



TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 1.157

**INFORME DE FISCALIZACIÓN DE LA EJECUCIÓN POR
LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN DEL
PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN,
EJERCICIOS 2012 Y 2013**

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 EJECUCIÓN POR LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN, EJERCICIOS 2012 Y 2013”**, 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.....	11
II.- TRATAMIENTO DE ALEGACIONES.....	16
III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN	17
III.1.- PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN	17
III.2.- CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN	20
III.2.1.-Contrato para la ejecución de las obras.....	21
III.2.2.-Contrato de asistencia técnica.....	34
III.3.- ACTIVACIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE.....	42
III.4.- EFECTOS DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA APG	44
III.4.1.- Evolución del tráfico portuario.....	44
III.4.2.- Incidencia de la ampliación en la competitividad del Puerto de Gijón.....	45
III.4.3.- Rentabilidad de las obras de ampliación.....	46
III.4.4.- Análisis de la financiación de la ampliación del Puerto de Gijón	48
IV.- CONCLUSIONES	55
V.- RECOMENDACIONES	63

ANEXOS

ÍNDICE DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

AP	Autoridad Portuaria
APG	Autoridad Portuaria de Gijón
AAPP	Administraciones Públicas
BEI	Banco Europeo de Inversiones
CCE	Comisión de la Comunidad Europea/UE
CECIR	Comisión Ejecutiva de la Comisión Interministerial de Retribuciones
CNF	Convenio de Normalización Financiera
CP	Código Penal
DAS	DÉCLARATION D'ASSURANCE (Declaraciones de fiabilidad del Tribunal de Cuentas Europeo)
DG	Dirección General
DGREGIO	Dirección General de Política Regional y Urbana de la CE
DIA	Declaración de Impacto Ambiental
EBHISA	European Bulk Handling instalation, S.A.
EBITDA	Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization (Beneficio Antes de Intereses, Impuestos, Depreciaciones y Amortizaciones)
EE	Empresa Eléctrica
ICAC	Instituto de Contabilidad y Auditoría de Cuentas
ICO	Instituto de Crédito Oficial
IGAE	Intervención General de la Administración del Estado
IVA	Impuesto sobre el Valor Añadido
LCAP	Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
LGP	Ley General Presupuestaria
LPGE	Ley General de Presupuestos del Estado
MEH	Ministerio de Economía y Hacienda
MINHAP	Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas
NTTCu	Normas Técnicas de Fiscalización del Tribunal de Cuentas
OLAF	Office European Anti-Fraud (Oficina Antifraude de la UE)
OM	Orden Ministerial
PCAP	Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares
PD	Pan Director
PE	Puertos del Estado
PPT	Pliego de Prescripciones Técnicas
PPTP	Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares
PUEP	Plan de Utilización de Espacios Portuarios
TRLCAP	Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas
TRLCSP	Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público
TRLPE	Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado
TS	Tribunal Supremo

TSJA	Tribunal Superior de Justicia de Asturias
UE	Unión Europea
UTE	Unión Temporal de Empresas

RELACIÓN DE CUADROS

CUADRO Nº 1.-	LIQUIDACIÓN DEL CONTRATO DE LAS OBRAS DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN (4-11-2011)	5
CUADRO Nº 2.-	EVOLUCIÓN DE LAS MAGNITUDES MÁS RELEVANTES DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE GIJÓN EN EL PERIODO 2011 A 2013.....	6
CUADRO Nº 3.-	EVALUACIÓN DEL PROYECTO DE INVERSIÓN.	9
CUADRO Nº 4.-	INCREMENTOS DE VALOR EN UNIDADES YA CERTIFICADAS.....	15
CUADRO Nº 5.-	COMPARACIÓN ENTRE LOS LISTADOS DE ENTRADA DE MATERIAL Y LOS TICKETS DE LAS BÁSCULAS DE PESAJE.....	19
CUADRO Nº 6.-	PARTIDAS INCLUIDAS EN EL PRESUPUESTO DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN.....	27
CUADRO Nº 7.-	INCREMENTO DEL PRESUPUESTO DE CONTRATO DE ASISTENCIA TÉCNICA.	32
CUADRO Nº 8.-	DETALLE DE MODIFICACIÓN DEL PRESUPUESTO	32
CUADRO Nº 9.-	RELACIÓN VALORADA DICIEMBRE DE 2010.	33
CUADRO Nº 10.-	LIQUIDACIÓN FINAL DE LOS TRABAJOS DE ASISTENCIA TÉCNICA.	34
CUADRO Nº 11.-	IMPORTES FACTURADOS POR LA UTE "OBRAS" A LA APG POR LA ASISTENCIA TÉCNICA.	35
CUADRO Nº 12.-	INMOVILIZADO DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN A 31 DE DICIEMBRE DE 2012.	36
CUADRO Nº 13.-	DETALLE DEL INMOVILIZADO DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN.....	37
CUADRO Nº 14.-	DOTACIONES A LA AMORTIZACIÓN PERÍODO 2011-2014.....	37
CUADRO Nº 15.-	EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS 2008-2014	41
CUADRO Nº 16.-	TRAMOS, DESEMBOLSOS Y CONDICIONES DEL PRÉSTAMO BEI.	44
CUADRO Nº 17.-	VENCIMIENTOS DEL PRINCIPAL DEL PRÉSTAMO.....	44
CUADRO Nº 18.-	EVOLUCIÓN DEL NIVEL DE ENDEUDAMIENTO EN EL PLAN DE EMPRESA DE 2011, PERÍODO 2010-2014.	46
CUADRO Nº 19.-	CRÉDITO DE PE UTILIZADO EN EL PROYECTO MODIFICADO.....	48
CUADRO Nº 20.-	REMANENTE DE CRÉDITO SEGÚN PE.....	48

I.- INTRODUCCIÓN

I.1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del propio Tribunal de Cuentas y está incluida en el Programa de Fiscalizaciones para el año 2014 aprobado por el Pleno en su reunión del día 23 de diciembre de 2013. El Pleno del Tribunal aprobó, el 20 de diciembre de 2014, las directrices técnicas con arreglo a las que se ha llevado a cabo la fiscalización.

I.2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN¹

La fiscalización ha tenido como objetivo general el análisis de la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, tanto desde la perspectiva de las inversiones realizadas como de su financiación y de cómo ha afectado a la situación económico-financiera de la Autoridad Portuaria en los ejercicios 2012 y 2013, configurándose como una fiscalización integral. Este objetivo general se ha concretado en los siguientes objetivos específicos: verificar el cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de Gijón (APG) en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón; analizar las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos en la planificación del proyecto; comprobar la correcta contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos de la APG, al objeto de emitir una opinión sobre la fiabilidad de la información que suministran los estados financieros respecto de las inversiones correspondientes al proyecto; así como valorar la adecuación a los principios de buena gestión de las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria (AP) en la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón.

Se ha procedido al examen, verificación y análisis de la documentación soporte de las operaciones realizadas por la APG y a la realización de pruebas sustantivas y de cumplimiento necesarias para la obtención de datos suficientes que fundamentan los resultados de la fiscalización que se ha realizado de acuerdo a las NTTCu. La fiscalización está referida a los ejercicios 2012 y 2013 aunque se ha extendido a otras actuaciones u operaciones producidas antes o después de este periodo cuando su análisis ha sido necesario para la correcta comprensión de las operaciones. El ámbito subjetivo de la fiscalización se ha circunscrito a la APG.

En el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras no se han producido limitaciones al alcance que hayan impedido cumplir los objetivos previstos. La APG ha prestado una adecuada colaboración en el desarrollo de los trabajos de esta fiscalización. A fecha de elaboración de este Informe había rendido a este Tribunal las cuentas anuales en su debido plazo.

En el curso de los trabajos realizados no han surgido cuestiones relacionadas con las previsiones contenidas en la Ley Orgánica 3/2007, de Igualdad de Mujeres y Hombres.

I.3.- ANTECEDENTES Y MARCO JURÍDICO²

La Autoridad Portuaria de Gijón se constituyó el 1 de enero de 1993, en virtud de lo dispuesto en la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, mediante la transformación del Organismo Autónomo preexistente "Junta del Puerto de Gijón", al que sucedió

¹ Las alegaciones presentadas por la APG son apreciaciones sobre el alcance y el objeto de la fiscalización e invocan hechos y documentos ya conocidos y aportados en el desarrollo de las actuaciones fiscalizadoras. El objeto y alcance de la fiscalización se ajusta en su integridad a las Directrices Técnicas aprobadas por el Pleno del Tribunal de Cuentas.

² Las alegaciones presentadas constituyen meras explicaciones de los responsables de la APG que no contradicen los hechos recogidos en el informe, por lo que no procede modificar la redacción del texto.

en la titularidad de su patrimonio. Es un organismo público de los previstos en la letra g) del apartado 1 del artículo 2 de la LGP, con personalidad jurídica y patrimonio propios independientes de los del Estado, con plena capacidad de obrar para el desarrollo de sus fines y actúa con sujeción al ordenamiento jurídico privado salvo en el ejercicio de las funciones de poder público que el ordenamiento le atribuya.

Se rige por su legislación específica, por las disposiciones de la Ley General Presupuestaria que le sean de aplicación y, supletoriamente, por la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado. Su regulación específica viene determinada por el Texto Refundido de la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante aprobado mediante el Real Decreto Legislativo 2/2011, de 5 de septiembre (en adelante TRLPE).

De acuerdo con lo establecido en el artículo 28 del TRLPE, el ámbito territorial de competencias de la APG es el comprendido dentro de los límites de la zona de servicio del Puerto de Gijón y los espacios afectados al servicio de señalización marítima cuya gestión tiene asignados. Tiene como competencias, de acuerdo con lo establecido en el artículo 25 del mencionado Texto Refundido, las siguientes:

- La prestación de los servicios generales, así como la gestión y control de los servicios portuarios para lograr que se desarrollen en condiciones óptimas de eficacia, economía, productividad y seguridad, sin perjuicio de la competencia de otros organismos.
- La ordenación de la zona de servicio del Puerto y de los usos portuarios, en coordinación con las Administraciones competentes en materia de ordenación del territorio y urbanismo.
- La planificación, proyecto, construcción, conservación y explotación de las obras y servicios del Puerto y el de las señales marítimas que tenga encomendadas.
- La gestión del dominio público portuario y de señales marítimas que le sea adscrito.
- La optimización de la gestión económica y la rentabilización del patrimonio y de los recursos que tenga asignados.
- El fomento de las actividades industriales y comerciales relacionadas con el tráfico marítimo y portuario.
- La coordinación de las operaciones de los distintos modos de transporte en el espacio portuario.
- La ordenación y coordinación del tráfico portuario, tanto marítimo como terrestre.

La APG, como las restantes Autoridades Portuarias, está regida por un Consejo de Administración cuya composición y competencias están establecidas en el artículo 30 del TRLPE.

El régimen económico del sistema portuario de titularidad estatal, integrado por PE y las Autoridades Portuarias, de acuerdo con lo dispuesto en el capítulo I del TRLPE, debe responder al principio de autosuficiencia económica del sistema en su conjunto y de cada una de las Autoridades Portuarias en un marco de autonomía de gestión económico-financiera de los organismos públicos portuarios. Para garantizar la autosuficiencia económica del sistema portuario y de cada una de las Autoridades Portuarias, PE acuerda con cada AP, en los respectivos planes de empresa, los objetivos de rentabilidad anual, el rendimiento sobre el activo no corriente neto medio considerado como razonable y otros objetivos de gestión, atendiendo a la previsible evolución de la demanda, a las necesidades inversoras de cada AP derivadas de esa demanda, a

sus características físicas y a sus condiciones específicas, teniendo en cuenta el objetivo de rentabilidad anual fijado para el conjunto del sistema portuario. En el TRLPE el objetivo de rentabilidad anual para el conjunto del sistema portuario se establece en el 2,5%, que podrá ser revisado en la Ley de Presupuestos Generales del Estado (LPGE) o en otra que se apruebe a esos efectos, en función de criterios de política económica y de transporte, de la evolución de los costes logísticos y portuarios, de las necesidades inversoras del sistema, de la previsible evolución de la demanda y de la sostenibilidad de la actividad portuaria.

De acuerdo con lo dispuesto en el TRLPE, los recursos económicos de las Autoridades Portuarias están integrados por:

- Los productos y rentas de su patrimonio, así como los ingresos procedentes de la enajenación de sus activos.
- Las tasas portuarias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 19.1.b) de la Ley.
- Los ingresos que tengan el carácter de recursos de derecho privado obtenidos en el ejercicio de sus funciones.
- Las aportaciones recibidas del Fondo de Compensación Interportuario.
- Los que pudieran asignarse en los Presupuestos Generales del Estado o en los de otras Administraciones Públicas.
- Las ayudas y subvenciones, cualquiera que sea su procedencia.
- Los procedentes de los créditos, préstamos y demás operaciones financieras que puedan concertar.
- El producto de la aplicación del régimen sancionador previsto en el TRLPE.
- Las donaciones, legados y otras aportaciones de particulares y entidades privadas.
- Cualquier otro que les sea atribuido por el ordenamiento jurídico.

A partir del 1 de enero de 1993, la APG ajustó su contabilidad a las disposiciones del Código de Comercio y al Plan General de Contabilidad de la empresa española, sin perjuicio de las obligaciones de información a que se refiere el artículo 123 de la LGP.

La contratación de las Autoridades Portuarias está sometida al Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSP), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, ostentando la condición de poderes adjudicadores que no tienen la consideración de administración pública en los términos definidos en el artículo 3.3.b) del citado cuerpo legal. Asimismo, se configuran como entidades contratantes de la Ley 31/2007, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, procedimientos a los que, en aplicación de la disposición adicional octava del TRLCSP, deben ajustar su contratación en sustitución de los específicos para los contratos sujetos a regulación armonizada. El resto de su contratación ha de someterse a las instrucciones internas elaboradas por el Ministerio de Fomento e informadas por la Abogacía del Estado, en aplicación del artículo 191 y la disposición adicional vigésimo segunda del TRLCSP, estando actualmente en vigor las aprobadas por Orden del Ministerio de Fomento 1698/2013, que sustituyó a la anterior Orden 4247/2006.

La contratación para la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón había de ajustarse a las normas reguladoras de las Autoridades Portuarias. En particular, la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada por las Leyes 62/1997 y 48/2003, de Régimen económico y de prestación de servicios de los Puertos de Interés General; así como por la demás normativa complementaria que sea de aplicación. Supletoriamente le resultaba, en todo caso, de aplicación el Real Decreto Legislativo 2/2000, por el que se aprobó el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLCAP), el Reglamento General de la Ley de Contratos aprobado por RD 1098/2001 y la Ley 48/1998, de los Procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones. Finalmente, en lo no previsto en los contratos, en el resto de documentos contractuales y en las normativas anteriores, también resultaba de aplicación lo establecido en las "Normas Generales de Contratación del Ente Público Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias", aprobadas por el Consejo Rector de dicho Ente Público el 3 de Mayo de 1993, así como en las posteriores modificaciones aprobadas de estas normas y las "Recomendaciones" elaboradas por el citado Ente Público.

El proyecto denominado "Ampliación del Puerto de Gijón" es la obra de ejecución más relevante para la Autoridad Portuaria, tanto por la importancia y complejidad de las obras, como por su incidencia para la Comunidad Autónoma del Principado de Asturias.

Las obras para la ampliación del Puerto de Gijón, con un presupuesto de adjudicación de 579.242 miles de euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de 46 meses, han consistido, principalmente, en la creación de nuevas explanadas protegidas de la acción del mar y en la habilitación de los frentes de línea de atraque para acoger los buques en condiciones de seguridad.

La AP adjudicó en 2005 a una Unión Temporal de Empresas (UTE) el contrato para la ejecución de las obras. Iniciada la ejecución del contrato, la utilización de unas canteras para el suministro de los materiales más alejadas que las previstas inicialmente por la adjudicataria del contrato, elevó los costes de construcción, por lo que la UTE contratista planteó a la AP un incremento en los precios de los materiales respecto a los establecidos en el contrato. La APG aceptó y aprobó una modificación del contrato por 250.924 miles de euros (IVA incluido), que supuso un incremento del 43% sobre el precio de adjudicación del contrato inicial. El importe de la obra certificada, según el Acta de Recepción Provisional de 4 de noviembre de 2011, ascendió a 623.661 miles que, junto con la revisión de precios y el IVA, hizo un total de 837.063 miles.

Cuadro nº 1

Liquidación del contrato de las obras de Ampliación del Puerto de Gijón (4-11-2011)

(en miles de euros)

Presupuesto de licitación (IVA no incluido)	499.346
Presupuesto modificado (IVA no incluido)	715.660
Adicional por revisión de precios	83.377
Total propuesta liquidación provisional por obra ejecutada	623.661
Total propuesta liquidación provisional por revisión de precios	85.714
Saldo final (obra ejecutada + revisión de precios)	709.375
IVA (18%)	127.688
Importe total abonado al contratista	837.063

No obstante, el 29 de diciembre de 2011 la UTE se mostró disconforme con la liquidación provisional practicada por la APG y presentó una reclamación de cantidad, previa a la vía judicial

civil, de 301.402 miles de euros (IVA no incluido), más 25.032 miles (IVA no incluido) en concepto de la revisión de precios y 23.277 miles de intereses de demora. La APG se opuso a la reclamación fundamentándose en los precios del material de cantera reconocidos por la UTE al comienzo de las obras. A 31 de diciembre de 2012 se encontraba en curso la reclamación previa al ejercicio de acciones civiles formulada por la UTE³.

Las obras de ampliación del Puerto de Gijón no comprenden todas las actuaciones necesarias para la puesta directa en explotación de las nuevas superficies (ejecución de viales de acceso y distribución, acceso ferroviario, urbanización y dotación de servicios básicos, tratamientos de consolidación de rellenos, etc.) o de los nuevos muelles (pavimentación, dotación de servicios básicos, equipos de carga y descarga, etc.); todas estas actuaciones, necesarias para la puesta en servicio de las nuevas instalaciones, se han venido desarrollando a lo largo de los años siguientes.

La ejecución del proyecto de *“ampliación del Puerto de Gijón”* se financió, inicialmente, con una ayuda del Fondo de Cohesión otorgada el 14 de diciembre de 2004 por la Comisión de la Comunidad Europea (CCE), que fijó un importe máximo de 247.500 miles de euros, equivalente al 55% sobre el coste total previsto -en el ejercicio 2009 los cobros procedentes de la ayuda habían alcanzado el 80% de su importe máximo- y con un préstamo del Banco Europeo de Inversiones (BEI), aprobado el 3 de marzo de 2005, por un importe de hasta 250.000 miles, a disponer en tramos sucesivos y con un periodo de amortización de 25 años y con 6 de carencia del principal. Posteriormente, para financiar la modificación del contrato, la APG se vio obligada a acudir al endeudamiento a largo plazo, que se cubrió mediante un crédito suscrito el 1 de febrero de 2010 con Puertos del Estado (PE), por un importe máximo de 215.000 miles, con un periodo de disposición de 7 años y un plazo de amortización de 30 años mediante el pago de 60 cuotas iguales semestralmente. Esta operación de financiación de PE a la APG se articuló, por una parte, mediante aportaciones del Ministerio de Fomento a PE en 2009 y 2010 por 10.000 y 34.000 miles, respectivamente, en concepto de aportaciones patrimoniales y, por otra, mediante una operación de crédito suscrito por PE con el Instituto de Crédito Oficial (ICO) el 27 de enero de 2010 por un importe máximo de 171.000 miles.

La situación económico-financiera de la APG provocada por el elevado nivel de endeudamiento ha dado lugar a que PE interviniera en su gestión; además de los 247.500 miles de euros concedidos por la UE seguía sin liquidarse un 20%, al encontrarse pendiente de resolución un expediente sancionador iniciado a raíz de un informe emitido en 2014 por la Oficina Antifraude Europea (OLAF). La evolución de las magnitudes más relevantes de la APG en el periodo 2011 a 2013 es la siguiente:

³ A la vista de que la reclamación fue desestimada por la APG, con fecha 27 de marzo de 2013, la UTE interpuso en el Juzgado de Primera Instancia de Gijón una demanda de cantidad por 329.393 miles de euros que incluye la cantidad inicialmente reclamada más los intereses de demora, pero el 2 de septiembre de 2014 el Juzgado se declaró incompetente para conocer de esa demanda. Tras presentar recurso de apelación y resultar desestimado por la Audiencia Provincial, el 7 de enero de 2015 interpuso recurso contencioso-administrativo ratificando todas las reclamaciones anteriores que, a la fecha de cierre de estos trabajos, está pendiente de resolución.

