero de Bodas	4.314	3.495	-819	-19
LAV Madrid Galicia. Tramo: Zamora - Ourense Subtramo: Otero de Bodas - Cernadillas. Plataforma	4.534	1.690	-2.844	-63
L.A.V. Madrid-Galicia. Tr: Zamora-Lubián. Subtramo: Cernadilla - Pedralba de la Praderia. Plataforma	4.320	5.400	1.080	25
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Pedralba de la pradrea - Túnel de Padronelo. Plataforma	4.338	402	-3.936	-91
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Zamora - La Hiniesta. Plataforma	2.435	221	-2.214	-91
Expropiaciones	1.311		-1.311	-100
Certificaciones finales de Obra	3.700		-3.700	-100
CONVENIO ADIF CERNANIAS CATALUÑA (20081032-F) Nueva Estación de Cercanías Sagrera / Meridiana		251	251	100
Renovación Estructuras metálicas Línea Barcelona - Port Bou, Tramo. Granollers - Massanet	5	1.095	1.090	21.800
Modernización de catenaria en cercanías de Barcelona (Mataró)		-80	-80	-100
Modernización de catenaria en cercanías de Barcelona ( Terrasa-Manresa)		-751	-751	-100
Reforma estación Passeig de Gracia (adaptación a PMR)	6.908	3.757	-3.151	-46
Certificaciones finales de Obra / Contratos Asociados	5.000	895	-4.105	-82
CONVENIO ADIF RED DE TITULARIDAD ESTATAL				
---- Convenio Adif Red de Titularidad del Estado Cataluña	20.587	46.247	25.660	125
CONVENIO ADIF-				
Línea Alta Velocidad Ourense - Santiago de Compostela		-21	-21	-100
CONVENIO ADIF RED CONVECCIONAL		115	115	100
Conv.VII Ctras. Clave 19-V-6050. 20103004-C Control y Vigilancia remodelación enlace N-332 con AP-7 Almussafes	194	192	-2	-1
Conv.VII Ctras. 20103006-C Nombre: Control y Vigilancia San Roque de Acebal	83	208	125	151
Conv.VII Ctras. 20103003-C Nombre: Control y Vigilancia acceso puerto exterior A Coruña	77	237	160	208
Incidencias	1.565		-1.565	-100
NUEVO CONVENIO 2011 ADIF (Red Conv. Y Orense-Santiago)		848	848	100
NUEVO CONVENIO 2012 ADIF (Red Conv. Y Orense-Santiago)		203.750	203.750	100
	<b>371.500</b>	<b>661.972</b>	<b>290.472</b>	<b>78</b>



**ANEXO IV**  
**EJECUCIÓN DEL PAP 2012, 2013 Y 2014**  
**(Ejercicio 2013)**  
(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	PREVISION P.G.E. 2013	REALIZADO20 13	DESVIACION ABSOLUTA	DESVIACION %
Autovía Orbital de Barcelona. Tramo: Abrera - Olesa de Montserrat	5.400	-61	-5.461	-101
La Seu d'Urgell - Andorra	189	8.452	8.263	4.372
Autovía de Verín Frontera Portuguesa. Tramo: Verín-Frontera Portuguesa		160	160	100
Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Las Dueñas- Muros de Nalón	23.438	33.172	9.734	42
Autovía Castilla la Mancha. Tramo: Ocaña -Tarancón. Subtramo: Santa Cruz de la Zarza - Tarancón		-3	-3	-100
Autovía A-58 Turjillo - Caceres. Tramo: Santa Marta de Magasca - Caceres	550		-550	-100
Autovía A-7. Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga. Tramo: Autopista AP-7 - Conexión con la carretera A-417	15.439		-15.439	-100
Autovía A-7. Nueva Ronda de Circunvalación Oeste de Málaga. Tramo: Conexión con la carretera MA-417 - Autovía A-357 del Guadalhorce	13.597		-13.597	-100
A-11 Autovía del Duero Variante de Aranda de Duero	105	8.955	8.850	8.429
A-15 Autovía de Navarra (Medinaceli - Soria) Tramo: Radona - Sauquillo del Campo	4.669	1.347	-3.322	-71
A-23 Autovía de Mudejar (Sagunto - Frontera Francesa) Tramo: Caldearenas - Lanavé	545	81	-464	-85