Cuadro Nº 2

Evolución de las magnitudes más relevantes de la Autoridad Portuaria de Gijón en el periodo 2011 a 2013

(en miles de euros)

Magnitudes económicas	2011	2012	2013
Patrimonio Neto	591.630	583.080	574.631
Fondo de Maniobra	(5.199)	34.369	41.349
Deudas a largo plazo con Entidades de Crédito	244.316	244.421	233.947
Deudas a corto plazo con Entidades de Crédito	23.033	26.018	20.019
Deudas a largo plazo con Empresas del Grupo	214.496	203.515	214.535
Deudas a corto plazo con Empresas del Grupo	13	11.000	
Inmovilizado en curso	191.710	12.927	8.039
Construcciones	876.463	979.995	976.302
Resultado de Explotación	812	8.291	8.899
Resultado Financiero	(8.260)	(12.711)	(12.426)
Resultado del Ejercicio	(7.748)	(4.421)	(3.527)

Con el fin de que la APG recuperara una situación de equilibrio patrimonial en el menor plazo posible, PE y la AP suscribieron el 1 de febrero de 2010 un Convenio de Normalización Financiera (CNF) en el que se determinaron unas medidas de control que debían ser supervisadas por una Comisión de Seguimiento creada al efecto.

II.- TRATAMIENTO 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 la APG, a los que fueron sus Presidentes durante el periodo fiscalizado, a la Alcaldesa del Ayuntamiento de Carreño y al que lo fue durante el periodo fiscalizado en la parte que le afecta, habiéndose concedido a la APG, a la Alcaldesa y al ex Alcalde del Ayuntamiento de Carreño una prórroga del plazo inicialmente establecido para presentar alegaciones previa solicitud formulada por ellos; transcurrido el plazo prorrogado se han recibido alegaciones, que se incorporan a este Informe, del Presidente de la APG y de los que lo fueron en el periodo fiscalizado (a excepción de quien ostentó la Presidencia durante el periodo comprendido entre el 22 de julio de 2011 y el 14 de junio de 2012) así como de la Alcaldesa del Ayuntamiento de Carreño y del que lo fue en el periodo al que se refiere la fiscalización.

A la vista de las alegaciones presentadas por la APG se practicaron nuevas actuaciones referidas a un aspecto puntual de la fiscalización que se volvieron a poner de manifiesto al Presidente actual de la APG y a los que lo fueron durante el periodo fiscalizado, habiéndose otorgado nueva prórroga a la Entidad atendiendo a la solicitud formulada; en respuesta al nuevo trámite se han recibido las alegaciones del actual Presidente de la Entidad y del que lo fue durante el periodo 2004-2011, que se incorporan al Informe, en el que se han realizado las modificaciones o aclaraciones que se han entendido procedentes como consecuencia del contenido de tales alegaciones.

Al tratamiento de las alegaciones recibidas se hace referencia en los apartados correspondientes, con independencia de dicho tratamiento, los resultados definitivos de la fiscalización son los que

figuran en los sucesivos apartados del propio Informe. Las alegaciones remitidas han sido analizadas y valoradas, suprimiéndose o modificándose el texto cuando el contenido de aquellas se comparte; en caso contrario se ha justificado esta circunstancia en una nota a pie de página. En aquellos casos en que las alegaciones constituyen meras explicaciones sobre los hechos expuestos en el Informe o cuando no se justifican documentalmente los criterios o afirmaciones mantenidas en ellas, no se ha alterado el texto del Informe.

III.- RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

Al objeto de desarrollar adecuadamente los objetivos de esta fiscalización, resulta preciso proceder a examinar el desarrollo de la contratación del proyecto, al objeto de poder evaluar adecuadamente las inversiones realizadas, así como las repercusiones sobre la situación económico-financiera de la APG.

III.1.- PLANIFICACIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN⁴

Según se establecía en el Plan Director del Puerto de Gijón (PD) del año 2001, el reto de los puertos es afrontar grandes desarrollos de su infraestructura para atender a las nuevas necesidades del tráfico; estos proyectos deben servir para generar recursos, de modo que la AP pueda financiar la ampliación de su infraestructura y garantizar que el desarrollo de los proyectos no suponga una carga económica para la AP. Según el PD el puerto de Gijón tenía un marcado perfil industrial con especialización en los tráficos de graneles sólidos, situándose en el primer puesto del ranking nacional en este tipo de tráfico. El proyecto de ampliación trató de dar respuesta a la saturación de las instalaciones de European Bulk Handling Installation, S.A. (EBHISA), terminal de descarga de graneles sólidos de las más relevantes de España y de la Comunidad Europea y participada en un 70% por la APG, que no disponía de la capacidad necesaria para atender a los tráficos previstos a medio plazo. También se esperaba que las obras generasen una oferta de nuevas instalaciones para fomentar una diversificación de los tráficos.

El proyecto de ampliación del Puerto de Gijón ha consistido en la construcción de un nuevo dique, partiendo de la Punta Pequeña en el Cabo de Torres, con una longitud aproximada de 3.880 m, que ha generado una dársena de 145 Ha y proporcionado abrigo para oleajes, y un contradique perpendicular al tramo final del dique de abrigo; la construcción de un muelle de 1.250 m de longitud, que será la nueva terminal de graneles sólidos; la construcción de un cierre en forma de dique sobre el que se construirían dos atraques en forma de pantalán para graneles líquidos y el relleno de una superficie de tierra de 140 Ha.

Con este proyecto se pretendía crear la capacidad física y operacional necesaria para atender al creciente tráfico de graneles sólidos que, según los estudios de la APG, demandaba la economía asturiana (descarga de mineral de hierro y carbones térmicos y siderúrgicos principalmente), atender a los tráficos de productos petrolíferos y de gas natural que, según las previsiones, tendrían mejor opción a través del Puerto de Gijón y crear empleo mediante la prestación de servicios portuarios contribuyendo al crecimiento económico y social del puerto y de su territorio.

El proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, tuvo su origen el 10 diciembre de 1999 con la aprobación mediante OM del *“Plan de Utilización de los Espacios Portuarios de Gijón-El Musel”* que

⁴ Las alegaciones presentadas constituyen meras explicaciones de los responsables de la APG que no contradicen los hechos recogidos en el Informe, por lo que no procede modificar la redacción del texto

determinó que cualquier incorporación de superficie emergida se debía generar ganando terrenos al mar.⁵

Se consideró que con la configuración que tenía el puerto no era posible atender las demandas proyectadas, dadas las limitaciones de línea de atraque y de superficie, por lo que se planteó que sólo una ampliación exterior del puerto podía crear las condiciones necesarias para lograr el objetivo de crecimiento. La APG realizó varios estudios y llegó a la conclusión de que la solución de ampliación más ventajosa era la denominada Alternativa 3C, del “*Estudio Básico para la Ampliación del Puerto de Gijón*” realizado en octubre de 2000 por la Universidad de Granada. En la fase de estudio previo del proyecto se elaboró el citado Estudio Básico en el que se estimó, partiendo de los datos de 1999, un aumento anual del 6% de la demanda de tráfico en las nuevas instalaciones y unos costes de inversión de 355.075 miles de euros, tomando 2003 como año base del proyecto, 2008 para su puesta en funcionamiento y 2018 con la obra a pleno rendimiento. Otro parámetro que se incluyó en el estudio fue la valoración financiera de los gastos, al prever un incremento de plantilla del 25% por las nuevas instalaciones con un coste estimado de 7.371 miles y unos gastos de explotación de 2.709 miles por Ha y año. Por último, el estudio también incluyó una evaluación del proyecto de inversión, teniendo en cuenta los costes de inversión, la variación de los gastos y de los ingresos con dos tasas de actualización diferentes, el 3,5% y el 4,5%, tomando como base el año de comienzo de las obras, 2003, y teniendo en cuenta dos horizontes, 20 y 50 años, a partir de la finalización de las obras. Con estos parámetros, se obtuvieron los siguientes resultados:

Cuadro nº 3
Evaluación del proyecto de inversión

	Inversión a 20 años		Inversión a 50 años	
Tasa Actualización	3,5%	4,5%	3,5%	4,5%
VAN (en miles de euros)	72.967	24.308	126.025	52.840
TIR	5,14%		5,58%	
Plazo de Recuperación de la Inversión	20	20	35	41

El 16 de febrero de 2004, el Consejo de Administración de la APG, aprobó el Plan de Inversiones para el periodo 2004-2008, por 725.867 miles de euros, cuya principal inversión era la ampliación del Puerto de Gijón, valorada en 500.453 miles y aceptó que se realizara de acuerdo con la variante Este del proyecto propuesta por PE y el Ministerio de Fomento, dado que la financiación se vinculaba a la aceptación de la citada variante.

El 25 de junio de 2004, la APG remitió a PE el proyecto constructivo para que fuera emitido informe técnico por el Ente Público; previamente, el proyecto había sido sometido a Declaración de Impacto Ambiental (DIA), habiendo resuelto la Secretaría General de Medio ambiente, el 12 de enero de 2004, que el proyecto era viable medioambientalmente, siendo la alternativa Este la más favorable desde el punto de vista ambiental; la DIA prescribió una serie de condiciones relativas a las playas próximas al puerto, a la obtención de arena para la regeneración de playas, a las operaciones de dragado y de relleno de explanada, a la calidad del agua del mar, al emisario de Aboño, al programa de vigilancia ambiental y a la documentación adicional a remitir a la Dirección General de Calidad y Evaluación Ambiental antes de la contratación de las obras.

⁵ No se admite la interpretación de la APG de que “*El Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón no tiene su origen el 10 de diciembre de 1999 con la aprobación del Plan de Utilización de los Espacios Portuarios del Puerto de Gijón (PUEP) por Orden Ministerial de 10 de diciembre de 1999 (BOE de 22 de diciembre de 1999, con corrección de errores en BOE de 14 de noviembre de 2001)*” porque se fundamenta en que es un documento de delimitación. Precisamente fue este documento, como afirma la propia Entidad, el origen técnico del proyecto de Ampliación que recogía el Plan de Inversiones 1999-2004.

El 20 de julio de 2004, las autoridades españolas presentaron a la CCE una solicitud de ayuda para financiar el proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, que se justificó por la necesidad de atender al creciente tráfico portuario y crear empleo. El 14 de diciembre de 2004, la CCE adoptó la Decisión 5057 - modificada posteriormente por la Decisión 10579, de 21 de diciembre de 2009- aprobando el proyecto y una ayuda del Fondo de Cohesión para cubrir los gastos del citado proyecto, hasta un importe máximo de 247.500 miles euros. Los gastos subvencionables serían los realizados a partir de la fecha de presentación de la solicitud de ayuda y hasta el 31 de octubre de 2009, fijándose el 31 de octubre de 2008, como fecha de finalización de la construcción. El importe máximo de los gastos a tener en cuenta para el cálculo de la ayuda se cifró en 450.000 miles, fijándose el porcentaje de la ayuda comunitaria en el 55% de los gastos elegibles.

Con el objeto de financiar las obras, el 4 de enero de 2005, a propuesta del Presidente, el Consejo de Administración aprobó una operación de endeudamiento con el Banco Europeo de Inversiones (BEI) por importe máximo de 250.000 miles de euros y, adicionalmente, facultar al Presidente para que, a lo largo de la ejecución de la obra, pudiera concertar operaciones de financiación adicional con entidades privadas y cubrir las posibles situaciones puntuales de falta de tesorería, teniendo en consideración la indeterminación acerca de la deducibilidad del IVA correspondiente a la parte subvencionada con ayuda del Fondo de Cohesión, en principio no deducible en aplicación de la legislación fiscal española, pero sometida a denuncia ante el Tribunal de Justicia de la Comunidad Europea y, por tanto, pendiente de decisión final, así como el desfase temporal en la recepción de los fondos. Por su parte, el Consejo de Administración del BEI aprobó el 3 de marzo de 2005, la concesión de un crédito de hasta 250.000 miles a favor de la APG para la financiación del *"Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón"*.

El 16 de mayo de 2005, el Consejo de Administración de la APG acordó iniciar el trámite de modificación del Plan de Utilización de Espacios Portuarios (PUEP) que comprendía los usos previstos para las diferentes zonas del puerto y la justificación de la necesidad o conveniencia de tales usos. En noviembre de 2005, la APG y una cementera firmaron un acuerdo para la adquisición de 26 fincas, conocidas como "Alto Aboño o Peña María", en las que la APG estaba interesada para la extracción del material de relleno para las obras de ampliación del Puerto y que estaban incluidas dentro de la zona que se proponía incorporar al dominio público portuario. Mediante ese acuerdo, la Sociedad se comprometía a vender o permutar a la APG y a permitir que se extrajera material de relleno para la obra de unas fincas colindantes de su propiedad⁶; como contraprestación, la APG se comprometía a pagar 6 euros por m² por las fincas o a permutarlas por otras de interés para la Sociedad. La APG se comprometió, además, a realizar a su costa, directa o indirectamente, los trabajos de acondicionamiento y extracción del material de relleno en las fincas propiedad de la Sociedad para que quedaran al mismo nivel de superficie que los terrenos que adquiriría la APG para la ampliación de la zona de servicio. La escritura de compraventa se otorgó el 27 de diciembre de 2005 por importe de 1.051 miles de euros.

En ejecución del acuerdo, el 11 de enero de 2006, la cementera y la UTE "obras" firmaron otro acuerdo mediante el cual la UTE se comprometía a ejecutar los trabajos de explanación de los terrenos propiedad de la Sociedad, próximos a la fábrica de cementos de Aboño de su propiedad para que la cementera pudiera construir nuevos proyectos industriales y ampliar su fábrica; en contraprestación, la UTE utilizaría los materiales procedentes de los trabajos de explanación para la obra de la ampliación del Puerto. Este acuerdo también fue conformado por la APG. De estas parcelas, propiedad de la cementera, se extrajeron materiales (escolleras y pedraplenes) para la obra de la ampliación.

⁶ No se admite la alegación presentada por el expresidente de la APG, ya que en el documento de compromiso firmado el 3 de noviembre de 2005 entre la Entidad y la cementera se manifiesta de forma expresa el interés de la extracción de material de relleno para las obras.

El 1 de febrero de 2008, por Resolución del Ministerio de Fomento se aprobó el PUEP y la orden de incorporación al dominio público portuario de 32,4 Ha situadas al oeste de la ría de Aboño; no obstante, antes de la aprobación de la Orden Ministerial, el Ayuntamiento de Carreño requirió a la Secretaria General para la Prevención del Cambio Climático para que sometiera la modificación del PUEP a evaluación de impacto ambiental que, el 24 de octubre de 2007, resolvió no acceder a lo solicitado, por lo que el 14 de noviembre de 2008, el Ayuntamiento de Carreño (cuyo Alcalde formaba parte del Consejo de Administración de la APG) interpuso recurso contencioso-administrativo contra la resolución antes citada. El 17 de enero de 2011, la Audiencia Nacional estimó el recurso presentado por el Ayuntamiento de Carreño, anulando la modificación del PUEP Gijón-Musel al considerarla no ajustada a derecho por no haberla sometido a evaluación de impacto ambiental de conformidad con la Ley 9/2006; la APG interpuso recurso de casación ante el TS que, el 26 de enero de 2012, acordó su inadmisión.

En consecuencia, el 29 de mayo de 2013 el Consejo de Administración de la APG aprobó un expediente de propuesta de "Delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Gijón-Musel", excluyendo de la zona de servicio del Puerto los terrenos adquiridos y expropiados en el Alto de Aboño. La empresa cementera presentó escrito alegaciones a la propuesta de delimitación y solicitó la desafectación y exclusión de la zona de servicio portuario del terreno situado en Aboño, colindante con los terrenos de la fábrica de cemento de su propiedad, que fue aceptada por la APG al considerar que la franja de terreno a la que se hacía referencia en la citada alegación, no resultaba de interés para la explotación portuaria.

En definitiva, las obras de explanación y acondicionamiento que llevó a cabo la UTE "obras", sólo se ejecutaron en las fincas propiedad de la cementera, ya que el resto de la operación fue paralizada en los tribunales, después de que el Ayuntamiento de Carreño pidiera la nulidad del plan de usos portuarios. La vulneración de los procedimientos de carácter ambiental provocó que, la compra de todas las fincas, así como la expropiación de otras, resultase totalmente inútil para el proyecto de ampliación del Puerto de Gijón por las que la AP había abonado 5.589 miles de euros.

Como se expone en los siguientes epígrafes de este Informe, se ha producido un retraso de 3 años en la puesta en funcionamiento del proyecto respecto de lo previsto en el análisis de viabilidad realizado en el año 2000 y ha habido desviaciones del 112% en el coste de la inversión prevista desde los 355.075 miles de euros hasta los 754.809 miles, el 112%; tampoco se cumplieron las previsiones temporales de ejecución de las obras.⁷

III.2.- CONTRATACIÓN Y EJECUCIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN

El 13 julio de 2004 PE, de conformidad con lo previsto en la Ley 27/1992, de Puertos del Estado, emitió el preceptivo informe técnico sobre el proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, en el que ponía de manifiesto, entre otras observaciones, que el plazo de ejecución de las obras, 48 meses, que figuraba en el Pliego de Cláusulas Administrativas estaba infra-dimensionado y que podría dar lugar a ciertas disfunciones entre las que citaba: que los rendimientos de los equipos a emplear (en función de los que se fijan los precios unitarios de las unidades de obra) no fueran reales; en la valoración de las ofertas presentadas al concurso no se podrían considerar distinciones a efectos del plazo ofertado, rendimiento de los equipos o cronograma de las obras, pues en ninguna de las ofertas resultarían creíbles estos conceptos si se ajustaban al plazo establecido en el Pliego de Cláusulas; se produciría una modificación del contrato al constatarse la imposibilidad de cumplir el plazo ofertado. No obstante, PE consideró que serían los licitadores, de acuerdo con los medios y

⁷ La APG en sus alegaciones utiliza otras cifras de referencia para analizar la desviación en la ejecución que no contradicen los datos reflejados en el Informe.

procedimientos constructivos que ofertasen, los que debían justificar, en su caso, el plazo para la realización de las obras.⁸

El 14 de julio, la APG aprobó técnicamente el proyecto, dejando constancia de que no podía tomar en consideración las observaciones y prescripciones contenidas en el informe técnico realizado por PE. Finalmente, el 15 de julio de 2004, el Consejo de Administración de la APG aprobó económicamente el proyecto y acordó la iniciación del expediente de contratación.

Para la ejecución del proyecto de ampliación del puerto de Gijón, la APG tramitó dos contratos principales: uno de ejecución de obras y otro de asistencia técnica para el control y la asistencia a la dirección de las obras. Los principales resultados del análisis de estos contratos se exponen a continuación:

III.2.1.-Contrato para la ejecución de las obras

Adjudicación del contrato

El procedimiento para la contratación de las obras fue abierto, en la modalidad de concurso con variante, al que se presentaron 4 licitaciones de las cuales 3 presentaron oferta base y oferta con variante. En el pliego de cláusulas administrativas se establecieron, como criterios objetivos para la adjudicación, por una parte la calidad técnica, con una ponderación del 60% y, por otra, la oferta económica, con una ponderación del 40%. Para la valoración técnica se consideraron varios aspectos a los que se asignaron, a su vez, unos índices de ponderación (la memoria constructiva, el programa de trabajo, las actuaciones medioambientales, la seguridad y salud y el plazo de ejecución). La oferta económica se valoró por interpolación lineal entre el importe de la oferta más económica y la del presupuesto de contrata, asignándose la máxima puntuación (100 puntos) a la oferta de menor precio, decreciendo las restantes puntuaciones de forma inversa al encarecimiento de las ofertas.

El 4 de enero de 2005, el Director de la APG propuso al Consejo de Administración de la APG la adjudicación del contrato a la UTE que había obtenido la mayor puntuación, en su propuesta variante, con un presupuesto 579.246 miles de euros (IVA incluido) coincidente con el de licitación, basando su propuesta, entre otras⁹, en las fuentes de suministro de materiales ofertadas ya que proponía explotar las canteras de Aboño y Percil, presentando para esta última las correspondientes cartas de compromiso de su propietario. Señaló el Director de la APG que en la oferta figuraba un estudio exhaustivo del aprovechamiento de ambas canteras, de las que se obtendría todo el material de ese tipo que se necesitaba y que, teniendo en cuenta la gran cantidad de materiales que demandaría la obra, más de 30 millones de Tm, el disponer de un suministro asegurado era fundamental para poder cumplir con el plazo pactado. Por último añadió el Director que, en cuanto al plazo de ejecución, la mejor, con la máxima puntuación, era la variante presentada por dicha UTE, que ofertaba un plazo de 46 meses, frente a los 48 meses del resto de las ofertas.¹⁰

⁸ Las alegaciones constituyen meras explicaciones de los responsables de la APG que no contradicen los hechos recogidos en el Informe, por lo que no procede modificar la redacción del texto.

⁹ Párrafo aclarado como consecuencia de las alegaciones.

¹⁰ La propia APG entra en contradicción cuando alega que “no cabe afirmar que lo relativo a las fuentes de suministro de material y el plazo de ejecución tuviese carácter principal” pues en el informe de Objeciones a las Observaciones de la DG Regio contenidas en el escrito 2104.2010*003368, remitido por la Dirección General de Fondos del Ministerio de Hacienda a la Comisión Europea, previo envío por la Autoridad Portuaria a Puertos del Estado, se afirma que “...en el caso del Contrato de Ampliación en ejecución la necesidad de suministro y colocación de materiales ajustados a los requerimientos del proyecto y en forma continuada era extraordinariamente importante para la entidad de la Obra...”. En el informe se destaca la importancia de disponer de una fuente de suministro que se

Aunque la oferta presentada por la presunta adjudicataria incluía una carta firmada el 5 de octubre de 2004 por todas las empresas que formarían parte de la UTE en la que *“se comprometen a tener adscrita a la obra, en caso de ser adjudicatarios, la relación de medios humanos adjunta.”*, con anterioridad a la propuesta de adjudicación, el Presidente de la APG ya se había dirigido por escrito a la UTE con la finalidad de que las empresas integrantes confirmasen que la adjudicación de las obras del puerto de *“Punta Langosteira en A Coruña”* no supondría ninguna modificación en la oferta presentada para la ampliación del puerto de Gijón y que los medios (materiales y humanos) que se había comprometido a aportar para la ejecución de la obra, que aparecían recogidos en la oferta y eran los mismos que los ofertados para las obras de ampliación del Puerto de La Coruña, se iban a mantener durante todas las obras y que el plazo ofertado, 46 meses, no sufriría ninguna modificación; la confirmación de estos extremos, suscrita por todos los representantes de las empresas de la UTE, se realizó por escrito el 22 de diciembre de 2004.

A la vista de la proposición realizada por el Director, el Consejo de Administración de la APG acordó adjudicar el contrato de ejecución de las obras del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, a la UTE propuesta, por un importe de 579.242 miles de euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de 46 meses, que ofertó sin baja en el precio y con una reducción de 2 meses en el plazo.

El 9 de febrero de 2005 se formalizó el contrato para la ejecución de las obras de ampliación del puerto de Gijón entre la APG y la UTE adjudicataria. Entre otras, la estipulación segunda del contrato estableció que los precios de las diferentes unidades de obra que se recogían en el proyecto se consideraban cerrados a todos los efectos y que tales precios unitarios tenían incorporados, a su vez, todos los costes y los gastos necesarios para cumplimentar los correspondientes trabajos de conformidad con lo establecido en el contrato, en sus anexos y, en especial, en el Pliego de Prescripciones Técnicas (PPT). Por su parte, y en relación a los precios, el PPT disponía que todos los precios unitarios o alzados de "ejecución material" comprendían, sin excepción ni reserva, la totalidad de los gastos y cargas ocasionados por la ejecución de los trabajos correspondientes a cada uno de ellos, comprendidos los que resulten de las obligaciones impuestas al contratista por los diferentes documentos del contrato y especialmente por el Pliego. Precisaba también que salvo los casos previstos el contratista no podía, bajo ningún pretexto, pedir la modificación de los precios de adjudicación.

Ejecución, modificación e incidencias del contrato¹¹

El 10 de febrero de 2005 se firmó el acta de comprobación del replanteo de las obras, comenzando al día siguiente a contar el plazo de ejecución de las obras, si bien la obra marítima no comenzó hasta el 25 de mayo. Como se ha señalado, según su oferta, la UTE adjudicataria pretendía obtener el material para la ejecución de las obras de las canteras de Aboño y de Percil. Sin embargo, la explotación de la cantera de Aboño se demoró hasta febrero de 2007 debido a las dificultades surgidas para dar cumplimiento a un acuerdo de intenciones, firmado el 26 de julio de 2004 entre la APG y la propietaria de la cantera para ceder la explotación del material por parte del propietario de la cantera debido a la construcción de una planta de desulfuración en las inmediaciones de la zona para cumplir con el tratado de Kioto, dado que el citado acuerdo condicionaba la posibilidad de que la cantera pudiera ser explotada por el adjudicatario de las obras a que no afectase el funcionamiento de la actividad de generación eléctrica y se reservó el derecho a paralizarla, sin indemnización alguna, si afectaba al desarrollo de la actividad de la Central

califica de *“una ventaja técnica de tal entidad para el Proyecto... si la selección del beneficiario hubiera quedado al arbitrio de un tercero, hubiera constituido una grave incertidumbre para la viabilidad de la obra.”*

¹¹ La documentación aportada en alegaciones sobre la modificación del contrato ya fue analizada durante los trabajos de fiscalización y no altera los resultados expuestos en el Informe.

Térmica de Aboño o a la ejecución de los proyectos de construcción de nuevas centrales de producción de energía eléctrica, que se encontraban en tramitación, o para cualquier otra finalidad. Esta circunstancia, produjo un retraso en la apertura de la cantera de unos 24 meses; y la cantera de Percil II¹² no se pudo explotar debido a que la UTE no obtuvo las autorizaciones administrativas y los permisos necesarios para realizar la explotación. En consecuencia, la UTE contratista, en principio, tuvo que obtener el material de otras canteras.

Por esta razón, el 20 de abril de 2006, el Director de obra de la APG acordó con la UTE incrementar los precios de los materiales procedentes de las canteras dejando constancia de este acuerdo en un acta de incremento de precios, aunque sin instrumentar el expediente de modificación de contrato y de aumento de gasto; de este modo, a partir de la certificación nº 15, correspondiente al mes de abril de 2006 y hasta la nº 34 correspondiente al mes de noviembre de 2007, la APG abonó a la UTE por los aumentos en los precios de las unidades de obra de los materiales provenientes de las canteras un importe adicional de 63.855 miles de euros (IVA excluido). En el acta de incremento de precios se deja constancia de que el contratista alegó que *"Dado que los precios contractuales, así como todo lo recogido en lo oferta del contratista, consideraban que los pedraplenes y escolleras procedían de canteras abiertas en los inmediaciones de la obra, las cantidades consignadas en proyecto por estos conceptos no cubren el incremento que supondría el suministro de materiales procedentes de canteras comerciales más alejadas de la obra"...*(...) *"esta Dirección Técnica estima oportuna la creación de dichos precios nuevos para pedraplenes y escolleras clasificadas procedentes de canteras comerciales hasta 60 ó 150 Km. de distancia, lo que se presentó a la Dirección de Obra para su aprobación"*. El Director de Obra suscribió las actas.

Además, en el mes de abril de 2006, cuando comenzaron a aplicarse los nuevos precios de los materiales procedentes de canteras, se descertificaron unidades ya incorporadas a la obra para volverlas a certificar con los nuevos precios. Así, por ejemplo, el suministro y puesta en obra de *"todo-uno de 1-100 kg de cantera mediante vertido marítimo"*, que tenía un precio unitario de 7,30 euros/m³, en la relación valorada que acompañó a la certificación de marzo de 2006 figuraba una medición de 329.504,62 m³ a 7,30 euros/m³, el 45% de esta medición, 179.784,51 m³ fue descertificada en el mes de abril y reincorporada como una nueva unidad *"todo-uno de 1-100 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km. mediante vertido marítimo"* al nuevo precio de 26,34 euros/m³. Especialmente llamativa es la reclasificación de la unidad *"todo-uno en vertidos marítimo y terrestre"* que se llevó a cabo en el capítulo 2.1. "Obras auxiliares 1ª mota" entre los meses de marzo y abril de 2006 en los que no se incrementó la medición global de m³ de material puesto en obra, pero se reflejaron las mediciones a los nuevos precios trasladándolas a las nuevas unidades de obras, lo que incrementó el valor en 1.333 miles de euros. Esta misma práctica se llevó a cabo en varias mediciones originando, entre los meses de marzo y abril de 2006, los incrementos de valor en unidades ya certificadas que se muestran a continuación:¹³

¹² Situada en el Concejo de Carreño, no se pudo explotar por decisión administrativa de la Corporación Municipal (BOPA nº 173) que dispuso la suspensión inmediata por el plazo de un año del otorgamiento de licencias para usos de industrias extractivas, canteras, actividades mineras. El Presidente de la Corporación local era miembro del Consejo de Administración de la APG que participó en la adjudicación del contrato a la UTE que preveía la explotación de la cantera Percil II.

¹³ En el escrito de alegaciones se afirma. *"Por otro lado, con lo señalado en la página 17 en el ANTEPROYECTO, sobre la práctica de descertificaciones y certificación con nuevos precios cabe destacar que la misma se corresponde con el cumplimiento del acta de precios nuevos, a partir de su firma, en la certificación de abril de 2006, llevando a cabo una redistribución de las mediciones existentes de acuerdo a los nuevos precios de todo uno y escolleras"*. Esta práctica no es admisible, ya que cuando se firmó el documento con precios nuevos en 20 de abril de 2006, se procedió a descertificar materiales procedentes de canteras (todo uno y escollera) que estaban ya incorporados en las relaciones valoradas a los precios del contrato inicial, volviéndolos a certificar con los nuevos precios que no les eran aplicables. Lo que originó un incremento de valor en unidades de obra ya certificadas de 5.110 miles de euros.

Cuadro Nº 4
Incrementos de valor en unidades ya certificadas

1. DIQUE TORRES	(en miles de euros)
Todo-uno. Vertido marítimo.	3.423
Escollera 250/500 kg. Vertido terrestre.	19
Escollera 800/1.300 kg. Vertido terrestre	46
2.1 OBRAS AUXILIARES 1º MOTA	
Todo-uno. Ambos vertidos.	1.333
Escollera 500/800 kg. Ambos vertidos	44
2. DIQUE NORTE	
Escollera 150/250 kg. Vertido marítimo	102
5.2 TALUDES INTERIORES	
Todo-uno. Vertido marítimo	142
TOTAL	5.109

Posteriormente, en octubre de 2007 se redactó un proyecto modificado de la ampliación del Puerto de Gijón, con un incremento de presupuesto de 250.924 miles de euros, que supuso un aumento del 43,32%, cifrando las obras en 830.166 miles (IVA incluido), y un incremento de plazo de 22 meses, quedando el plazo final de obra establecido en 68 meses, hasta el 10 de octubre de 2010.

El 18 de diciembre de 2007, el Consejo de Administración, teniendo en cuenta que esperaba obtener 135.000 miles de euros de los Fondos de Cohesión (periodo 2007-2013) para financiar el incremento de precio, aprobó la citada modificación condicionada a la obtención de financiación. Entre las modificaciones, se incluyó en el acta de precios nuevos unos suplementos para los precios unitarios del proyecto original de los materiales procedentes de canteras que resultaban equivalentes a los incrementos de precios que habían sido acordados con la UTE por el Director de las obras en abril de 2006. También se aprobó la continuación provisional de las obras por razón de interés general. La principal modificación del proyecto, el 76% del incremento del precio, consistió en introducir los suplementos económicos para los materiales de cantera, que se justificó en sus diferentes orígenes respecto de los inicialmente ofertados.. En definitiva, se modificaron los precios finales de esas unidades, pero no sus características técnicas, que no sufrieron variación alguna. De esta forma, a partir de la certificación nº 35, correspondiente al mes de diciembre de 2007, se valoraron las unidades de obra de los materiales de canteras a los precios originales del proyecto y, adicionalmente, se facturaron los suplementos de precios que se trataron como nuevas unidades de obra. Coincidiendo con el cambio de sistema de precios unitarios, se procedió a una reordenación de las mediciones en las relaciones valoradas anteriores, que originó una disminución de unidades de obra ya certificadas a los precios antiguos, por valor de 2.916 miles (IVA excluido), entre el mes de noviembre y diciembre de 2007.

El 26 de marzo de 2008, el MEH presentó a la CCE la propuesta de modificación de la Decisión de aprobación del proyecto, con la finalidad de obtener la financiación adicional. En la propuesta, la APG dividió el proyecto en dos fases independientes: la primera comprendía la ejecución de los diques de abrigo, tal como estaban contemplados en el proyecto original, con un presupuesto de 453.577 miles de euros (IVA excluido) y la segunda fase comprendía la ejecución de las obras interiores, muelles y rellenos, con un presupuesto de 262.083 miles (IVA excluido). Con esta propuesta se pretendía financiar la primera fase mediante una modificación de la ayuda ya

concedida y las obras incluidas de la fase segunda con una nueva ayuda con cargo a los Fondos de Cohesión del programa marco (2007-2013).¹⁴

Tras analizar la propuesta, el 16 de abril de 2009, la CCE comunicó que la modificación del contrato no resultaba acorde con las reglas comunitarias en materia de contratación pública y, por tanto, denegaba la solicitud de modificación. Además, la CCE señaló que la documentación presentada en la propuesta de modificación suscitaba ciertas dudas respecto al contrato inicial relativas al cumplimiento del principio de igualdad de trato entre los licitadores, establecido en el artículo 4 apartado 2 de la Directiva 93/38/CEE y advirtió que podía dar lugar a la incoación, por parte de la Comisión, de un expediente de corrección financiera. El 21 de abril de 2010, se anunció el inicio del procedimiento, en el que se propuso una corrección de 18.365 miles de euros. A la fecha de cierre de los trabajos de esta Fiscalización la APG no había recibido la decisión final de la Comisión.

A la vista de la negativa de la CCE de ampliar la financiación para la modificación del contrato, y para dar cobertura económica al incremento de precio de las obras, el 30 de julio de 2009 el Consejo de Administración de la APG, autorizó una operación de endeudamiento por un importe máximo de 215.000 miles de euros y modificó los términos del acuerdo que había adoptado el 18 de diciembre de 2007 condicionando la aprobación económica del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón a la aprobación presupuestaria de dicha operación en la LPGE para 2010, quedando así igualmente condicionada la aprobación definitiva del expediente de modificación del contrato a la existencia del crédito presupuestario. En definitiva, si bien el proyecto modificado se había aprobado técnicamente en diciembre de 2007, no fue hasta enero de 2010 cuando se aprobó económicamente y se habilitó el crédito presupuestario, por lo que la formalización del documento complementario del contrato del proyecto modificado no tuvo lugar hasta 1 de febrero de 2010, aunque las obras no se paralizaron y desde abril de 2006 se venían abonando con los nuevos precios de los materiales pactados por el Director de la obra con la UTE contratista.

Con posterioridad, el 17 de junio de 2010 la UTE solicitó a la APG la redacción de un nuevo modificado para incluir nuevos precios contradictorios para determinados materiales; entre las reclamaciones realizadas por el contratista destaca especialmente su pretensión de que se considerara las canteras de obra denominadas "*Perecil*" como canteras comerciales ya que llevaban suplemento de precio, pretensión que fue desestimada por la APG. El 13 de octubre de 2010, el Consejo de Administración de la APG acordó conceder una nueva ampliación del plazo de ejecución, fijándose como fecha improrrogable para su finalización el día 11 de diciembre de 2010.

En resumen, a 31 de diciembre 2010 el sobreprecio certificado por la APG a la UTE por las modificaciones del proyecto ascendió a 142.440 miles de euros (IVA excluido), de los que 132.952 miles (el 93%) se debieron a los incrementos y/o suplementos de los precios de los materiales procedentes de las canteras, según se detalla en el ANEXO I.¹⁵

En lo que se refiere al control que la APG debía realizar de los camiones que transportaban el material desde las canteras a la obra, el PPT establecía que el adjudicatario tenía que presentar la relación de los vehículos encargados del transporte de los materiales, especificando, además de la matrícula y los pesos sin carga, el tipo de material transportado, su categoría y el lugar de origen; teniendo la UTE "obras" la obligación de realizar el pesaje de todos los vehículos que accedían a las obras y que debía constar en un ticket indicando la fecha y la hora, la descripción del vehículo y

¹⁴ Párrafo aclarado como consecuencia de las alegaciones.

¹⁵ Párrafo aclarado como consecuencia de las alegaciones.

la matrícula, la clase de material que transportaba, el lugar de origen y el peso. Las actuaciones realizadas¹⁶ sobre el particular tras el trámite de alegaciones¹⁷ han arrojado el siguiente resultado:

a) La APG no ha dispuesto de un registro de los camiones autorizados¹⁸ para realizar el transporte de material desde las canteras, similar al de la maquinaria adscrita a la obra, porque según ha informado, se identificaban en el control de acceso de entrada al Puerto y los registros de entrada se eliminaban a los dos años.

b) Los listados de materiales con los datos de los camiones, la carga que transportaban y la procedencia, proporcionados por la APG están incompletos¹⁹, faltan períodos, entradas de materiales procedentes de canteras comerciales (fundamentalmente escollera), tampoco son homogéneos en la información que contienen y tienen distinto formato electrónico. Algunos de ellos se elaboraron por la UTE “control”, pero la fuente de información²⁰ eran los “listados de producción” que la UTE “obras” confeccionaba utilizando parte de los datos de las básculas de pesaje, con la finalidad de registrar el grado de avance de las obras, por lo que no constituyen una base de datos completa²¹ y detallada relativa a los movimientos de entrada de materiales a la obra.

c) La Dirección de obra debía controlar las aportaciones diarias de los materiales a través de la UTE “control” cuyas tareas de vigilancia incluían un procedimiento para el control de acceso de los camiones que se debía documentar en los partes diarios de control de obra²². Para verificar este extremo se han seleccionado 50 partes diarios de obra, correspondientes a 10 días para cada año de ejecución. En el análisis realizado sobre la muestra seleccionada no ha quedado acreditado el cumplimiento del procedimiento de control sobre el pesaje y la entrada de camiones²³. En los partes diarios de obra, con carácter general no se detalla el peso de los camiones, ni la cantera de

¹⁶ El plazo del que ha dispuesto la APG para aportar al equipo fiscalizador los tickets de pesaje de modo que éste pudiera llevar a cabo la comprobación adicional ha superado ampliamente los 7 días inicialmente concedidos para ello, al haberse prorrogado de hecho hasta el día 7 de abril, fecha en que la Entidad remitió los últimos justificantes requeridos por el equipo de fiscalización en el desplazamiento a la sede de la Entidad entre los días 22 y 25 de febrero.

¹⁷ La APG tuvo conocimiento del objetivo específico de la comprobación adicional mediante el correo de 5 de febrero en el que se manifestó: “A la vista de las alegaciones presentadas, y a los efectos de atender a la solicitud de la Autoridad Portuaria y evitar la presunta indefensión a la que se alude en la página 217. El equipo de fiscalización se desplazará a las dependencias de la APG el próximo día 23 de febrero para realizar “in situ” las comprobaciones necesarias sobre el pesaje de los camiones que accedían a las obras. Con objeto de facilitar los trabajos de verificación, ruego que tengan a disposición del equipo fiscalizador la documentación disponible sobre el control de los camiones que accedían a la obra y la relación de partes diarios de obra, sobre la que se extraerá la muestra.

¹⁸ Las alegaciones constituyen meras explicaciones que no contradicen los hechos recogidos en el Informe.

¹⁹ La APG puso a disposición del equipo fiscalizador los listados de materiales que conserva; no se comparte la afirmación de la APG sobre los listados de materiales que no fueron entregados, ya que manifestó la incapacidad técnica de proporcionar los que estaban en formato Acces y en la base de datos GIO que era propiedad de la Asistencia Técnica.

²⁰ El Informe expone un dato objetivo, aunque la autoría de algunos listados son de la UTE “control”, la fuente de información procedía de la UTE “obras”.

²¹ Las explicaciones de la APG ratifican los hechos descritos en el Informe. El sistema de gestión GIOS dejó de funcionar en un momento determinado, lo que ha imposibilitado su acceso; además la Entidad aseguró que el sistema era propiedad de la UTE “control” y, por tanto, no disponía del mismo.

²² Según se afirma en el escrito de propuesta de cierre del proyecto del Fondo de Cohesión, la Asistencia Técnica a la Dirección de obra contaba con vigilantes que inspeccionaban permanentemente los trabajos y procesos realizados en el recinto de las obras de forma presencial, directa, in situ. En especial dichos vigilantes solicitaban la exhibición de los resguardos entregados a los vehículos que transportaban pedraplén/todo uno, escolleras y rellenos en el control de acceso y verificaban los datos contenidos en dicho resguardo... Dichos vigilantes realizaban su propio recuento de resguardos y dejaban constancia de su trabajo mediante las correspondientes anotaciones en los partes diarios de trabajo.