A-27 Autovía de Tarragona - Mont Blanc. Tramo: El Morell - Variante de Valls	1.024		-1.024	-100
A-27 Autovía de Tarragona. Tramo: Variante de Valls	29		-29	-100
A-32 Linares - Ibros (Jaen)	5	10.554	10.549	210.980
A-54 Autovía de Lugo - Santiago. Tramo: Monte de Meda		3.428	3.428	100
A-63 Autovía de Oviedo - La Espina. Tramo: Salas - La Espina	925	7	-918	-99
A-73 Autovía de Burgos - Aguilar de Campoo. Tramo: Quintanilla Vivar- Quintanaortuño	5.443	4.620	-823	-15
Enlace A-64 en Pola de Siero	7.120	10.121	3.001	42
Autovía A-32 Ibros - Úbeda	11.067	8.264	-2.803	-25
MU-30 Conexión Suroeste de Murcia	6.500		-6.500	-100
N-332 Sueca - Sollana (Autovía Valencia - Gandía)	5.500	1.414	-4.086	-74
Autovía SE-40 Sector Este. Tramo: Alcalá de Guadaíra (A-92) (A-376)	12.814	14.356	1.542	12
Ronda Noroeste de Burgos. Tramo: Quintanadueñas - Villatoro - Villimar	469	8.397	7.928	1.690
M-40 Remodelación con enlace M-511	15.878	16.302	424	3
Ronda de la Bahía de Santander. Tramo: San Salvador de las Heras- Parbayón	7.000	8.505	1.505	22
Sauquillo del Campo - Almazán	6.000	11.195	5.195	87
Albacete - Mahora, 356,70 (Variante de Albacete)	6.042	6.251	209	3
BU-30 Villabilla de Burgos - Quintanadueñas	42		-42	-100
Lanestosa - Límite provincial de Burgos. Puerto de Tornos	1.000	1.044	44	4
Ocaña (R-4) - A-4		46	46	100
Tercer Carril en el By-Pass (A-7). Tramo Silla / Distribuidor Sur	3	4	1	33
Autovía del Duero (A-11)- Autovía de Castilla (A-62). Ronda Este de Valladolid	132	21.396	21.264	16.109
Tiermas - Límite de Navarra	5.540	5.617	77	1
Conexión del Litoral con la C-32	515		-515	-100
Autovía A-2 Barcelona - Frontera Francesa. Tramo: Mendinyá - Orriols	957		-957	-100
Variante de Fuentealbilla (O) (8,5 km)	9		-9	-100
Enlace y variante de Ronda SE de Córdoba	500	1.423	923	185
M-40. Remodelación del enlace con A-6 (O) (3,3km)	1.500	1.237	-263	-18
Otur (Luarca) - Villapedre (Enlace. Pto de la Vega) (O) (9,2 km)	11.000	42.359	31.359	285
Dos Hermanas (A-4) - Coria del Río (SE-660) Túneles Sur	4		-4	-100
Dos Hermanas (A-4) - Coria del Río (SE-660) Túneles Norte	15	6.000	5.985	39.900
Coria del Río (SE-660) - Almensilla (SE-648) (O) (6,6 km)	331		-331	-100
N-322. Variante de Casas Ibañez (O) (5,9 km)	9	46	37	411
Autovía A-21: Jaca -L.P. Navarra Tramo: A-1601 - Sigues	9		-9	-100
Autovía SE-40 Tramo: Enlace Almensilla (SE-648) - Espartinas (A-49 a huelva). (O) (6,8 km)	500		-500	-100
Enlace de San Roque de Acebal	315	740	425	135
Rehabilitación Estructural de Firme N-521 (PP.KK. del 42,8 al 60,6 y 79,6 al 152,2)	300		-300	-100
Autovía A-54. Lugo-Santiago Tramo: Enlace Palas de Rei (Oeste) - Enlace de Guntín (Norte)	1.227		-1.227	-100
Autovia Orense - Lugo A-56 Tramo: San Martiño - Enlace de Barrela	500		-500	-100
Acceso al Puerto Exterior de La Coruña	15.060	14.769	-291	-2
Ampliación 3er carril A-3. Buñol - Valencia	5.000	19.317	14.317	286



**ANEXO IV**  
**EJECUCIÓN DEL PAP 2012, 2013 Y 2014**

**(Ejercicio 2013)**

(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	PREVISION P.G.E. 2013	REALIZADO20 13	DESVIACION ABSOLUTA	DESVIACION %
Remodelación Enlace N-332 con AP-7. Almussafes	1.254	1.695	441	35
Línea Chinchilla-Cartagena. Tramo Minateda-Cieza. Variante de Camarillas. Actuaciones de Mejora. Plataforma		198	198	100
L.A.V. Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo: Utrera-Las Cabezas de San Juan (SEVILLA). Infraestructuras		330	330	100
L.A.V. Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo: Lebrija (SEVILLA)- El Cuervo (CADIZ) Infraestructura, Vía, Electrificación e instalaciones de seguridad	11.594	6.513	-5.081	-44
L.A.V. Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo Las Cabezas de San Juan - Lebrija (SEVILLA). Infraestructuras, Vía, electrificación e Instalaciones de Seguridad	16.897	10.003	-6.894	-41
LAV sevilla-Cádiz, tramo Utrera-Jerez (PAET) Lebrija	9.163	554	-8.609	-94
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Villaverde de Medina - Villafranca del Duero	16.917	21.495	4.578	27
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Villafranca - Coreses	22.054	26.492	4.438	20
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Acceso a Zamora	2.776	2.924	148	5
LAV Medina Zamora. mejoras drenaje y permeabilidad acceso a Zamora	2.174	2.009	-165	-8
LAV. Sevilla - Cádiz. Tramo: Utrera - Aeropuerto de Jerez de la Frontera. Subtramo El Cuervo - Aeropuerto de Jerez. Infraestructuras, Vía....	17.168	10.419	-6.749	-39
Variante de Figueres (1º Fase)		-3	-3	-100
LAV. Sevilla Cadiz Tramo: Aeropuerto- Jerez Norte	12.438	811	-11.627	-93
LAV. Sevilla Cadiz Tramo: Estación Aeropuerto de Jerez	56		-56	-100
LAV Madrid Galicia Tramo Zamora Ourense Subtramo: La hiniesta - Perilla de Castro	29.059	34.663	5.604	19
LAV Madrid Galicia Tramo Zamora Ourense Subtramo: Perilla de Castro - Otero de Bodas	38.345	44.005	5.660	15
LAV Madrid Galicia. Tramo: Zamora - Ourense Subtramo: Otero de Bodas - Cernadillas. Plataforma	42.050	42.159	109	0
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Cernadilla - Pedralba de la Praderia. Plataforma	20.508	23.294	2.786	14
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Pedralba de la pradrea - Túnel de Padronelo. Plataforma	17.637	16.566	-1.071	-6
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Zamora - La Hiniesta. Plataforma	12.551	13.829	1.278	10
Expediente Nombre: Expropiaciones	7.965	2.637	-5.328	-67
CONVENIO ADIF CERNANIAS CATALUÑA (88) (20081032-F) Nueva Estación de Cercanías Sagrera / Meridiana		522	522	100
Renovación Estructuras metálicas Línea Barcelona - Port Bou, Tramo. Granollers - Massanet	1.747	150	-1.597	-91
Intercambiador Sabadell Nord		80	80	100
Actuaciones de mejora electrificación est. Granolleres Modernización de catenaria en cercanías de Barcelona (Granollers)		40	40	100
Cerc. Barcelona electrificación est. mataró Modernización de catenaria en cercanías de Barcelona (Mataró)		30	30	100
Cerc. Barcelona modernización Catenaria ( Terrasa-Mataró) modernización de catenaria en cercanías de Barcelona ( Terrasa-Mataró)		181	181	100
Reforma estación Passeig de Gracia (adaptación PMR) Reforma estación Passeig de Gracia (adaptación a PMR)	6.607	6.679	72	1
CONVENIO ADIF RED DE TITULARIDAD ESTATAL ----- Convenio Adif Red de Titularidad del Estado Cataluña	6.358	19.196	12.838	202
Control y Vigilancia remodelación enlace N-332 con AP-7 Almussafes	21	17	-4	-19
Control y Vigilancia San Roque de Acebal	21	11	-10	-48
Control y Vigilancia acceso puerto exterior A Coruña	424	229	-195	-46
A 23 TRAMO: MONREPOS - CALDEARENAS (4,1 Km.)	10.000		-10.000	-100
A 23 TRAMO: CALDEARENAS - LANAVE (6,4 Km)	6.000		-6.000	-100