²³ No hubo un cambio de criterio, a la vista de las comprobaciones realizadas en la sede de la APG se decidió limitar el nº de tickets de pesaje de los camiones a un número de matrículas de camiones de los días de la muestra.

procedencia²⁴; además, existen importantes discrepancias en el número de entradas de camiones registradas en los listados de materiales y en los partes diarios de obra.²⁵

d) La APG tampoco disponía de la documentación soporte, los albaranes de entrada y los tickets de pesaje de la báscula que se encontraban en poder de la UTE “obras” y de las empresas transportistas. No obstante lo anterior y en el afán de colaborar en los trabajos de fiscalización, la APG ha realizado las gestiones necesarias para disponer de los tickets de pesaje que obran en poder de la UTE “obras”, lo que ha permitido realizar el examen y comprobación de los datos registrados en los listados de materiales mediante la selección de 1.008 matrículas de camiones que tenían registrados 10.639 viajes de entrada al puerto con material procedente de las canteras, que representa el 30% de las entradas registradas durante los 50 días de la muestra. La información de la muestra analizada²⁶ figura en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 5
Comparación entre los listados de entrada de material y los tickets de las básculas de pesaje²⁷

Año	nº de matriculas	registros de la muestra	registros totales en los días de la muestra	% muestra	tickets recibidos	tickets registrados	tickets con incidencia	tickets sin registro	registros sin ticket
2006	42	447	1.774	25%	449	336	32	89	104
2007	251	2.908	7.252	40%	2.661	2.340	284	327	822
2008	203	2.603	11.911	22%	2.162	2.058	351	104	545
2009	276	2.506	7.437	34%	2.620	2.358	163	262	175
2010	233	2.188	7.547	29%	2.060	1.999	902	61	189
TOTAL	1.005	10.652	35.921	30%	9.952	9.091	2.111	861	1.561

e) Las comprobaciones realizadas, cuyo detalle está contenido en el ANEXO II, ponen de manifiesto que los listados no tenían por finalidad controlar la entrada de camiones en el puerto, en ellos se registraron indistintamente los accesos de camiones al puerto y los movimientos internos de material desde los acopios; en los registros correspondientes a los 9.091 tickets se han detectado incidencias²⁸ en 2.111 ocasiones (el 23% de los tickets registrados en el listado de materiales) ya sea en el peso de los camiones, en las matrículas, en las canteras de procedencia o en la clase de material que transportaban, en los casos en los que los camiones procedían de las canteras comerciales el peso que se registraba no era el de entrada al puerto que registraba la báscula, sino el peso de origen de la cantera que se introducía manualmente, lo que, en ocasiones,

²⁴ Se admite parcialmente la alegación de que en los partes diarios de obra sí se mencionaba el tipo de material y se modifica el párrafo. El resto de las alegaciones no se aceptan porque en los partes diarios de obra que emitía el vigilante de la Asistencia Técnica, además de otros extremos relacionados con el grado de avance de las obras, se recogía expresamente la entrada de camiones al puerto con las deficiencias manifestadas en el Informe.

²⁵ No se aceptan las alegaciones, las discrepancias encontradas entre los partes diarios de obra y los listados de materiales se le entregaron a la APG para que los conciliase, no habiendo entregado justificación alguna sobre las diferencias detectadas que son muy significativas.

²⁶ Las comprobaciones se han efectuado exclusivamente con la documentación aportada por la APG.

²⁷ Las discrepancias manifestadas por la APG en los datos del cuadro obedecen a que las comprobaciones se han realizado teniendo en cuenta sólo los registros de entrada de camiones al puerto desde las canteras, habiéndose despreciado los movimientos internos dentro del puerto desde los acopios. Por tanto, la comparación no se ha realizado con datos homogéneos.

²⁸ Las incidencias manifestadas en el Informe se refieren a las discrepancias entre los datos de los tickets de pesaje y los registros de los listados. La APG se refiere a los datos reflejados en los propios tickets de pesaje.

dio lugar e errores importantes en las cuantías de los pesos; en numerosas ocasiones, la fecha de los tickets de pesaje de las básculas es posterior a la del registro; estas incidencias evidencian que los datos registrados en los listados estaban procesados y no respondían a un vuelco automático de la base de datos de las básculas de pesaje. Además, el 15% los registros no están soportados con los tickets de pesaje de la báscula ya que, según se reconoce la APG²⁹ en las alegaciones, en ocasiones, ya fuera por avería de la báscula, por mantenimiento, cortes de luz, por temporales o porque se formaban grandes colas de camiones, se pesaba a una parte de los camiones y se atribuía al resto, añadiéndose estos registros manualmente a la base de datos de la báscula de pesaje. Por el contrario, se ha detectado que 861 tickets (el 9% de los recibidos) se encontraban sin registrar; también existen numerosos tickets sin formalizar/visar³⁰ que representan el 64% de las incidencias, especialmente en el ejercicio 2010 en el que se han encontrado, al menos, 900 tickets sin visar (el 76% de los que no están formalizados).

De lo expuesto se deduce que la APG no realizó un control riguroso de los camiones que transportaban el material desde las canteras a la obra; la ausencia de un minucioso control sobre la entrada de estos materiales, tiene especial relevancia debido a que los suplementos de precios que se abonaron por unidad de m³ colocada en la obra estaban directamente relacionados con la procedencia de los materiales.³¹

La alteración de los precios previstos en el proyecto de los materiales procedentes de las canteras no se ajusta a lo pactado en el contrato ya que la responsabilidad de la elección de las fuentes de suministro era exclusivamente del contratista; además debe tenerse en cuenta que fueron, precisamente, las canteras que ofertó la UTE contratista uno de los principales motivos por los que resultó adjudicataria, junto con la reducción del plazo de ejecución que, a la vista de los resultados, tampoco fue respetado, pues desde los 46 meses ofertados el plazo de ejecución se dilató hasta los 70.³²

Tampoco se puede sostener la existencia de causas imprevistas o sobrevenidas que justificasen la modificación del contrato, porque el acuerdo de intenciones suscrito entre la APG y la propiedad de la cantera de Aboño con anterioridad a la firma del contrato, ya condicionaba la posibilidad de la explotación al funcionamiento de la actividad de generación eléctrica de la Central Térmica de Aboño. Además, a la fecha del citado acuerdo de intenciones, ya se encontraba en vigor la Ley 16/2002, de 1 de julio, de prevención y control integrados de la contaminación que obligaba, entre otras, a que las instalaciones de combustión con una potencia térmica determinada, solicitasen una autorización ambiental antes del 1 de enero de 2007. La propietaria de la cantera había presentado

²⁹ Se acepta la alegación y se aclara el párrafo.

³⁰ Aclaración realizada en respuesta a las alegaciones.

³¹ La importancia de la procedencia de los materiales se confirma en el informe elaborado por una de las empresas encargadas de la asistencia técnica, que acompaña la APG a las alegaciones, que manifiesta: *“debido a los distintos precios aplicables al material en función de su procedencia, era necesario conocer las cantidades suministradas por cada cantera para elaborar las relaciones valoradas mensuales.”*

³² Respecto al informe de la abogacía del Estado sobre la procedencia de la modificación del contrato por alteración de las circunstancias primitivas del negocio. Doctrina del riesgo imprevisible, por el que se justifica la actualización de los precios de los materiales a causa de su procedencia en los artículos 159 a 162 del Real Decreto 1098/2001, que aprobó el Reglamento de la Ley de Contratos para las Administraciones Públicas (en concreto en el artículo 161 rubricado, Modificación de la procedencia de materiales) que establecía que se tramitarían como modificación del contrato los cambios de origen o procedencia de los materiales naturales previstos y exigidos en la memoria o, en su caso, en el pliego de prescripciones técnicas. Esta exigencia sobre la procedencia de los materiales no venía establecida en el pliego de prescripciones técnicas que en el apartado 2 CONDICIONES QUE HAN DE SATISFACER LOS MATERIALES Y SU MANO DE OBRA. Subapartado 2.1 Procedencia de los materiales, estableció que *“Todos los materiales que se empleen en las obras, figuren o no en este Pliego de Prescripciones Técnicas, reunirán las condiciones de calidad exigibles en la buena práctica de la construcción y la aceptación por la Propiedad de una marca, fábrica o lugar de extracción, no exime al Contratista del cumplimiento de estas Prescripciones. Cumplida esta premisa, así como las que expresamente se prescriben para cada material en los siguientes apartados de este Pliego, **queda de la total iniciativa del Contratista la elección del punto de origen de los materiales”***

la solicitud para las instalaciones de la Central Térmica de Aboño, debiendo adaptarlas a las exigencias del Real Decreto 430/2004, de 12 de marzo, que regulaba nueva normativa sobre limitación de emisiones a la atmósfera y exigía tener instalados y en funcionamiento un sistema de desulfuración a partir del 1 de enero de 2008. Con estas condiciones, el 31 de julio de 2006 se formalizó el contrato de explotación de la cantera de Aboño entre su propietarias una Empresa Eléctrica (EE) y una empresa constructora (esta última formaba parte de la UTE adjudicataria de las obras) la APG y la UTE. Por medio de este contrato, EE se comprometía a ceder en arrendamiento los terrenos para la explotación de la cantera por un precio de 1,6 euros por m³ de material obtenido, con un límite de 2.635.000 m³, de los que 1.410.000 se extraerían de sus terrenos y la cantidad restante, 1.225.000 de las fincas propiedad de la empresa constructora que, al finalizar los trabajos de explotación serían vendidas a EE.

En relación con el compromiso asumido por la UTE en su oferta de mantener adscritos a la obra los medios humanos que figuraban en ella y con lo previsto en el PPTP cláusula 5.3. Inspección y dirección inmediata de las obras que estipulaba que *“El Contratista adquiere la obligación de mantener como “Jefe de obra” a un Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos”*, a lo largo de la ejecución del contrato se produjeron varios cambios del Jefe de Obra (representante de la UTE).

En la oferta presentada por la adjudicataria y en el contrato, la UTE contratista designó como Director de ejecución de la obra³³ a un técnico, con una experiencia en obras marítimas de 14 años y 4 meses, que sólo estuvo adscrita a la obra durante los meses de febrero y marzo de 2005, siendo sustituida por otro técnico durante los meses de mayo y junio, que también figuraba en la oferta pero con una menor cualificación y acreditaba una experiencia en obras marítimas de 4 años y 7 meses. Este responsable de la UTE fue de nuevo sustituido desde el mes julio de 2005 hasta el mes de agosto de 2009. A partir de entonces, hubo una nueva sustitución por otro técnico, que no figuraba en la oferta, pero suscribió el contrato modificado, las certificaciones de obra entre enero y diciembre de 2010 y el acta de recepción provisional de febrero de 2011; este técnico fue cesado el 23 de septiembre de ese mismo año. A partir de entonces, pasó a ocupar la representación un Ingeniero Técnico de Obras Públicas, que tampoco aparecía en la oferta de licitación, quien firmó la certificación de liquidación nº 68, el 23 de noviembre de 2011, correspondiente al saldo de liquidación y manifestó en calidad de representante de la UTE contratista la disconformidad con la relación valorada y el acta de recepción definitiva de 13 de marzo de 2012. El comunicado de su cese a la APG por causa de jubilación tuvo lugar el 5 de septiembre de 2012.

En este sentido, la cláusula 6.2 del contrato disponía, a los efectos de sustitución del representante inicialmente nombrado por el contratista, que no se consideraría “causa justificada” la necesidad que la persona inicialmente designada tuviera que atender otras obras y/o cargos dentro de la estructura de la propia adjudicataria o de empresas vinculadas directa o indirectamente con la misma. Así mismo, se estipuló que el contratista venía obligado a comunicar el nombre y datos profesionales del nuevo representante a la APG, no surtiendo efectos el nombramiento hasta que se aprobase explícitamente y por escrito. Para las sustituciones realizadas no figura la “causa justificada” del cese en los escritos remitidos por la UTE contratista, excepto en el del cese por jubilación; tampoco figura en el expediente del contrato la aceptación expresa por parte de la APG, excepto en un caso; y la persona que fue designada durante el último periodo carecía de la titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos exigida en el PPTP.

Al objeto de comprobar el cumplimiento de la carta de compromiso firmada por los Presidentes de las empresas componentes de la UTE de *“que los medios (materiales y humanos) que se ha comprometido la UTE a aportar y que aparecen en su oferta se van a mantener para la Ampliación*

³³ Modificado como consecuencia de las alegaciones.

del Puerto de Gijón” se han utilizado los “Listados actualizados de Personal” correspondientes a la última semana del mes de noviembre de los ejercicios 2005, 2006 y 2007. Estos listados eran elaborados por el contratista de la ejecución de la obra a instancias del Coordinador de Seguridad y Salud (adscrito a una UTE encargada de la asistencia técnica), como uno de los elementos de control del personal adscrito a la obra (tanto personal de obra como personal de suministro de materiales). En el escrito del Coordinador de Seguridad y Salud, de 29 abril de 2005, se incluía la petición de otros documentos vinculados al cumplimiento del Real Decreto 1627/1997 de 24 de octubre, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción. Entre otros datos, los listados debían contener el nombre y apellidos del trabajador, la categoría profesional y el puesto y la empresa a la que pertenecían.

En el análisis y comprobación de los datos de estos listados con las relaciones de personas que figuraban en los organigramas de personal presentados en las ofertas por las adjudicatarias de los contratos de obra y de la asistencia técnica, se ha observado: que a 30 de marzo de 2005, figuraba una relación de 18 personas pertenecientes a la UTE presentes en obra a esa fecha, lo que no guarda coherencia con las relaciones valoradas que acompañan a las certificaciones de obra de marzo y abril en las que no figura actividad alguna en la obra, realizándose únicamente labores de asistencia técnica contratadas con otra UTE. Aunque la APG alega que ese personal estaba realizando labores preparatorias de la obra (colocación de las oficinas prefabricadas, señalización, cerramiento de los espacios de acopio...), todas estas labores no se reflejan en las certificaciones de obra.

El puesto de “Jefe de Obra” no fue ocupado por la persona designada en el organigrama de la oferta, sino por otro Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos que tenía asignado un puesto con una categoría dos niveles inferiores³⁴, “Responsable de Diques”, por debajo del “Jefe de Obra” figuraban en el organigrama, 10 personas con categoría de “Jefe” de las diversas áreas: Oficina Técnica, Ejecución (2), Relaciones Externas, Calidad, Medio Ambiente, Seguridad y Salud, Administrativo y Personal, Maquinaria y Flota; sin embargo, en los listados de personal solamente dos aparecen con categoría de “Jefe de Departamento” y una con categoría de “Técnico”, mientras que los nombres de las siete personas restantes no figuran en los listados analizados.³⁵

Adicionalmente, se ha comprobado que el 44% de las personas (a nivel de Delegado y de Jefes) figuraban también en la oferta que la misma UTE presentó para las obras del Puerto Punta Langosteira de A Coruña, y de las que resultó adjudicataria.

Por otra parte, se han detectado otras deficiencias en el sistema de control interno referidas a incumplimientos de ciertos requisitos exigidos en los Pliegos y en el contrato; la cláusula 16ª.2 del PCA, sobre las obligaciones en materia de contratación y subcontratación, establecía que ninguna parte de la obra podría ser subcontratada sin la autorización previa del Director de las obras y que las solicitudes para subcontratar cualquier parte de la obra debían formularse por escrito y acompañarse con un testimonio acreditativo de que la entidad a subcontratar estaba particularmente capacitada y equipada para su ejecución y de que contaba con los seguros exigidos. A la fecha de cierre de estos trabajos, la APG no ha aportado las autorizaciones de todas las subcontrataciones realizadas, distintas de las incluidas en la oferta de la adjudicataria.

³⁴ La APG alega que la persona designada cumplía con la titulación requerida de Ingenieros de Caminos, canales y puertos, en el Informe no se afirma que el técnico no cumpliera con la titulación requerida en los Pliegos, sino que el puesto de “Jefe de Obras” había sido ocupado por una persona que figuraba en el organigrama con un nivel inferior.

³⁵ La alegación sobre que en la oferta constan todos los currículos del personal del organigrama, carece de sentido porque en el Informe no se señala que falte documentación, sino que lo que se pone de manifiesto es la ausencia de constatación de presencia efectiva en la obra, que resulta especialmente relevante al coincidir con la adjudicación del contrato para las obras del Puerto de A Coruña.

Actuaciones llevadas a cabo en el ámbito administrativo y judicial en orden a depurar posibles reparos

La ejecución de las obras de ampliación del Puerto de Gijón ha dado lugar a discrepancias, reparos y denuncias por presuntas irregularidades que han desembocado en los procedimientos contenciosos, tanto en el ámbito administrativo como judicial, que se exponen a continuación:

a) Diligencias de investigación de la Fiscalía del Principado de Asturias

El 15 de septiembre de 2009, se interpuso una denuncia ante Fiscalía General de Asturias contra los entonces Presidente y Director de la APG, así como contra aquellas personas distintas de las anteriores que pudieran resultar responsables por posibles infracciones, prevaricaciones, malversaciones, estafas o apropiaciones indebidas, en las que pudiera haberse incurrido como consecuencia de las obras de ampliación del Puerto de Gijón y de su proyecto modificado. En la denuncia se señalaba que la APG autorizó la modificación del contrato sin convocatoria pública de licitación y remitiéndose al informe de la Dirección General de Mercado Interior y Servicios de la UE, se indicaba que ello era contrario a la legalidad representada por la Directiva 93/38/CE, generando un trato discriminatorio y falta de transparencia, dado que una de las empresas que formaba parte de la UTE contratista era copropietaria de la cantera de Aboño suministradora de los materiales. Según el denunciante, tal sucesión de hechos podría ser constitutivo de uno o varios delitos contra la Administración Pública, concretamente malversación, fraude, estafa, apropiación indebida y negociaciones o actividades prohibidas a los funcionarios públicos o abusos en el ejercicio de su función. La Fiscalía abrió las diligencias de investigación y el 22 de marzo de 2010 decretó el archivo de las actuaciones por no haber fundamento para el ejercicio de acciones penales.

b) Corrección europea de la financiación de las obras

El procedimiento de concesión adicional de fondos europeos para financiar la modificación del contrato fue suspendido por la CCE como consecuencia de una queja que generó la apertura de un procedimiento de comprobación por parte de la Dirección General de Mercado Interior y Servicios de la Unión Europea, iniciado mediante una carta de emplazamiento en junio de 2008. Como ya se ha señalado, el 16 de abril de 2009, la Dirección General de Política Regional (DGREGIO) realizó unas observaciones a la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Economía y Hacienda en las que cuestionaba la adecuación al Derecho Comunitario del procedimiento seguido para la modificación del contrato, así como la regularidad de algunas de sus cláusulas, en concreto, se refirió a las condiciones estipuladas en la cláusula 5.7 de los PPTP en relación al uso de materiales procedentes de la cantera de Aboño y al conflicto de intereses por los vínculos económicos existentes entre EE y la constructora, empresa integrante de la UTE adjudicataria, que podrían haber lesionado algún principio de la contratación pública. El 21 de abril de 2010, la CCE concluyó que "*el Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares es contrario a los principios de transparencia y de igualdad de trato del artículo 4 apartado 2 de la Directiva 93/38/CE (contratación)*"; el Tribunal de Cuentas Europeo, en el marco del DAS 2008, indicó que "*..., la aplicación de los nuevos precios podría ser, ³⁶constitutiva de una falta en lo referido a la debida transparencia en el procedimiento de contratación pública*". En consecuencia, y en virtud del informe del Tribunal de Cuentas Europeo, la CCE propuso una corrección financiera de 18.365 miles de euros, que fue objeto de alegaciones por parte de las autoridades españolas.

El 11 de abril de 2014 la DGREGIO dirigió a la Dirección Regional de Fondos Comunitarios del MINHAP, un comunicado notificando que, según el informe de la OLAF, existían pruebas que

³⁶ Párrafo corregido a consecuencia de alegaciones.

ponían de manifiesto importantes deficiencias en el funcionamiento de los sistemas de gestión y de control del proyecto, y que existían motivos para pensar que se habían cometido delitos que pueden afectar a los intereses financieros de la UE y, por tanto, recomendaba que, dada la gravedad de las irregularidades detectadas, las autoridades europeas debían revocar todos los importes subvencionables declarados por la APG, 530.981,7 miles de euros, y proceder a la recuperación de la totalidad ya pagada por el Fondo de Cohesión que asciende a 198.000 miles. Por lo expuesto, solicitó al MINHAP que en el plazo de dos meses informara sobre las actuaciones previstas o llevadas a cabo por las autoridades españolas, reservándose el derecho de aplicar el procedimiento de corrección financiera previsto en el artículo H del Anexo II del Reglamento 1164/94. Además, comunicaron que quedaba interrumpido el cierre del proyecto.