A 23 TRAMO: SABIÑANIGO (SUR) - SABIÑANIGO (ESTE) (2,6 Km)	4.000		-4.000	-100
A 23 TRAMO: SIETAMO-HUESCA (13,2 Km)	500		-500	-100
A 21 TRAMO: JACA - SANTA CILIA DE JACA (9 Km)	5.000		-5.000	-100
A 68 TRAMO: FIGUERUELAS - MALLEN ( 30 Km)	922		-922	-100
A 68 TRAMO: BURGO DE EBRO - FUENTES DE EBRO	1.045		-1.045	-100
A 68 TRAMO: FUENTES DE EBRO - VALDEALGORFA	105		-105	-100
A 68 TRAMO: FUENTES DE EBRO - VALDEALGORFA	104		-104	-100
A 15 TRAMO: AGREDA (ESTE) - L.P. NAVARRA (16,15 Km)	336		-336	-100
N 260: TONEL DE BALUPOR - FISCAL (14 Km)	107		-107	-100
A 2 TRAMO: ALFAJARÍN - FRAGA (91 Km)	258		-258	-100
A 2 TRAMO: ALFAJARÍN - FRAGA (91 Km)	422		-422	-100
Conv. 2012 ADIF (Red Convencional Y Orense-Santiago)		96	96	100
	<b>518.799</b>	<b>557.339</b>	<b>38.540</b>	<b>7</b>





**ANEXO IV**  
**EJECUCION DEL PAP 2012,2013 Y 2014**  
**(Ejercicio 2014)**  
(Expresado en miles de euros)

DENOMINACIÓN DEL PROYECTO	PREVISION P.G.E. 2014	REALIZADO 2014	DESVIACION ABSOLUTA	DESVIACION %
La Seu d'Urgell - Andorra	3.900	884	-3.016	-77
Autovía del Cantábrico A-8. Tramo: Las Dueñas- Muros de Nalón	350	0	-350	-100
A-11 Autovía del Duero Variante de Aranda de Duero	16.000	20.100	4.100	26
A-15 Autovía de Navarra (Medinaceli - Soria) Tramo: Radona - Sauquillo del Campo	3.669	193	-3.476	-95
A-23 Autovía de Mudejar (Sagunto - Frontera Francesa) Tramo: Caldearenas - Lanavé	14.016	3.900	-10.116	-72
A-27 Autovía de Tarragona - Mont Blanc. Tramo: El Morell - Variante de Valls	15.000	29.283	14.283	95
A-27 Autovía de Tarragona. Tramo: Variante de Valls	0	7.084	7.084	100
A-32 Linares - Ibro (Jaen)	23.000	21.837	-1.163	-5
A-54 Autovía de Lugo - Santiago. Tramo: Monte de Meda	5.900	12.401	6.501	110
A-63 Autovía de Oviedo - La Espina. Tramo: Salas - La Espina	0	8.214	8.214	100
A-73 Autovía de Burgos - Aguilar de Campoo. Tramo: Quintanilla Vivar- Quintanaortuño	2.890	4.086	1.196	41
Enlace A-64 en Pola de Siero	1.000	788	-212	-21
Autovía A-32 Ibro - Úbeda	3.000	0	-3.000	-100
Autovía SE-40 Sector Este. Tramo: Alcalá de Guadaira (A-92) (A-376)	70	0	-70	-100
Ronda Noroeste de Burgos. Tramo: Quintanadueñas - Villatoro - Villimar	10.600	15.000	4.400	42
M-40 Remodelación con enlace M-511	50	0	-50	-100
Ronda de la Bahía de Santander. Tramo: San Salvador de las Heras- Parbayón	350	0	-350	-100
Sauquillo del Campo - Almazán	13.418	9.374	-4.044	-30
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Zamora - La Hiniesta. Plataforma	34.136	16.394	-17.742	-52
Albacete - Mahora, 356,70 (Variante de Albacete)	30	0	-30	-100
BU-30 Villabilla de Burgos - Quintanadueñas	8.443	19.912	11.469	136
Lanestosa - Límite provincial de Burgos. Puerto de Tornos	4.200	0	-4.200	-100
Autovía del Duero (A-11)- Autovía de Castilla (A-62). Ronda Este de Valladolid	29.297	11.953	-17.344	-59
Tiermas - Límite de Navarra	150	0	-150	-100
Conexión del Litoral con la C-32	15.000	23.819	8.819	59
Enlace y variante de Ronda SE de Córdoba	15.000	23.362	8.362	56
Variante Exterior de Granada - Santa Fe - Las Gabias (O) (9,0 km.)	0	5.500	5.500	100
M-40. Remodelación del enlace con A-6 (O) (3,3km)	0	-288	-288	-100
Otur (Luarca) - Villapedre (Enlace. Pto de la Vega) (O) (9,2 km)	24.000	13.944	-10.056	-42
Dos Hermanas (A-4) - Coria del Río (SE-660) Túneles Sur	6.000	0	-6.000	-100