El 11 de junio de 2014 el MINHAP envió respuesta al comunicado de la DGREGIO. En la respuesta la APG alegó en su descargo que si no se hubiera realizado el proyecto modificado los perjuicios hubieran sido mucho peores, porque al tener que resolver el contrato se hubiera arruinado la obra ya realizada y ejecutar un nuevo proyecto considerablemente más caro; también alegó que, al no existir contribución adicional del Fondo de Cohesión, la Administración española tomó la decisión de financiar exclusivamente con fondos estatales el coste de la modificación del contrato, por lo que los incrementos de precios generados por la modificación del contrato no han influido en el coste elegible del proyecto financiado por el Fondo de Cohesión, ya que la parte financiada por este Fondo de todo el material de las canteras se había certificado al precio previsto en el contrato inicial.

c) Actuaciones de la Fiscalía y de la Abogacía del Estado

Con fecha 24 de octubre de 2014, la DGREGIO notificó al MINHAP la propuesta de cierre del proyecto del Fondo de Cohesión Ampliación del Puerto de Gijón consistente en la recuperación de los 198.000 miles de euros por la totalidad de los pagos de la ayuda realizados hasta esa fecha con cargo al Fondo de Cohesión, y en la liberación de los compromisos pendientes por 49.500 miles de la ayuda pendiente de desembolso. Ante esta propuesta, la Dirección General de Fondos Comunitarios del Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas ha presentado un escrito de respuesta y observaciones en febrero de 2015.

A la vista de las actuaciones, el 1 de abril de 2014, PE solicitó a la Abogacía General del Estado que informara de las medidas procedentes en defensa de los intereses públicos, tanto en sede administrativa ante las instituciones europeas como, en su caso, en relación con el ejercicio de eventuales acciones judiciales en orden a la depuración de las posibles responsabilidades que pudieran concurrir y a la restauración del orden jurídico perturbado y el restablecimiento del patrimonio público que se hubiera visto perjudicado por los hechos acaecidos. En respuesta a dicha solicitud, el Departamento de Penal de la Abogacía General del Estado ha emitido informe en el que señala que *"los hechos descritos en el Informe de la OLAF, de ser ciertos, serían de ser calificados como delito"*, por lo que, si la Fiscalía Contra la corrupción y la criminalidad organizada formula querrela criminal o denuncia ante la jurisdicción penal, la Administración española se personará en las diligencias judiciales que, como consecuencia de aquélla, se abran en concepto de acusación particular, como perjudicada por el delito.

Por su parte, el MINHAP en las alegaciones a la DGREGIO indicó que el único posible perjudicado sería el Estado español e informó que el 28 de abril de 2014, había remitido toda la documentación relativa al informe de la OLAF a la fiscalía contra la corrupción y criminalidad organizada del Ministerio de Justicia; y el 23 de mayo había emitido informe el Abogado del Estado sobre el posible ejercicio de acciones que se pudieran derivar del informe de la OLAF, considerando que podrían resultar graves irregularidades en relación con la conducta desplegada por la UTE adjudicataria de la obra, por la falta de control respecto a la cantidad de material utilizado en las

obras de ampliación del puerto y por el presunto engaño en el precio de dichos materiales, que motivó la aceptación por parte de la AP de una modificación contractual sufragada íntegramente con fondos del Estado. El Abogado del Estado también informó a la APG que existían indicios suficientes para el inicio de acciones penales y realizó la advertencia de que, de acuerdo con el Reglamento del Servicio Jurídico del Estado, aprobado por Real Decreto 997/2003, de 25 de julio, el ejercicio de acciones requeriría que la APG, en su condición de destinataria de la subvención europea y dueño de la obra, solicitara a la Dirección General del Servicio Jurídico del Estado el ejercicio de dichas acciones; también manifestó que una vez que se tenga constancia de las decisiones que adopte la Fiscalía en orden al ejercicio de la acción penal (forma de tramitación y plazos previstos) se debería tomar una decisión sobre el modo en que la Abogacía del Estado ejercería la acción penal en nombre de la APG o de otras Administraciones perjudicadas por el delito, advirtiendo que la existencia de prejudicialidad penal deberá ponerse de manifiesto, en el momento procesal oportuno, en el procedimiento ordinario que con el número 456/2013 se sigue ante el Juzgado de Primera Instancia nº 3 de Oviedo, a instancia de la UTE adjudicataria de la obra.

d) Actuaciones de la Fiscalía contra la corrupción y la criminalidad organizada

La Fiscalía contra la corrupción y la criminalidad organizada también procedió a la apertura de diligencias formulando una denuncia, que ha sido admitida a trámite, con la finalidad de investigar las actuaciones de representantes y administradores de la UTE "Obras" y de los integrantes de la APG. Los hechos investigados podrían ser constitutivos de un total de seis delitos: fraude y exacciones ilegales, malversación de caudales públicos, estafa agravada, falsedad en documento oficial y mercantil, fraude a la Hacienda Pública y prevaricación.

Previa Solicitud de la APG, con fecha 28 de enero de 2015 el Servicio Jurídico del Estado presentó escrito de personación en la Audiencia Nacional al objeto de sostener y defender los derechos de la APG.³⁷

e) Reclamación de la UTE

El 13 de diciembre de 2010 se firmó el acta de reconocimiento de fin de obra, formalizándose el acta de recepción provisional el 7 de febrero de 2011. En ella, la UTE manifestó su disconformidad con la liquidación de las obras porque no se le reconoció el derecho a cobrar las cantidades previstas en el proyecto modificado; en consecuencia, presentó el 10 de febrero de 2011 ante la APG una reclamación previa al ejercicio de la acción judicial por importe de 175.403 miles de euros (IVA no incluido) más 10.476 miles en concepto de intereses de demora. En la reclamación, el contratista solicitaba el abono de 157.982 miles por material procedente de la cantera de Percil, 5.969 miles por áridos de hormigones procedentes de canteras comerciales y 11.452 miles por daños por temporales. La reclamación fue ampliada el 17 de febrero de 2011 a 306.693 miles.

En junio de 2011, la APG desestimó las reclamaciones de la UTE, entre otros motivos, porque consideró que, aunque en el proyecto modificado figuraban las mediciones de materiales procedentes de cada una de las canteras³⁸, la responsabilidad de la elección de la fuente de suministro era del contratista y, dado que fue la UTE quien en diciembre de 2007 dejó de obtener el material de las canteras comerciales y utilizó la cantera de Percil, que no llevaba suplemento de precios,³⁹ desde la que se venían aportando materiales desde el inicio de las obras, se había

³⁷ Párrafo añadido como consecuencia de las alegaciones.

³⁸ La APG alega que las cantidades reclamadas por el contratista no están reconocidas en el proyecto modificado, no se admite porque el Acta del Consejo de Administración de junio de 2011 recoge que las mediciones previstas estaban en el modificado.

³⁹ Párrafo aclarado en atención a las alegaciones.

producido una disminución importante del volumen previsto procedente de las canteras comerciales (de 3,97 Mm³ a 1,26 Mm³) con el consiguiente incremento en el volumen de aportación de la cantera de obra que siempre se había abonado al precio del proyecto inicial, no habiendo presentado la UTE objeción alguna en las certificaciones emitidas.

En la reclamación de la UTE también incluyó el importe previsto de 1.160 miles de euros por la "Regeneración de la Playa San Lorenzo" que también fue desestimado porque, aunque se habían planificado los trabajos conforme lo establecido en la DIA y en el proyecto de regeneración, la arena que se iba a dragar y verter en la playa no fue aprobada por la Dirección General de Costas, por lo que no se pudo realizar, habiéndose ejecutado solamente 40 miles de "Seguimiento y control". En relación a los temporales, el importe de la reclamación de la UTE alcanzaba al total de la partida consignada en el "Capítulo 10 Temporales" del proyecto modificado por 9.620 miles, pero fue desestimada debido a que la UTE no había acreditado la fuerza mayor ni el carácter completamente imprevisible de la entidad de los temporales marítimos ni las consecuencias lesivas que hubieran sido inevitables pese a cumplir con las exigencias de la técnica constructiva y tampoco había demostrado que la indemnización por los daños y perjuicios que sufrió no debiera ser asumida por entidad aseguradora.

A la vista de que la reclamación fue desestimada por la APG, con fecha 27 de marzo de 2013, la UTE interpuso en el Juzgado de Primera Instancia de Gijón una demanda de cantidad por 329.393 miles de euros que incluye la cantidad inicialmente reclamada más los intereses de demora, pero el 2 de septiembre de 2014 el Juzgado se declaró incompetente para conocer de esa demanda. Tras presentar recurso de apelación y resultar desestimado por la Audiencia Provincial, el 7 de enero de 2015 interpuso recurso contencioso-administrativo ratificando todas las reclamaciones anteriores que, a la fecha de cierre de estos trabajos, está pendiente de resolución.

III.2.2.-Contrato de asistencia técnica.

Preparación

Para la ejecución de las obras de ampliación del Puerto de Gijón se previó la contratación de una Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, pues la APG consideró que el control de la ejecución de obras de estas características y magnitudes aconsejaba contar con la ayuda de una asistencia técnica especializada que asegurase a la Dirección de la Obra la calidad exigida en el proyecto. Con esta finalidad, el proyecto constructivo de las obras de ampliación del Puerto de Gijón, incluyó en el presupuesto, como una unidad de obra más, una partida alzada a justificar, correspondiente a la asistencia técnica a la Dirección de la obra que debía abonar el contratista de las obras contra las facturas conformadas por la Dirección de Obra.

El objeto del contrato era la prestación de servicios de consultoría y asistencia a la APG y, concretamente, a la Dirección de obra. El servicio a contratar comprendía toda la asistencia que necesitase la Dirección de obra para el cumplimiento de sus funciones durante el tiempo de ejecución de las obras y hasta su completa terminación. Para la prestación de este servicio, la APG elaboró los Pliegos que habían de regir el contrato. En cuanto al régimen jurídico aplicable a esta contratación, el Pliego de Bases dispuso que los actos preparatorios, en especial las fases de preparación y adjudicación del contrato, se regirían por lo dispuesto en la Ley 48/98, de 30 de diciembre y, supletoriamente, por lo establecido en la LCAP y en las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias, y que a su ejecución le sería de aplicación el Derecho Común y, supletoriamente, la normativa aplicable a los contratos de las Administraciones Públicas.

Para concretar la cuantía del contrato, el PCAP se remitió al presupuesto del proyecto de las obras para la Ampliación del Puerto de Gijón indicando que en él figuraban consignadas las partidas: “Control y Asistencia Técnica”, “Seguridad y Salud” y “Medidas compensatorias y correctoras del Medio ambiente”, por lo que el adjudicatario percibiría el importe de la adjudicación del Contratista de las obras, debiendo suscribir, a tal fin, con el mismo los oportunos contratos. Estas partidas figuraban en el presupuesto por los siguientes importes:

Cuadro nº 6
Partidas incluidas en el presupuesto del proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón
(en miles de euros)

CP	Capítulo	Partida	Importe (IVA excluido)
73	9. VARIOS	Control y Asistencia Técnica	4.227
63	9. VARIOS	Medidas correctoras del medio ambiente	1.100
50	8. SEGURIDAD Y SALUD	Seguridad y Salud	951
TOTAL			6.278

De igual modo, en el Pliego de Bases del contrato de asistencia técnica se estableció que el adjudicatario percibiría el importe de la adjudicación con cargo a las partidas consignadas en el presupuesto del proyecto de la obra y que, a tal fin, suscribiría los oportunos contratos con la empresa adjudicataria de la obra a la que correspondía el abono de los trabajos. Era cometido del Director de Obra visar las facturas de la asistencia técnica a fin de que pudieran estar recogidas en las certificaciones mensuales de la obra. El plazo de ejecución de este contrato se fijó en 48 meses, con pagos mensuales.

El presupuesto de licitación del contrato ascendió a 7.590 miles de euros (IVA excluido) superior en 1.312 miles al que resulta de los precios de las partidas incluidas en el presupuesto del proyecto que constituían el objeto de este contrato, cuyo presupuesto de ejecución material, como ya se ha señalado, era 6.278 miles.⁴⁰

Adjudicación

El procedimiento a seguir para la adjudicación del contrato era el regulado en el Texto Refundido de las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias de abril de 2001, vigentes en ese momento, siendo el órgano de contratación el Presidente del Consejo de Administración. Por razón de cuantía, el contrato se licitó mediante el procedimiento abierto, en la modalidad de concurso.

De conformidad con lo establecido en el procedimiento, en la adjudicación intervinieron la Mesa de contratación y la Comisión Técnica de valoración con la composición acorde con lo dispuesto en la normativa reguladora, esta última encargada de elaborar un preceptivo informe técnico que debía servir de base para la propuesta que la Mesa de contratación debía elevar al Presidente de la APG. En el informe de valoración que sustentó la propuesta de adjudicación consta que el 5 de enero de 2005 la Comisión Técnica, constituida por el Director de la APG, el Jefe del Departamento de infraestructura y los Jefes de División de Proyectos y Obras, se reunió para informar técnicamente

⁴⁰ No se admite la alegación de la APG porque aunque al presupuesto de ejecución material se le añadiesen los gastos generales y el beneficio industrial, el importe ascendería 7.471 miles de euros (IVA excluido), en tanto el presupuesto de licitación (IVA excluido) fue de 7.590 miles, ello a pesar de que, tal como afirmó durante el desarrollo de los trabajos, el contrato de asistencia técnica no incluía gastos generales ni beneficio industrial, de hecho en las relaciones valoradas mensuales emitidas por la adjudicataria de este contrato nunca se incluyeron estos conceptos.

la adjudicación del concurso para la *“Asistencia técnica para el control de ejecución y de la calidad para las obras de ampliación del Puerto de Gijón”*, pero no se recogen los criterios que motivaron o en los que se fundamentó la propuesta de adjudicación del contrato a uno de los licitadores en relación a las ofertas restantes y no se describen ni se analizan las ofertas presentadas, conteniendo únicamente unos cuadros con las denominadas *“Puntuaciones técnicas ponderadas”*.⁴¹ En ellos, la UTE que resultó adjudicataria figura con la mayor puntuación, 12 puntos sobre un máximo de 15. Sobre este extremo, el equipo fiscalizador solicitó explicaciones sobre la ausencia del informe técnico de valoración, confirmando la APG su inexistencia.

El 12 de enero de 2005, por resolución del Presidente de la APG de esa misma fecha, se notificó a la UTE que había resultado adjudicataria del contrato por un importe de 6.253 miles de euros (incluido IVA) que supuso una baja del 28,98% sobre el presupuesto de licitación. No obstante, no hay constancia de la existencia de la resolución del órgano de contratación acordando la adjudicación del contrato⁴².

El contrato entre la APG y la UTE adjudicataria de la asistencia técnica, se formalizó el 9 de febrero de 2005 y en su cláusula tercera se estipuló que *“Teniendo en cuenta que las partidas por la asistencia técnica objeto de este contrato, se encuentran incluidas dentro del proyecto constructivo, el adjudicatario de la asistencia suscribirá un contrato con la empresa adjudicataria de los trabajos de construcción de la Ampliación del Puerto de Gijón, siendo cometido de la Dirección de Obra el visado de las correspondientes facturas a fin de que éstas puedan ser recogidas en las certificaciones mensuales de la obra”*. Este contrato, entre las dos UTEs, la adjudicataria de la obra y la de la asistencia técnica, se otorgó el 30 de marzo de 2005, estableciendo la estipulación tercera, relativa a la forma de pago que al final de cada mes trabajado, el Consultor (UTE “asistencia técnica”) entregaría al representante del contratista (UTE “obras”) una certificación, previamente aprobada por el Director de Obra de la APG, así como la factura correspondiente a dichos trabajos certificados.

El capítulo 9 “Dotaciones de Medios. Personal” del Pliego de Bases del contrato de asistencia técnica, entre otros, requería un Ingeniero Consultor (Jefe de Unidad) con titulación de Ingeniero de Caminos, que debía acreditar una experiencia mínima de 10 años en la asistencia técnica y dirección de obras marítimas y portuarias, así como la dirección de equipos multidisciplinares de trabajo y un Ingeniero Coordinador del Control de Obra, con titulación de Ingeniero de Caminos con una experiencia mínima de 7 años en la asistencia técnica y dirección de obras similares (marítimas y/o de costas), así como en la redacción de proyectos de obras marítimas. Estas personas no podían ser sustituidas durante el desarrollo del contrato, salvo autorización expresa del Director de Obra, pudiendo dar lugar este hecho a la rescisión del contrato.

Si bien en el organigrama presentado en la oferta aparecía la figura de un “Técnico adicional Gerente”, con una amplia experiencia en obras marítimas e hidráulicas, quien suscribió el contrato con la APG en nombre y representación de UTE, no fue él quien firmó las relaciones valoradas de las obras. Las personas que las suscribieron, en representación y como responsables de la asistencia técnica, también fueron sustituidas a lo largo de la ejecución del contrato; las primeras 5 certificaciones fueron firmadas por un técnico que estaba incluido en el organigrama de la oferta de la UTE adjudicataria, pero que sólo acreditaba una experiencia en obras marítimas de 3 años y 2 meses, notablemente inferior a la exigencia del pliego (10 años en obras marítimas). A partir de julio de 2005, fue sustituido por otro responsable hasta la finalización de las obras, en diciembre de

⁴¹ No resulta admisible la alegación de la APG manifestando que *“es entendible que la mayor justificación de la valoración técnica se realizase de forma verbal en las propias reuniones de la mesa”*.

⁴² No se aporta ningún justificante adicional diferente del que se dispuso durante los trabajos de fiscalización.

2010, con titulación de Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos pero que no figuraba en el organigrama ofertado por la UTE; este técnico tenía experiencia en supervisión de obras de autovías, carreteras y obras hidráulicas, pero carecía de experiencia en obras marítimas y la sustitución se produjo sin autorización expresa de la APG.⁴³

Ejecución

Considerando el sistema de abono de las facturas a la asistencia técnica, resulta de especial relevancia reseñar que la adjudicación del contrato de las obras a la UTE “obras”, se realizó sin baja respecto del presupuesto de licitación, con un coeficiente de adjudicación de 1,00. El sistema de abono previsto por la APG estableció dos corrientes de pagos:

- A. De la UTE “obras” a la UTE “asistencia técnica” en virtud de las relaciones valoradas de la ejecución del contrato de asistencia técnica y facturadas al contratista de las obras con la baja del 28,98 % del precio según la adjudicación del contrato.
- B. De la APG a la UTE “contratista” en virtud de las certificaciones de obra y de las relaciones valoradas según el avance de la obra que, entre otras unidades, incluían las partidas correspondientes de la asistencia técnica, a las que se aplicaba el coeficiente de adjudicación de la UTE “obras” que era de 1, al ser la baja el 0%.

La primera relación valorada de la asistencia técnica se emitió el 1 de febrero de 2005 y, en virtud de ella, se formalizó la factura que abonó la UTE “obras”, previa conformidad de la Dirección de Obra de la APG. En esta y hasta la relación valorada nº 13, correspondiente al mes de febrero de 2006, se aplicó el siguiente procedimiento: el importe abonado por la UTE “obras” a la UTE “asistencia técnica” se trasladaba a la relación valorada de las obras con cargo a la partida “Control y Asistencia Técnica”, como una unidad de obra más, pero este importe se minoraba en un 19% equivalente a los gastos generales y el beneficio industrial que, posteriormente incorporaba la UTE “obras” en su facturación a la APG; a modo de ejemplo, en la relación valorada nº 13 de la asistencia técnica, la UTE “obras” abonó a la UTE “asistencia técnica” 111.330,81 euros (IVA excluido) y, a su vez, cargó en la partida correspondiente del presupuesto de la obra 93.555,31 euros, de esta forma el flujo de pagos entre la UTE “obras” y la UTE “asistencia técnica” era idéntico al que la APG abonaba a la UTE “obras” por la asistencia técnica al incrementar los 93.555,31 euros con el 19% de gastos generales y beneficio industrial correspondiente.

Sin embargo, a partir de marzo de 2006, se cambió el sistema de registro, cargándose en la partida del presupuesto de obra “Control y Asistencia Técnica” el mismo importe que figuraba en la relación valorada de la asistencia técnica, sin descontar el 19%. Así, por ejemplo, en virtud de la relación valorada nº17, de junio de 2006, la asistencia técnica facturó a la UTE “obras” 116.475,93 euros (sin IVA), importe que fue íntegramente cargado como obra ejecutada y, posteriormente, incrementado con el 19% de los gastos generales y el beneficio industrial dentro de la factura que la APG abonó a la UTE “obras” por este concepto, que ascendió a 138.606,36 euros. Además, este nuevo sistema se aplicó con carácter retroactivo, regularizando todas las certificaciones anteriores a marzo de 2006.

A partir del mes de abril de 2007, parte de las facturas emitidas por la asistencia técnica se imputaron, además, a otra partida del presupuesto de la obra “Medidas correctoras y/o compensatorias del medio Ambiente”, con este mismo sistema de registro; y desde noviembre de 2008, a las partidas presupuestarias “Instrumentación y control seguimiento” y “Ensayo en modelo

⁴³ Las alegaciones presentadas constituyen meras explicaciones de la APG que no contradicen los hechos recogidos en el Informe.

físico y asistencia para estudio de optimización”, que hasta entonces habían recogido pagos realizados a otras empresas por la UTE “obras”.

En los listados de personal adscritos a la obra que se elaboraban a instancias del Coordinador de Seguridad y Salud, únicamente se incluía el personal de la UTE “obras” y sus subcontratas, por lo que no ha sido posible verificar el cumplimiento de los medios humanos incluidos en la oferta de la UTE “asistencia técnica”. Según afirma la APG, el personal de la UTE “asistencia técnica” sólo quedaba registrado en el sistema de control de accesos, cuyos registros se borran a los dos años.

El 29 de abril de 2005, la Coordinadora de Seguridad y Salud mediante escrito comunicó las actuaciones a realizar relativas al cumplimiento del RD 1627/1997, de 24 de octubre, sobre disposiciones mínimas de seguridad y salud en las obras de construcción, y exigía al constructor principal de la obra (UTE “obras”) la elaboración y remisión, con periodicidad semanal, de una serie *“listados de control”* de las empresas subcontratistas y autónomos, de todo el personal, de toda la maquinaria, de todos los equipos y de todas las embarcaciones que se incorporasen a la obra. El *“Resumen del estado de la documentación del personal”* debía contener los siguientes datos: nombre y apellidos, categoría profesional y puesto, empresa a la que pertenece, fecha de entrada y fecha de baja en la obra, y estado de la documentación solicitada que, a su vez, comprende fotocopia del DNI; boletín de afiliación y alta en la Seguridad Social; certificado de reconocimiento médico con antigüedad inferior al año; justificante de entrega de los equipos de protección individual contemplados en el Plan de Seguridad y Salud, firmado por el trabajador; justificante de entrega de información de los riesgos y de las medidas preventivas que deberán tener en cuenta en el desempeño de su actividad en la obra, firmado por éstos; autorización del uso de maquinaria y máquinas herramienta, para todos aquellos trabajadores capacitados para su uso; certificado de que los operarios saben nadar para el *“personal sometido al riesgo de caída al mar*; fotocopia de la cartilla actividades subacuáticas para los buzos. Como resultado del análisis del *“Resumen del estado de la documentación del personal”*, se exponen las siguientes incidencias detectadas:

- Figuran numerosos trabajadores en los que falta la “Fecha de Alta” en la Seguridad Social. La APG ha manifestado que este dato sólo resultaba relevante cuando se trataba de altas cercanas a la incorporación a la obra porque se realizaba la comprobación con los TC-1 y TC-2 y la UTE “obras”, que elaboraba los listados, no incluía al personal fijo de las empresas.
- En numerosos casos falta el justificante de la entrega de información de riesgos y de las medidas preventivas.

El *“Aviso previo”* que, según el artículo 18 del citado RD 1627/1997, es el documento que el promotor de la obra APG debía remitir a la Autoridad Laboral competente antes del comienzo de los trabajos, se remitió el 17 de marzo de 2005, indicando que la fecha prevista para el comienzo de la obra era el mes de abril, en tanto que dieron comienzo el 11 de febrero, según el acta de comprobación de replanteo y la primera certificación de obra.

Modificación

Como consecuencia de la modificación que experimentó el contrato de la obra de ampliación del Puerto, por un importe de 216.314 miles de euros (IVA excluido) y plazo de 22 meses, también se incrementó el presupuesto del contrato de asistencia técnica en los siguientes conceptos e importes:

Cuadro nº 7
Incremento del presupuesto de contrato de asistencia técnica

(en miles de euros)

Concepto	Importe (IVA no incluido)
Incremento del plazo (20 meses X 112.300,31 euros)	2.246
Incremento por necesidad de hacer seguimiento de los dragados en las zonas I y II de las aguas del Puerto de Gijón según la DIA del BOE 1/12/2006	691
Incremento del personal para cubrir los 3 turnos al día, los siete días a la semana.	1.872
Total	4.809

Esta modificación supuso para la UTE “asistencia técnica” un incremento del 89% en el precio del contrato, que de 5.390 miles de euros pasó a 10.199 miles (IVA no incluido). El contrato complementario de la asistencia técnica se formalizó el 1 de febrero de 2010 por un importe de 5.578 miles (IVA incluido) y una ampliación del plazo de ejecución en 20 meses. El coste de esta ampliación del contrato se recogió en la modificación del presupuesto de las obras en las siguientes partidas:

Cuadro nº 8
Detalle de modificación del presupuesto (IVA incluido)

(en miles de euros)

CP	Descripción	Presupuesto Inicial	Modificación	Presupuesto Modificado
57.1	Instrumentación y control	500	1.000	1.500
58.1	Ensayos modelo físico	1.100	900	2.000
59.1	Control y asistencia	4.227	2.372	6.599
49.1	Medidas correctoras medioambientales	1.100	600	1.700
	TOTAL	6.927	4.872	11.799

Respecto a esta modificación, se ha observado lo siguiente:

- La modificación del contrato no fue aprobada por el órgano de contratación de la APG. Según la Entidad, esto estaría justificado por las partidas incluidas en el presupuesto del proyecto modificado; sin embargo, esta fundamentación no guarda coherencia con el contrato principal de la asistencia técnica, cuyo importe también estaba comprendido en las partidas del contrato de la obra, pero se tramitó de forma independiente, siendo adjudicado por el órgano de contratación.
- De conformidad con los Pliegos que regían el contrato, este sólo se habría podido modificar por el aumento del plazo de ejecución en 20 meses, por importe de 2.246 miles de euros. Por tanto, el incremento de precio por necesidad de hacer seguimiento de los dragados en las zonas I y II del Puerto de Gijón según DIA (BOE 1-12-2006), no se justifica ya que el PPT (28.2.6) estableció que entre las tareas del Consultor se encontraban el control y vigilancia de las medidas correctoras previstas, no siendo computables a efectos de abono cualquier modificación o cambios en cuanto al tipo o número de ensayos y/o controles a realizar, que se consideraban incluidos en los precios de valoración ofertados para la asistencia del contrato principal. Tampoco se justifica el incremento de personal para cubrir los tres turnos al día los 7 días a la semana, puesto que los PPT en el “*Capítulo 9.1. Dotaciones de medios. Personal*”

establecieron que debía estar presente en las instalaciones diariamente, así como disponible o localizable las 24 horas del día y los siete días de la semana mientras durase la obra.

A la finalización del contrato, la valoración total de los trabajos efectuados por la asistencia técnica se reflejó en la factura nº 012/10 emitida el 31 de diciembre de 2010 por la UTE "asistencia técnica" a la UTE "obras", que ascendió a 10.987 miles de euros (IVA no incluido), 787 miles por encima del presupuesto modificado, más 1.158 miles en concepto de revisión de precios, lo que elevó el precio a 12.145 miles, 6.755 miles por encima del precio de adjudicación inicial que representó un aumento del 125%. Las citadas facturas, que debían ser autorizadas por el Director de Obra de la APG, servían, a su vez, de justificación para las relaciones valoradas que acompañaban a las certificaciones de obra. La APG justifica este incremento alegando que obedeció a trabajos adicionales relativos al seguimiento y control de la playa de San Lorenzo, a la prórroga contractual concedida para la terminación de las obras por el período octubre-diciembre de 2010 y a la medición final de los trabajos efectivamente ejecutados.

Por otra parte, existe una discrepancia entre la última factura emitida por la asistencia técnica y los importes recogidos en la relación valorada de la certificación de obra nº 67 (Relación Valorada de diciembre de 2010) donde se registraron los trabajos de la asistencia técnica -capítulo 9 "Varios" y 7 "Regeneración de la Playa de San Lorenzo"-, ascendiendo en esta última a 12.044 miles de euros, que facturó la UTE "obras" a la APG, según el siguiente detalle:

Cuadro nº 9
Relación Valorada diciembre de 2010

(en miles de euros)

CP	Descripción	S/ Factura Asistencia Técnica	S/ Relación valorada a origen	Diferencia
57.1	Instrumentación y control	1.326	1.626	300
58.1	Ensayos modelo físico	1.299	2.057	758
59.1	Control y asistencia	6.620	6.620	-
49.1	Medidas correctoras medioambientales	1.707	1.707	-
47	Seguimiento Playa San Lorenzo	35	35	-
	TOTAL	10.987	12.045	1.058

La APG alega que el exceso facturado por la UTE "obras" responde a gastos incurridos o trabajos contratados con otras empresas a instancias de la Dirección de Obra y con su conformidad.

Con posterioridad, en mayo de 2011, se practicó la liquidación final de la obra de ampliación del Puerto de Gijón que, respecto a los trabajos de asistencia técnica, como muestra el siguiente cuadro, se practicó por parte de la APG una reclasificación de las partidas:

Cuadro nº 10
Liquidación final de los trabajos de asistencia técnica

(en miles de euros)

CP	Descripción	S/ Relación valorada a origen	S/ Liquidación Final	Diferencia
57.1	Instrumentación y control	1.626	300	-1.325
58.1	Ensayos modelo físico	2.057	758	-1.299
59.1	Control y asistencia	6.620	8.856	2.236
49.1	Medidas correctoras medioambientales	1.707	2.096	389
47	Seguimiento Playa San Lorenzo	35	35	
	TOTAL	12.045	12.046	1

Adicionalmente, en el presupuesto de la obra figura otra partida, “Capítulo 8. Seguridad y salud” prevista para la aplicación y ejecución del estudio de Seguridad y Salud que, según el Pliego del contrato de asistencia técnica, también constituía el objeto de este contrato. El importe de esta partida en el presupuesto inicial de la obra era de 951 miles de euros, habiendo ascendido en la liquidación final de mayo de 2011 a 1.406 miles; no obstante, en las facturas emitidas por la UTE “asistencia técnica” a la UTE “obras” nunca se facturó por este concepto, a pesar de que en las relaciones valoradas que soportan las facturas de la asistencia técnica, figura en concepto de seguridad y salud durante 72 meses un importe agregado de 180 miles de euros.

Adicionalmente, la UTE “obras” se benefició indebidamente por su intermediación en el abono del contrato de asistencia técnica que la APG había adjudicado a la UTE “asistencia técnica”, debido a que el monto de la facturas que abonaba la UTE “obras” a la UTE “asistencia técnica” (que llevaba incluido el 19% de gastos generales y beneficio industrial en el precio) fue registrado íntegramente en el presupuesto de la obra, como una unidad más de ejecución. Posteriormente, cuando la UTE “obras” certificaba y facturaba a la APG, sobre este importe volvía a repercutir otro 19% en concepto gastos generales y beneficio industrial. En consecuencia la APG abonó a la UTE “obras”, un 19% adicional sobre las facturas que esta última había abonado a la asistencia técnica, que se cifra en 2.308 miles de euros y responde al siguiente detalle:

Cuadro nº 11

Importes (IVA no incluido) facturados por la UTE “obras” a la APG por la asistencia técnica

(en miles de euros)

Descripción	Importe facturado por la UTE “asistencia técnica”	Gastos generales y beneficio industrial	Importe facturado por la UTE “obras”	Diferencia
Control y asistencia	8.856	19%	10.539	1.683
Medidas correctoras medioambientales	2.096	19%	2.494	398
Seguimiento Playa San Lorenzo	35	19%	42	7
Revisión de precios	1.158	19%	1.378	220
Total	12.145	19%	14.453	2.308

Este procedimiento también se produjo en otros supuestos, como es el caso de la Fundación Empresa Universidad de Granada, con la que la APG había firmado en febrero de 2005 un Convenio Marco de Colaboración para la realización del proyecto de investigación denominado *“Experimentación 3D en modelo físico de los tramos del dique exterior para la ampliación del Puerto de Gijón”*. En el convenio se estableció que la financiación del proyecto por la APG se realizaría a través de la UTE “obras”, que realizaría los pagos, con un calendario en función del avance de los ensayos. Hasta el mes de febrero de 2006 la UTE “obras” pagó a la Fundación conforme los precios acordados en el convenio, importe que registraba en el presupuesto de la obra con la deducción del 19%. Pero a partir de marzo de 2006 los importes imputados al presupuesto de obra fueron íntegramente los pagados a la Fundación, en consecuencia la APG abonaba a la UTE “obras” un importe 19% superior al pagado a la Fundación, así la Fundación cobró 652 miles de euros que se imputaron a la partida “Ensayos modelo físico” y por los que, al incrementarlos un 19%, la APG abonó 776 miles a la UTE “obras” que se benefició en 124 miles, en su condición de intermediario en los pagos.⁴⁴

III.3.- ACTIVACIÓN DEL PROYECTO DE AMPLIACIÓN: VALORACIÓN Y REGISTRO CONTABLE

A medida que se fueron ejecutando las obras, estas se registraron contablemente en el inmovilizado en curso y al aprobarse la liquidación provisional de las obras el 4 de noviembre de 2011, por un importe de 708.788 miles de euros (IVA no incluido) se traspasaron al inmovilizado material (en los epígrafes de terrenos y construcciones).

Al cierre de las cuentas de 2011, la APG activó la totalidad de las obras del proyecto que se habían puesto en explotación, salvo el Muelle Norte y el Pantalán de graneles líquidos y sus correspondientes explanadas cuya explotación sólo podría iniciarse durante el ejercicio 2012 tras la pavimentación y otras obras que se encontraban en curso.

La IGAE en los sucesivos informes de control financiero emitidos desde el ejercicio 2011 viene realizando reiteradamente la observación de que la APG viene aplicando para amortizar el inmovilizado material los coeficientes máximos fijados en el Real Decreto 3472/2000 y considera que este criterio no resulta conforme con lo previsto en la Norma de registro y valoración 2ª del PGC que establece que las amortizaciones *“habrán de establecerse de manera sistemática y racional en función de la vida útil de los bienes y de su valor residual, atendiendo a la depreciación que normalmente sufran por su funcionamiento, uso y disfrute, sin perjuicio de considerar también la obsolescencia técnica o comercial que pudiera afectarlos”* y, que en consecuencia, las pérdidas de los a partir del ejercicio 2011 estaban sobrevaloradas debido a que se vienen aplicando los coeficientes máximos de amortización a una parte de las obras de la ampliación del puerto, activadas en el ejercicio 2011 por 579.211 miles de euros y por 760.176 miles en el ejercicio 2012, correspondiendo más del 70% de este último importe a nuevos diques, si bien la IGAE no cuantificó el importe de la sobrevaloración. Además, en octubre de 2012, la APG realizó un ajuste en la amortización acumulada del inmovilizado por 5.364 miles de euros porque la IGAE consideró que los derivados financieros para la cobertura de los tipos de interés habían perdido su efectividad. Adicionalmente, traspasó desde el inmovilizado en curso 180.965 miles. Tras los ajustes y los traspasos, el valor del inmovilizado material a 31 de diciembre de 2012 relacionado con el proyecto de ampliación del Puerto de Gijón ascendía a 754.809 miles que respondía a:⁴⁵

⁴⁴ El Informe no pone en cuestión la inclusión de partidas alzadas en los presupuestos de los contratos, que es en lo que sustenta la APG en sus alegaciones a los hechos descritos en el Informe.

⁴⁵ Párrafo modificado como consecuencia de las alegaciones.

Cuadro nº 12
inmovilizado de la Ampliación del Puerto de Gijón a 31 de diciembre de 2012
(en miles de euros)

Contrato de Obra	708.788
Estudios	3.367
Gastos Financieros	42.654
TOTAL	754.809

De este importe, 97.555 miles de euros correspondieron a terrenos y 657.254 miles a construcciones según el siguiente detalle:

Cuadro nº 13
Detalle del inmovilizado de la Ampliación del Puerto de Gijón
(en miles de euros)

BIENES	TOTAL
Terrenos zona 1(Príncipe de Asturias)	12.598
Terrenos zona 2 (Enagás)	24.756
Terrenos zona 3 (Graneles líquidos)	12.768
Terrenos zona 4 (Muelle norte)	16.020
Terrenos zona 5 (Muelle norte)	6.964
Terrenos zona 6 (Muelle norte)	24.449
Dragado dique norte ampliación	2.255
Dragado dársena ampliación	14.307
Dragado muelle norte	3.887
Dique Torres	133.386
Taludes interiores sin atraque. líquidos	62.974
Dique Príncipe de Asturias ampliación	11.408
Contradique ampliación	101.472
Dique norte ampliación	241.063
Atraque líquidos	4.447
Muelle norte	78.295
Defensas de atraque	3.338
Elementos de amarre	422
TOTAL	754.809

El detalle de las dotaciones a la amortización registradas en el periodo 2011-2014 por la APG en su contabilidad fue el siguiente:

Cuadro nº14
Dotaciones a la amortización período 2011-2014

(en miles de euros)

	2011	2012	2013	2014	TOTAL
Accesos marítimos	286	349	409	409	1.453
Obras de abrigo y defensa	9.099	10.759	11.006	11.006	41.870
Obras de atraque		470	2.821	2.821	6.112
TOTAL	9.385	11.578	14.236	14.236	49.435

A 31 de diciembre de 2012, las obras de ampliación del Puerto de Gijón representaban el 70% de todos los activos de la APG, el 59% del inmovilizado material en términos brutos -sin considerar las amortizaciones- y el 73% en términos netos, con un coeficiente medio de amortización del 2% y una vida útil de 50 años.⁴⁶

Como consecuencia de la anulación de la Modificación del PUEP por parte de la AP, el 31 de mayo de 2013 la APG procedió a reclasificar contablemente al grupo de "Terrenos en reserva" los terrenos adquiridos en el Alto de Aboño que se encontraban registrados por 3.609 miles de euros en el inmovilizado en curso y los 1.980 miles restantes como "Terrenos afectos a la explotación" acorde con el "Manual de tratamiento contable de los activos materiales del Sistema Portuario".

III.4.- EFECTOS DE LA AMPLIACIÓN DEL PUERTO DE GIJÓN SOBRE LA SITUACIÓN ECONÓMICO-FINANCIERA DE LA APG

III.4.1.- Evolución del tráfico portuario⁴⁷

Como ya se ha señalado, la justificación de las obras de ampliación del Puerto de Gijón se fundamentó en la saturación de los tráficos de graneles sólidos, que había alcanzado 16,8 millones de Tm en la terminal EBHISA en el ejercicio 2005, con un crecimiento del 7,7% y una cuota de mercado de 17%, con unos índices de ocupación superiores a lo aconsejable que provocaba importantes esperas en los buques, además de la limitación del calado a 18 metros. Con estas premisas, se elaboró por PE el PD y, entre la APG y PE, el Plan Estratégico de noviembre de 2006 en el que se realizaron unas previsiones de tráfico para la APG desde el año 2006 al ejercicio 2020, teniendo en consideración unos parámetros moderados y otros optimistas. La opción moderada estimaba elevadas previsiones de crecimiento para los graneles líquidos entre los ejercicios 2007 y 2011 del 26% en ese año, 15% para el 2008, 16% para el 2009, 88% para el 2010 y 36% para el 2011, y para los años 2012 y 2013 preveían un crecimiento del 1% llegando a alcanzar unos niveles de tráfico de 5.706 miles de Tm; con esta misma opción, para los graneles sólidos se estimaba un crecimiento del 10% para el ejercicio 2007, del 3% en el ejercicio 2008, del 1% para 2009 y 2010, del 5% para los ejercicios 2011 y 2012 y del 2% para el 2013, para alcanzar, a esa fecha, las 21.992 miles Tm; y para la mercancía general, se estimaba que se alcanzarían las 1.745 miles Tm en el ejercicio 2013. En términos globales, la opción moderada preveía unas tasas de crecimiento total del 34,5% entre 2008 y 2013, hasta alcanzar la cifra de 29.443 miles Tm.

⁴⁶ Corregido por aceptación de las alegaciones

⁴⁷ Las alegaciones presentadas constituyen meras explicaciones de los responsables de la APG que no contradicen los hechos descritos en el Informe, no procede modificar el texto.