Dos Hermanas (A-4) - Coria del Río (SE-660) Túneles Norte	6.000	11.088	5.088	85
Coria del Río (SE-660) - Almensilla (SE-648) (O) (6,6 km)	0	450	450	100
Autovía A-21: Jaca -L.P. Navarra Tramo: A-1601 - Sigues	15.000	26.706	11.706	78
Carretera N-550 de La Coruña a Tuy. Tramo: Variante de Padrón	12.500	6.692	-5.808	-46
Autovía SE-40 Tramo: Enlace Almensilla (SE-648) - Espartinas (A-49 a huelva). (O) (6,8 km)	6.140	11.575	5.435	89
Enlace de San Roque de Acebal	5	76	71	1.411
Autovía A-54. Lugo-Santiago Tramo: Enlace Palas de Rei (Oeste) - Enlace de Guntín (Norte)	15.500	24.440	8.940	58
Autovía Orense - Lugo A-56 Tramo: San Martiño - Enlace de Barrela	0	14	14	100
Acceso al Puerto Exterior de La Coruña	20.000	13.168	-6.832	-34
Control y Vigilancia acceso puerto exterior A Coruña	598	337	-261	-44
LAV Sevilla-Cádiz, tramo Utrera-Jerez (PAET) Lebrija	8.976	4.468	-4.508	-50
Ampliación 3er carril A-3. Buñol - Valencia	28.000	25.235	-2.765	-10
Remodelación Enlace N-332 con AP-7. Almussafes	20	0	-20	-100
Línea Chinchilla-Cartagena. Tramo Minateda-Cieza. Variante de Camarillas. Actuaciones de Mejora. Plataforma	0	236	236	100
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Cernadilla - Pedralba de la Pradería. Plataforma	54.850	74.356	19.505	36
L.A.V. Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo: Utrera-Las Cabezas de San Juan (SEVILLA). Infraestructuras	0	195	195	100
L.A.V. Sevilla-Cádiz. Tramo: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Subtramo: Lebrija (SEVILLA)- El Cuervo (CADIZ) Infraestructura, Vía, Electrificación e instalaciones de seguridad	4.651	6.336	1.685	36
LAV Sevilla-Cádiz. Tr: Utrera-Aeropuerto de Jerez. Sub:Las Cabezas de San Juan-Lebrija (SEVILLA). Infraestructuras, Vía, electrificación e Instalaciones de Seguridad	6.253	5.211	-1.042	-17
L.A.V. Madrid - Galicia. Tramo: Olmedo - Medina - Zamora Subtramo: Villaverde de Medina - Villafranca del Duero	0	-7	-7	-100
L.A.V. Madrid-Galicia. Tramo: Zamora-Lubián. Subtramo: Pedralba de la Pradería - Túnel de Padornelo. Plataforma	59.901	73.416	13.515	23
LAV Madrid Galicia. Tramo: Zamora - Ourense Subtramo: Otero de Bodas - Cernadillas. Plataforma	13.070	0	-13.070	-100
Reforma estación Passeig de Gracia (adaptación PMR)	1.900	27	-1.873	-99
LAV. Sevilla Cadiz Tramo: Aeropuerto- Jerez Norte	1.780	1.066	-714	-40
LAV. Sevilla - Cadiz. Tramo: Ourense - Aeropuerto de Jerez de la Frontera. Subtramo El Cuervo - Aeropuerto de Jerez. Infraestructuras, Vía, electrificación e Instalaciones de Seguridad	4.561	2.679	-1.881	-41
LAV Madrid Galicia Tramo Zamora Ourense Subtramo: Perilla de Castro - Otero de Bodas	15.991	0	-15.991	-100
LAV Madrid Galicia Tramo Zamora Ourense Subtramo: La Hiniesta - Perilla de Castro	14.232	2.940	-11.291	-79
LAV Medina Zamora. Mejoras drenaje y permeabilidad acceso a Zamora	233	47	-186	-80
Renovación Estructuras metálicas Línea Barcelona - Port Bou, Tramo. Granollers - Massanet	250	131	-119	-48
Expropiaciones, Gastos Desvío, LAV Madrid-Galicia	19.739	910	-18.829	-95
CONVENIO ADIF RED DE TITULARIDAD ESTATAL ----- Convenio Adif Red de Titularidad del Estado Cataluña	4.243	2.135	-2.108	-50
Adif Red Tit. Estado Cataluña Certificac. finales y otras	0	269	269	100
	<b>563.860</b>	<b>541.938</b>	<b>-21.922</b>	<b>-4</b>