El Anexo III refleja la evolución real del tráfico portuario del Puerto de Gijón en el periodo 2008-2013. En el ejercicio 2005 el tráfico total de mercancías en el Puerto de Gijón alcanzó 21.791 miles de Tm y en el año 2008 el tráfico descendió un 11%, hasta las 19.202 miles de Tm, en el ejercicio 2009 el tráfico volvió a decrecer hasta las 14.498 miles de Tm, situándose en el año 2011 en 15.078 miles de Tm, de lo que resulta una disminución del tráfico total de mercancías del 30% entre 2005 y 2011. A partir de 2012 se invirtió la tendencia, aumentando un 13,6 % en 2012 y un 3,7 % en 2013, en el que se alcanzó la cifra de 17.768 miles de Tm y en el ejercicio 2014 se alcanzaron 18.996 miles Tm, si bien la cantidad de toneladas movidas no había alcanzado aún los niveles de 2005. El tráfico de los graneles sólidos ha seguido la misma evolución que el tráfico total de mercancías, habida cuenta del peso que aquél tiene sobre el tráfico total, por encima del 80%. Las previsiones de crecimiento de los graneles líquidos tampoco se han cumplido, de hecho las tasas de crecimiento para este sector han sido negativas, ya que el tráfico ha disminuido en todos los ejercicios, situándose en el ejercicio 2013 en 792 miles de Tm, con una disminución del 55,8% sobre la cifra de 2005, que alcanzó las 1.418 miles de Tm.

Respecto del objetivo de lograr con la ampliación del Puerto una mayor diversificación de los actuales tráficos, se ha comprobado que, si bien el tráfico de mercancía general ha ido aumentando desde el año 2010 hasta 2013, pasando de 901 a 2.028 miles de Tm, su peso relativo sobre la totalidad del tráfico continuaba siendo muy bajo, aproximadamente un 11% en 2013, mientras que los graneles sólidos se mantenían por encima del 80%.

En definitiva, las previsiones de crecimiento no se han cumplido, ni en el tráfico total de mercancías, ni para el resto de los tráficos. Destacando la caída constante en el tráfico de los graneles líquidos cuando las previsiones eran de un elevado crecimiento hasta el ejercicio 2011.

III.4.2.- Incidencia de la ampliación en la competitividad del Puerto de Gijón

El régimen económico del sistema portuario estatal se fundamenta en los principios de autonomía de gestión económico-financiera y de autosuficiencia económica. El art. 156 del TRLPEMM establece que los ingresos que genere cada AP por la realización de las actividades de carácter ordinario deben, al menos, cubrir los gastos de explotación, financieros y demás necesarios para el cumplimiento de sus funciones, las cargas fiscales, la depreciación de los bienes, y un rendimiento razonable que permita la devolución de la financiación y el acometimiento de nuevas inversiones.

Los recursos económicos de la APG están integrados fundamentalmente por las tasas portuarias (aquellas que se exigen por la utilización privativa o aprovechamiento especial del dominio público portuario y por la prestación del servicio de señalización marítima), y por las tarifas (ingresos de derecho privado que se obtienen en el ejercicio de sus funciones). Entre las tasas portuarias, se encuentran las tasas de utilización, que son aquellas vinculadas a la utilización de las instalaciones portuarias; si bien la estructura de estas tasas es común para la totalidad de las AP, el art. 166 del TRLPEMM permite que cada AP fije, además de unas bonificaciones singulares, unos coeficientes correctores que se aplican a las cuantías básicas de la tasa del buque, de la tasa del pasaje y de la tasa de la mercancía, que se deberán proponer en el Plan de Empresa anual y publicarse en la LPGE.

Para garantizar la autosuficiencia económica del Sistema Portuario y de cada una de las AP, entre éstas y PE se fijan los coeficientes correctores a aplicar a las tasas portuarias y, además, se determinan las posibles bonificaciones para incentivar tráficos o servicios marítimos, de modo que a mayor rentabilidad se permiten coeficientes inferiores a 1, para lograr mayor competitividad.

En el ejercicio 2011 y primer semestre de 2012 la APG aplicó los siguientes coeficientes correctores: tasa de buque 1,00, tasa del pasaje 0,90 y tasa de la mercancía 1,00.

Después de las obras de ampliación, la APG optó por aplicar los coeficientes a máximos, que se establecen en 1,30. Así, en el Plan de Empresa de 2012, al objeto de aumentar los ingresos, PE propuso eliminar todas las bonificaciones comerciales, con excepción de las correspondientes a la Autopista del Mar y a la nueva línea de contenedores, quedando fijados en la Ley de Presupuestos de 2012 los coeficientes correctores en 1,30 para la tasa del buque y de la mercancía, y de 1,10 para la tasa del pasaje. Estos coeficientes, que se aplicaron en el segundo semestre de 2012, generaron dificultades con los clientes que vieron incrementadas las cantidades a pagar por tasas y tarifas, con la consiguiente pérdida de competitividad respecto de otros puertos de la cornisa cantábrica que tenían coeficientes inferiores. Así, Bilbao estaba muy por debajo al aplicar el coeficiente de 1,00 para todas las tasas, al igual que el puerto de Santander. El Puerto de A Coruña, probablemente debido también a su obra de ampliación, tiene unos coeficientes parecidos al de Gijón, 1,30 para las tasas de buque y mercancía y 1,05 para la tasa de pasaje.

Por esta razón, en el segundo semestre de 2012 se renegociaron con PE los coeficientes para el ejercicio 2013, llegando a 1,20 y 1,25 según el tipo de tasas, pero por debajo del 1,3. En el Plan de Empresa de 2013, los coeficientes correctores que se aplicaron fueron: tasa de buque 1,25, tasa del pasaje 1,10 y tasa de la mercancía 1,20.

III.4.3.- Rentabilidad de las obras de ampliación

El modelo de contabilidad de costes del sistema Portuario es una adaptación a la Ley 33/2010 de modificación de la Ley 48/2003 de régimen económico y de prestación de servicios en los puertos de interés general, y tiene por objeto proporcionar una información homogénea para todo el Sistema Portuario relativa a los costes o recursos consumidos por las Autoridades Portuarias en la puesta a disposición de las infraestructuras, así como en la prestación de servicios, proporcionando también información relativa al coste de las áreas o líneas de negocio.

La APG sigue el modelo de costes del sistema portuario español, para lo cual ha dividido el puerto en zonas. A estos efectos, la ampliación del Puerto de Gijón se ha dividido en las siguientes zonas: Ampliación Regasificadora o Enagás, Ampliación Muelle Norte, Ampliación Príncipe de Asturias y Ampliación Graneles líquidos. El análisis de la contabilidad analítica de los ejercicios 2012, 2013 y 2014 arroja los resultados que se exponen a continuación.

La obras de ampliación del Puerto de Gijón han consistido en desarrollar las infraestructuras básicas para generar 140 Has de nuevas superficies terrestres, quedando la superficie del Puerto, después de la ampliación, en 454 Ha, habiendo supuesto la ampliación, aproximadamente, un 30% de la superficie total.

En el ejercicio 2012 los ingresos generados por la zona de ampliación, cuyo detalle se recoge en el ANEXO IV supusieron solamente un 11,5% del total de los ingresos por tasas y tarifas (las zonas de ampliación Príncipe de Asturias y Ampliación líquidos no generaron ningún ingreso), en tanto que los costes fueron un 50% inferiores a los de los ejercicios posteriores, debido a que en este ejercicio 18.526 miles de euros se imputaron al centro de coste "*Estructura de abrigo pendiente de asignación*"⁴⁸ pero en los ejercicios siguientes ya se trataron como costes por naturaleza, asignándolos a la zona Ampliación Muelle Norte. Por este motivo, aunque en el ejercicio 2012 el margen bruto resultó positivo en 18.517 miles, en los ejercicios 2013 y 2014 fue negativo en 4.086 y 2.210 miles, respectivamente.

⁴⁸ Costes asociados a infraestructuras no vinculadas a la actividad operativa de la Autoridad Portuaria, por estar fuera de uso o haber sido entregados al uso general. Por tanto, los costes recogidos en estos centros no están vinculados con la explotación del negocio.

En el ejercicio 2013 los datos globales mejoraron respecto del año anterior, los ingresos por tasas y tarifas supusieron en torno al 17% del total (la zona de ampliación- líquidos no generó ingresos y la ampliación Príncipe de Asturias un 0,5%), mientras que los costes por naturaleza de la ampliación supusieron casi el 67%. Esta situación también se refleja en el margen bruto; así, si el margen bruto global del Puerto arrojó un importe negativo de 4.085 miles de euros, el margen negativo de la ampliación se situó en 22.734 miles, de los que 21.195 miles fueron generados por la zona de la Ampliación del Muelle Norte debido a los gastos financieros de 12.036 miles y a las dotaciones a las amortizaciones por importe de 12.415 miles. Esta tendencia se ha mantenido en el ejercicio 2014.

Cuadro nº 15
Evolución de los resultados 2008-2014 (en miles de euros)

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	variación	variación	variación	variación	variación	variación
								2008-2009	2009-2010	2010-2011	2011-2012	2012-2013	2013-2014
Ingresos Explotación	41.137	37.082	40.931	35.548	41.245	41.838	42.222	-10%	10%	-13%	16%	1%	1%
Gastos de Explotación	32.797	30.277	29.656	35.126	32.954	32.939	34.429	-8%	-2%	18%	-6%	0%	5%
RESULTADO EXPLOTACIÓN	8.340	6.805	11.275	422	8.291	8.899	7.793	-18%	66%	-96%	1865%	7%	-12%
Resultado Financiero	1.485	-46	-1.312	-13.511	-12.711	-12.426	-13.659	-103%	2752%	930%	-6%	-2%	10%
RESULTADO DEL EJERCICIO	9.825	6.759	9.963	-13.089	-4.420	-3.527	-5.866	-31%	47%	-231%	-66%	-20%	66%
EBITDA	20.786	18.260	23.771	17.261	26.293	27.808	27.233	-12%	30%	-27%	52%	6%	-2%

El EBITDA mide la capacidad para generar beneficios considerando únicamente la actividad productiva. Para determinarlo se eliminan del resultado las amortizaciones, las provisiones por depreciación y los gastos financieros e impuestos. Aunque el EBITDA de la APG es positivo en toda la serie histórica analizada y es especialmente elevado en los ejercicios 2013 y 2014, debido al elevado nivel de endeudamiento que se produce a partir del ejercicio 2011 como consecuencia de la ampliación del Puerto, la capacidad real de la APG para generar beneficios, tal como pone de manifiesto la evolución de los resultados de explotación, se ha reducido considerablemente.

En la evolución de los resultados de la APG han influido dos aspectos fundamentales:

La disminución de los tráficos derivada de la crisis económica y, consecuentemente, de los ingresos por tasas y tarifas que se ha reflejado en el importe neto de la cifra de negocios en los ejercicios 2009, 2010 y 2011.

El peso del endeudamiento derivado de las obras de ampliación que ha provocado que, a partir de 2011, el resultado de la APG pase a ser negativo, como consecuencia del incremento de los gastos financieros. Así, de los 9.963 miles de euros de beneficio en 2010, el resultado pasó a 13.083 miles de pérdidas en el ejercicio 2011, en el que los resultados financieros negativos se incrementaron casi un 1.000%, pasando de 1.312 miles en 2010 a 13.511 miles en 2011. Durante los ejercicios 2012, 2013 y 2014 se mantuvieron unas cifras semejantes en los resultados financieros.

Es precisamente, en el ejercicio 2011 cuando confluyen los efectos de la bajada de tráficos e ingresos a consecuencia de la crisis económica -el resultado de explotación descendió casi un 100%- , con el aumento de los gastos financieros. En los ejercicios siguientes, los resultados financieros negativos se mantuvieron en las mismas cifras que en el ejercicio 2011, por lo que el aumento de ingresos y tráficos a partir de 2011 no se tradujo en un resultado positivo de la APG

pues, aunque los resultados de explotación se recuperaron a los niveles del ejercicio 2008, las pérdidas del ejercicio ascendieron a 4.420 miles de euros en 2012, 3.527 miles en 2013 y 5.866 miles en 2014.

El importe neto de la cifra de negocios experimentó una reducción en los ejercicios 2009 y 2011 en torno al 11%. Durante el ejercicio 2012 tuvo un crecimiento cercano al 16% aumentando los ingresos de todas las tasas (la de utilización fue la que más creció, en torno al 30%), aunque los ingresos de las tarifas siguieron disminuyendo aunque en menor medida que el ejercicio precedente. Los ejercicios 2013 y 2014 experimentaron un crecimiento más moderado de la cifra de negocios, el 2,83% en el 2013 y el 0,79% en el 2014; aunque en este ejercicio disminuyeron los ingresos de las tarifas y de la tasa de ocupación, los ingresos de la tasa de actividad aumentaron 15%.

En el ejercicio 2013 los ingresos por tasas y tarifas se incrementaron un 3%, respecto del ejercicio anterior en el conjunto del Puerto, si bien, en la zona de la ampliación del Puerto experimentaron un crecimiento superior al 50% debido, fundamentalmente, al aumento de los ingresos en la Zona Ampliación Norte, que se incrementaron más del 150% -aunque representan tan sólo el 8,4% del volumen total de los ingresos- y a la incorporación de ingresos de la Zona de Ampliación Príncipe de Asturias. Sin embargo, los costes crecieron en mayor proporción que los ingresos, tanto en la zona de la ampliación –aumentaron más de un 400%-, como en el total del Puerto en que se incrementaron más de un 100%. Durante el año 2014, los ingresos sólo experimentaron un crecimiento del 0,80% para el conjunto del Puerto, habiendo disminuido en la zona de la ampliación aproximadamente un 5% y los costes se redujeron un 3,5% para el total de las zonas del Puerto, siendo similar la disminución para la zona de la ampliación.

III.4.4.- Análisis de la financiación de la ampliación del Puerto de Gijón

Fondos de Cohesión

Como se ha señalado en el apartado II.1 de este Informe, con fecha 14 de diciembre de 2004 la CCE aprobó una decisión por la que otorgó la concesión de una ayuda del Fondo de Cohesión para las obras de ampliación del puerto de Gijón por un importe máximo de 247.500 miles de euros y un porcentaje de ayuda del 55% sobre el coste total previsto. En virtud de esta decisión, la APG percibió el 20 de junio de 2005, un anticipo de 49.500 miles, equivalente al 20% del total de la ayuda que iba a percibir y posteriormente se fueron remitiendo solicitudes de los pagos intermedios, habiendo presentado la primera el 4 de enero de 2006, dentro del plazo de los doce meses siguientes al cobro del anticipo. A lo largo de ejecución de las obras, la APG remitió a la CCE 11 certificaciones por los gastos elegibles realizados (14120P001-01 hasta 14120P001-11), 8 de ellas positivas y 3 negativas como consecuencia de gastos no elegibles detectados en las verificaciones realizadas por PE, en su calidad de órgano intermedio. Las observaciones más relevantes detectadas en las verificaciones realizadas por PE fueron las siguientes:

- En la certificación de gasto 14120P001-01 se detectó que la APG había incluido gastos no elegibles por un importe de 1.077 miles de euros que correspondían a anticipos concedidos al contratista, que se consideraron irregulares, por lo que se propuso su descertificación que fue recogida en la descertificación de gasto 14120P001-02.
- Con motivo de la Circular 1/2007 de la Secretaría de Hacienda y Presupuestos del Ministerio de Economía y Hacienda, de 4 de diciembre de 2007 por la que se determinó la no elegibilidad de los gastos relativos al proyecto modificado, en la certificación de gasto 14120P001-05 se consideró como gastos no elegibles la aplicación de los nuevos precios a las unidades del proyecto modificado y del importe declarado, por lo tanto, se descontaron todas las unidades y

los precios no contemplados en el proyecto original, así como los que se habían incluido en las certificaciones de obra anteriores, por importes de 7.464 y 17.925 miles de euros, respectivamente. En consecuencia, a partir de la certificación de gasto 14120P001-06, la APG declaró únicamente los gastos elegibles, es decir las mediciones de las unidades de obra a los precios establecidos en el proyecto original, cuyas diferencias con los efectivamente certificados se recogen en el ANEXO V.

- La certificación de gasto 14120P001-09 negativa recogió la descertificación de gastos no elegibles, por importe de 6.494 miles de euros, correspondientes a las revisiones de precios de las unidades de obra del proyecto modificado, recogidas entre las certificaciones de obra nº 24 a 39, que se habían incluido en las certificaciones de gasto 14120P001-06, 14120P001-07 y 14120P001-08; en las siguientes, únicamente se declararon como elegibles las revisiones de los precios de las unidades contemplados en el proyecto original.

En definitiva, del importe total de las certificaciones de las obras de ampliación, que ascendió a 703.679 miles de euros, sólo se consideraron como gastos elegibles 530.982 miles de euros. Aunque el porcentaje subvencionable era del 55%, al haberse establecido un límite en 247.500 miles, la financiación real del contrato se situó en el 35%. De este importe, la APG ha cobrado 198.000 miles, quedando pendiente de cobro 49.500 miles. A la fecha de cierre de este Informe, existe una gran incertidumbre, tanto referida a la posibilidad de cobrar la cantidad pendiente, como sobre el reintegro del importe ya cobrado, dada la propuesta de cierre del proyecto de la DGREGIO, ya comentada en el apartado II.1 de este Informe, para la recuperación de la totalidad de los pagos de la ayuda realizados y de la liberación de los compromisos pendientes de desembolso.

Préstamo BEI

El 3 de marzo de 2005, el Consejo de Administración del BEI aprobó la concesión de un crédito de hasta 250.000 miles de euros a favor de la APG para la financiación del "*Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón*". En virtud del acuerdo adoptado, el importe del préstamo se dividió en tramos que conforman préstamos independientes, con un plazo de amortización de hasta 25 años y 6 de carencia y con opción de tipo de interés fijo por toda la duración del préstamo "*Régimen Tipo Fijo*", fijo y revisable en determinadas fechas "*Régimen Tipo Revisable*", o variable cada trimestre con un diferencial fijo definido respecto al EURIBOR "*Régimen Tipo Variable Diferencial Fijo*". Entre las condiciones impuestas, el BEI exigió para realizar los desembolsos que desde PE se certificase que el importe objeto de financiación estuviese dentro de los límites de endeudamiento establecidos para PE y las AP en la LPG, así como la confirmación de que la inversión estaba incluida en el programa de inversiones aprobado por PE. En todos los tramos y para cada desembolso se cumplieron los requisitos previstos en el contrato. El resumen de los tramos, así como los regímenes de tipo de interés y los tipos de cada desembolso se detallan en el siguiente cuadro:

Cuadro nº 16

Tramos, desembolsos y condiciones del préstamo BEI (en miles de euros)									
	Fecha de la firma	Fecha de desembolso	Desembolso	Primer vencimto.	Ultimo vencimto.	Plazo	Años de Carencia	Interés	tipo
Tramo A1	17/03/2005	21/11/2005	32.000	21/05/2012	21/11/2030	25	6	fijo	3,84%
Tramo A2		26/07/2006	18.000	26/01/2013	26/07/2031	25	6	fijo	4,43%
Tramo B	26/09/2006	14/12/2006	24.000	14/12/2013	14/12/2031	25	6	fijo	4,048
Tramo C1	08/03/2007	25/05/2007	35.000	25/05/2014	25/05/2032	25	6	Eu3M - 0,048%	
Eu3M + 0,615 %									
Tramo C2		22/08/2007	20.000	22/08/2014	22/08/2032	25	6	4,61%	
								2,81%	
Tramo C3		29/10/2007	70.000	29/10/2014	29/10/2032	25	6	Eu3M - 0,046%	
								3,01%	
Tramo C4		07/03/2008	51.000	07/03/2015	07/03/2033	25	6	Eu3M - 0,066%	
								2,38%	

El siguiente cuadro recoge el compromiso de la APG para atender el calendario de vencimientos del principal del préstamo BEI en el periodo 2012-2018:

Cuadro nº 17

Vencimientos del Principal del préstamo	
Año	Importe (en miles de euros)
2012	1.684
2013	3.895
2014	10.474
2015	13.158
2016	13.158
2017	13.158
2018	13.158
Años siguientes	181.315
	250.000

Préstamo PE

Con motivo de la modificación del proyecto de las obras de ampliación del Puerto de Gijón, en el año 2008 la APG presentó a la CE la propuesta de modificación de la Decisión, con un presupuesto de 262.083 miles de euros (IVA excluido), con la pretensión de obtener una nueva ayuda con cargo a los Fondos de Cohesión del nuevo programa marco (2007-2013). La CE, tras analizar la propuesta, comunicó que la modificación del contrato no resultaba acorde con las reglas comunitarias en materia de contratación pública y, por tanto, denegaba la solicitud de modificación.

A la vista de la negativa de la UE de ampliar la financiación para la modificación del contrato, el Consejo de Administración de la APG aprobó una operación de endeudamiento por un importe máximo de 215.000 miles de euros para dar cobertura económica al incremento de precio de las obras y PE convino en concederle un préstamo. Este incremento en el endeudamiento de la APG que, a largo plazo, se situaba en los 465.000 miles generaba una estructura financiera con una proporción entre recursos propios y ajenos de 1,04. Ante el elevado nivel de endeudamiento y con

el objeto de reconducir la situación financiera hacia unos parámetros de estabilidad, suscribieron el 21 de octubre de 2009 un Convenio de Normalización Financiera.

La operación de préstamo con PE fue aprobada por su Consejo Rector el 15 de diciembre de 2009 que, a su vez, solicitó un préstamo de 171.000 miles de euros al ICO para financiarlo; el 1 de febrero de 2010 se formalizó el contrato de crédito entre PE y la APG por importe de 215.000 miles. Por medio de este contrato, la APG se obligaba a destinar el importe total del crédito para atender a la financiación de las obras del Proyecto Modificado de la Ampliación del Puerto de Gijón y PE podía realizar cuantas auditorías considerase necesarias para comprobar el destino dado a los fondos y, en todo caso, se haría una a la liquidación de la obra para verificar la aplicación de los fondos a la finalidad prevista. El crédito tiene una duración máxima de 37 años, desde el 1 de febrero de 2010 hasta el 1 de febrero de 2047, con un periodo de disposición 7 años, hasta el 1 de febrero de 2017, en el que se devengarán y liquidarán los intereses correspondientes. Finalizado el período de disposición, la APG amortizará el crédito, con los intereses que se devenguen, en un plazo máximo de 30 años, mediante el pago de 60 cuotas semestrales iguales a partir del 30 de junio de 2017. Durante el período de disposición PE ha venido aplicando un tipo de interés fijo para todo el período del 3,302% y durante el periodo de amortización se aplicará un tipo de interés variable (EURIBOR a 6 meses + 0,10% anual neto).

El crédito fue desembolsado íntegramente en el ejercicio 2010. A 31 de diciembre de ese año, se devengaron intereses por importe de 5.992 miles de euros, que fueron activados en su totalidad. A 31 de diciembre del ejercicio 2011, los intereses devengados ascendieron a 7.118 miles. Las obras del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón fueron recibidas provisionalmente en febrero de 2011. A esa fecha el valor total activado era de 750.812 miles de euros, de los que se pusieron en explotación activos por 579.211 miles, de este último importe, 2.094 miles, correspondieron al coste financiero del crédito de PE. Durante los ejercicios 2012 y 2013, este crédito devengó intereses por 7.138 y 7.119 miles, respectivamente.

Convenio de Normalización Financiera

En el mismo acto de la firma del contrato de préstamo, el 1 de febrero de 2010 la APG y PE suscribieron el Convenio de Normalización Financiera (CNF) que contenía una serie de actuaciones y de medidas de control encaminadas a que la AP recuperase una situación de equilibrio patrimonial, que estará vigente hasta que la deuda con PE esté amortizada y la estructura financiera de la APG recupere una proporción entre recursos propios y ajenos igual o superior a 2. La Comisión de Seguimiento, constituida al efecto, es el órgano responsable de realizar el seguimiento y de verificar el cumplimiento del Plan de Normalización Financiera. Además, se pactó que durante la vigencia del Convenio, el Departamento de Auditoría Interna de PE realizaría un control semestral de los estados financieros de la AP para emitir opinión sobre el nivel de cumplimiento y los informes se remitirían a la IGAE.

Entre los condicionantes para la concesión del préstamo se contempló que, previo a la firma del Convenio, la APG y la UTE "obras" tenían que firmar un contrato complementario fijando el precio de la obra, siendo cualquier posible incremento del mismo a riesgo y ventura de la empresa adjudicataria. Por medio del CNF, la APG se comprometió a no superar, sin autorización previa de PE, el nivel de endeudamiento que se reflejaba en el Presupuesto del ejercicio 2010, que ascendía a 593.075 miles de euros, con una proporción entre recursos propios y ajenos era de 1,04. La APG se comprometió a reducir su nivel de endeudamiento en 125.000 miles, durante los 5 primeros años del préstamo -2010 a 2014- mediante la amortización de los créditos que considerase oportuno con los recursos generados por la explotación portuaria y con la enajenación de los activos no afectos a la actividad portuaria; a estos efectos, la APG debía entregar en la primera reunión de la Comisión de Seguimiento una relación de los activos susceptibles de ser enajenados

por no ser imprescindibles para el desarrollo del negocio portuario, así como un programa para su enajenación aprobado por el Consejo de Administración. El 27 de abril de 2010 la APG entregó la relación que se detalla en el ANEXO VI con 16 activos susceptibles de enajenación valorados en 57.320 miles, aunque sin acompañar el calendario de enajenaciones. El 72% del valor de estos activos correspondían a las acciones e instalaciones de la concesión que la APG tiene otorgada a EBHISA y de la que posee una participación del 68,8% en su capital social.

La APG estimó que para cumplir con el compromiso de reducir en 125.000 miles de euros la cifra de endeudamiento que figuraba en el presupuesto de 2010, sería necesario enajenar activos por valor de 45.000 miles hasta el ejercicio 2014, cifra que se conseguiría alcanzar con la venta de los activos de Naval Gijón (12.000 miles) y EBHISA (41.000 miles) y basó la estrategia financiera, en gran medida, en un elevado crecimiento de los recursos generados, que pasarían de 5.697 miles en 2010 a 44.653 miles en 2014, dada la tendencia muy positiva de los tráfico y de los ingresos asociados, si bien reconocía que sobre estos parámetros la APG no tenía el control presupuestario, como sucede con los gastos y las inversiones. El resultado de la planificación prevista quedó reflejado en el Plan de Empresa de 2011, que muestra la siguiente evolución prevista para el nivel de endeudamiento:

Cuadro nº 18

Evolución del nivel de endeudamiento en el Plan de Empresa de 2011, período 2010-2014 (en miles de euros)				
2010	2011	2012	2013	2014
593.075	599.761	533.596	504.395	453.112

En suma, con las actuaciones planificadas, se estimó que en el año 2014 se conseguiría una reducción del endeudamiento de 139.963 miles de euros, respecto del presupuesto de 2010, con lo que se cumpliría sobradamente, desde el punto de vista presupuestario, el requerimiento fijado en el CNF. El análisis y los trabajos de verificación sobre el cumplimiento de las actuaciones previstas en el CNF para recuperar la situación de equilibrio financiero, arroja los siguientes resultados:

Si bien desde el punto de vista presupuestario, la APG ha reducido su endeudamiento entre los ejercicios 2010-2014 en 127.365 miles de euros, la evolución real que arrojan sus cuentas anuales es bien diferente, debido a que el nivel de endeudamiento que se tomó como referencia en el CNF fue el que figuraba en el presupuesto de 2010, cifrado en 593.075 miles de euros, en tanto que el importe real que figuraba en el balance al cierre de ese ejercicio ascendía a 513.986 miles, inferior en 79.089 miles. El detalle de la evolución real del endeudamiento de la APG en el periodo 2010-2014 se recoge en el ANEXO VII, situándose a finales del ejercicio 2014 en 465.710 miles, con una disminución de 48.276 miles desde 2010. Aunque la APG disminuyó su nivel de endeudamiento, la proporción entre el patrimonio neto y el endeudamiento se situó en 1,18 en el ejercicio 2010, y en 1.21 en 2011, habiendo permanecido este ratio invariable hasta el ejercicio 2014 debido al descenso simultáneo de su patrimonio neto, que disminuyó en 44.211 miles por los resultados negativos que ha venido registrando la AP desde el ejercicio 2011, año en el que finalizaron las obras de ampliación del Puerto y se pusieron en explotación y porque las previsiones a largo plazo de los ingresos han resultado excesivamente optimistas.

En cuanto a los principales activos enajenables, la venta de la participación de la APG en EBHISA está condicionada a su situación concesional, ya que su mayor activo es el título de la concesión, cuya ampliación de plazo hasta el año 2029 fue aprobada por el Consejo de Administración de la APG el 30 de junio de 2010; además todas las instalaciones de EBHISA (pórticos, rotopalas y otros

equipamientos), que son propiedad de la AP y susceptibles de ser enajenadas a la Sociedad, devengan anualmente unos ingresos por su utilización en torno a los 6.300 miles de euros que se dejarían de percibir, si se enajenan. Ya en noviembre de 2011, la Comisión de Seguimiento manifestó que el plan de enajenaciones de activos no resultaba realista en cuanto a la valoración y al calendario y que era previsible que los orígenes de fondos que se pudieran obtener con las operaciones de EBHISA y Naval Gijón estuvieran muy por debajo de las cifras que manejaba la APG, por lo que consideró necesario replantear el plan de enajenaciones y barajar otras opciones adicionales.

A partir del año 2016 la situación financiera de la APG podría empeorar sensiblemente, ya que tendrá que empezar a amortizar el crédito de PE con una cuota de 7.000 miles de euros anuales más los 13.000 miles de amortización del préstamo del BEI.

Por lo que se refiere al cumplimiento de la obligación de destinar el importe del crédito de PE a financiar el Proyecto Modificado de la obra de ampliación del Puerto de Gijón, la APG presentó la siguiente liquidación, referida al primer semestre de 2012:

Cuadro nº 19
Crédito de PE utilizado en el Proyecto Modificado

Unidades de Obra del Proyecto Modificado	Importe en miles de euros
Materiales pétreos (piedra y áridos)	132.950
Modificaciones técnicas	11.720
Asistencia Técnica	6.050
Revisión de precios modificado	17.910
Seguridad y salud	540
Importe utilizado en el Proyecto Modificado	169.170
Importe del crédito otorgado por PE	215.000
Importe a reintegrar	45.830

Frente a esta liquidación, PE mostró su discrepancia sobre el cálculo del remanente del crédito tras la liquidación de las obras, pues entendió que el cálculo debía realizarse desde un punto de vista global, de acuerdo al siguiente detalle:

Cuadro nº 20
Remanente de crédito según PE

Conceptos	Importe (en miles de euros)
Presupuesto proyecto modificado	715.660
Liquidación provisional	-623.661
Revisión de precios del adicional modificado	-17.910
Remanente de Crédito	74.090

Además, se suscitaron dudas sobre si se consideraba financiable con cargo al crédito de PE la parte de la revisión de precios atribuible al adicional por proyecto modificado, por 17.910 miles de euros, ya que de no considerarse finalmente financiable, el importe a reintegrar sería de 91.999 miles. El 29 de julio de 2011, la Abogacía General del Estado dictaminó que no era posible destinar el importe del crédito a obligaciones que no constituyeran estrictamente el coste adicional del proyecto por razón del modificado, por tanto esa diferencia debía reintegrarse a PE e indicó que, aunque el coste adicional previsto a resultas del modificado se había reducido notablemente, existiendo a priori un sobrante de crédito de cierta magnitud, dado que el contratista había formulado una reclamación de elevada cuantía *“en la parte que esa reclamación quede referida al modificado, lo más prudente es no aplicar el crédito dispuesto a una finalidad distinta de la estipulada en el contrato, consignando, en su caso, la diferencia entre el importe de la liquidación provisional y lo reclamado por el contratista, a reserva de la decisión definitiva que adopten los Tribunales de Justicia”*.

La Comisión de Seguimiento también ha manifestado la incertidumbre derivada del procedimiento de corrección financiera de los fondos comunitarios, que puede suponer una minoración de orígenes en el entorno de 18.000 miles de euros que influiría directamente en el cuadro de financiación de la APG y la obligaría a aumentar sus recursos. Por otra parte, la APG cuenta entre sus recursos propios con los 198.000 miles de euros procedentes de los Fondos de Cohesión sobre los que existe, también, una gran incertidumbre respecto de la decisión de la CCE.

IV.- CONCLUSIONES

A. En relación con el análisis de la planificación y las desviaciones de costes y de tiempo de ejecución respecto de los parámetros inicialmente previstos.

Primera.- La necesidad de las obras de ampliación del Puerto de Gijón se fundamentó en la saturación de los tráficos de graneles sólidos. En el Estudio Básico para la Ampliación del Puerto de Gijón se estimó un aumento anual del 6% de la demanda de tráfico en las nuevas instalaciones y unos costes de inversión de 355.075 miles de euros, tomando como año base del proyecto 2003, estimando su puesta en funcionamiento en 2008 y la obra a pleno rendimiento en 2018. Con estas premisas, se elaboró un Plan estratégico en el que se realizaron unas previsiones de tráfico para la APG desde el año 2006 al ejercicio 2020. En términos globales, se previó unas tasas de crecimiento total del 34,5% entre 2009 y 2013, hasta alcanzar la cifra de 29.443 miles Tm. (apartado III.1)

La evolución real del tráfico portuario total de mercancías del Puerto de Gijón se ha situado muy lejos de las perspectivas de crecimiento, habiéndose producido una disminución del tráfico total del 30% entre 2005 y 2011, si bien a partir de 2012 se invirtió la tendencia, alcanzando en 2013 la cifra de 17.768 miles de Tm y en el ejercicio 2014 la de 18.996 miles Tm aunque sin alcanzar la cantidad de toneladas movidas en 2005. Respecto del objetivo de lograr una mayor diversificación de los actuales tráficos, si bien el tráfico de mercancía general ha ido aumentando desde el año 2010 hasta 2013, pasando de 975 a 2.028 miles de Tm, su peso sobre la totalidad del tráfico sigue siendo muy bajo, aproximadamente un 11% en 2013, mientras que los graneles sólidos se mantienen por encima del 80%. En definitiva, las perspectivas de crecimiento previstas no se han cumplido, ni en el tráfico total de mercancías, ni para ninguno de los tráficos, destacando la caída constante en el tráfico de los graneles líquidos cuando las previsiones eran de un elevado crecimiento hasta el ejercicio 2011. (apartado III.4.1)

Adicionalmente, tampoco se cumplieron las previsiones temporales de ejecución de las obras, produciéndose un retraso de 3 años en la puesta en funcionamiento y desviaciones del 112% en el coste de la inversión prevista, desde los 356.000 miles de euros hasta los 754.809 miles. (apartado III.1)

Segunda.- El régimen económico del sistema portuario estatal se fundamenta en los principios de autonomía de gestión económica-financiera y de autosuficiencia económica. Los recursos económicos de la APG están integrados, fundamentalmente, por las tasas portuarias y por las tarifas.

El establecimiento de los límites de los coeficientes correctores de las tasas portuarias que, cada año, se negocian con Puertos del Estado (PE), así como las posibles bonificaciones para incentivar tráficos o servicios marítimos depende de la rentabilidad anual de las AP (a mayor rentabilidad se permiten coeficientes inferiores a 1). Después de las obras de ampliación, PE en el Plan de Empresa de 2012, con el objeto de aumentar los ingresos, optó por aplicar los coeficientes máximos y propuso eliminar todas las bonificaciones comerciales, lo que generó la consiguiente pérdida de competitividad respecto de otros puertos de la cornisa cantábrica que tenían los coeficientes inferiores al de Gijón.⁴⁹

En la evolución de los resultados de la APG han influido dos aspectos fundamentales: la disminución de los tráficos derivada de la crisis económica que ha minorado el importe neto de la cifra de negocios en los ejercicios 2009, 2010 y 2011 y el peso del endeudamiento derivado de las

⁴⁹ Párrafo revisado como consecuencia de las alegaciones.

obras de ampliación que ha provocado que, a partir de 2011, el resultado de la APG pasara a ser negativo como consecuencia del incremento de los gastos financieros. Así, de los 9.963 miles de euros de beneficio en 2010, el resultado pasó a 13.083 miles de pérdidas en el ejercicio 2011, con un incremento de los resultados financieros negativos de casi un 1.000%, pasando de 1.312 miles en 2010 a 13.511 miles en 2011, siendo precisamente en el ejercicio 2011 cuando confluyen los efectos de la bajada de tráficos e ingresos a consecuencia de la crisis económica -el resultado de explotación desciende casi un 100%- con el aumento de los gastos financieros. En los ejercicios siguientes los resultados financieros negativos se mantuvieron en las mismas cifras que en el ejercicio 2011, por lo que el aumento de ingresos y tráficos a partir de 2011 no se ha podido traducir en un resultado positivo de la APG; así, aunque los resultados de explotación se encuentran en los mismos niveles del ejercicio 2008, las pérdidas del ejercicio ascendieron a 4.420 miles en 2012, 3.527 miles en 2013 y 5.866 miles en 2014.

En suma, aunque el EBITDA, que mide la capacidad para generar beneficios considerando únicamente la actividad productiva, es positivo en toda la serie histórica analizada, especialmente en los ejercicios 2013 y 2014, el elevado nivel de endeudamiento que se produce a partir del ejercicio 2011 como consecuencia de la ampliación del Puerto, hace que la capacidad real de la APG para generar beneficios se haya reducido considerablemente. (apartado III.4.3)

Tercera.- En diciembre de 2004 la Comisión de la Comunidad Europea (CCE) aprobó una ayuda del Fondo de Cohesión para cubrir los gastos del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón; el importe máximo de los gastos a tener en cuenta para el cálculo de la ayuda se cifró en 450.000 miles de euros, fijándose el porcentaje de la ayuda comunitaria en el 55% de los gastos elegibles, hasta un máximo de 247.500 miles. La fecha de finalización de la construcción se fijó en el 31 de octubre de 2008.

Del importe total de las certificaciones de las obras de ampliación, que ascendió a 703.679 miles de euros, sólo se consideraron como gastos elegibles 530.982 miles, cuyo porcentaje subvencionable excedía en 44.540 miles el límite que se estableció de 247.500 miles, situándose, por tanto, la financiación real del contrato en el 35%. De este importe, la APG ya ha cobrado 198.000 miles, que tiene registrados entre sus recursos propios y, respecto a los 49.500 miles restantes, la CCE ha comunicado que no procederá a su abono, sin perjuicio de que el Estado haya presentado alegaciones en contra de los razonamientos de la CCE. En consecuencia, existe una incertidumbre, tanto referida a la posibilidad de cobrar la cantidad pendiente como sobre el reintegro del importe ya cobrado, dada la propuesta de cierre del proyecto de la DGREGIO para la recuperación de la totalidad de los pagos realizados y de la liberación de los compromisos pendientes de desembolso. (apartado III.4.4)

Cuarta.- En 2008 el MEH presentó a la CCE una propuesta para obtener una nueva ayuda de los Fondos de Cohesión a cargo del programa marco (2007-2013) y financiar el sobrecoste de las obras de ampliación. A la vista de la negativa de la UE de ampliar la financiación, el Consejo de Administración de la APG aprobó una operación de endeudamiento por un importe máximo de 215.000 miles de euros y PE convino concederle un préstamo. Este incremento en el endeudamiento, que se situaba en los 465.000 miles, generó una estructura financiera con una proporción entre recursos propios y ajenos de 1,04.⁵⁰ (apartado III.2.1)

Para reconducir la situación hacia unos parámetros de estabilidad el 1 de febrero de 2010, PE y la APG suscribieron un Convenio de Normalización financiera, que estará vigente hasta que la AP recupere una situación de equilibrio patrimonial y la deuda con PE esté amortizada. Con las

⁵⁰ Párrafo revisado como consecuencia de las alegaciones.

actuaciones previstas, se estimó que en 2014 la APG conseguiría reducir la cifra de endeudamiento en 139.963 miles de euros, respecto del año 2010.

Si bien desde el punto de vista presupuestario, la APG ha reducido su endeudamiento entre los ejercicios 2010-2014 en 127.365 miles de euros, la evolución real que arrojan las cuentas anuales es bien diferente, debido a que la cifra de 593.075 miles de euros que se tomó como referencia era la del presupuesto de 2010, en tanto que el importe real del balance de situación de ese ejercicio era de 513.986 miles, inferior en 79.089 miles. A finales del ejercicio 2014 el endeudamiento de la APG ascendía a 465.710 miles, con una disminución de 48.276 miles desde 2010. Aunque la APG ha disminuido su deuda, la proporción entre el patrimonio neto y el endeudamiento se situó en 1,18 en el ejercicio 2010 y en 1,21 en 2011, habiendo permanecido este ratio invariable hasta el ejercicio 2014, debido a la disminución de su patrimonio neto en 44.211 miles, por los resultados negativos que ha venido registrando la AP desde el ejercicio 2011 en el que finalizaron las obras de ampliación del Puerto y se pusieron en explotación y porque las previsiones de los ingresos han resultado excesivamente optimistas. A partir del año 2016 la situación financiera de la APG podría empeorar sensiblemente, ya que tiene que empezar a amortizar el crédito de PE con una cuota de 7.000 miles de euros más los 13.000 miles de amortización de un préstamo con el BEI. (apartado III.4.4)

B. En relación al cumplimiento de las disposiciones legales y reglamentarias por parte de la Autoridad Portuaria de Gijón en lo que se refiere a la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón.

Quinta.- Para la ejecución de las obras para la ampliación del Puerto de Gijón la AP tramitó dos contratos principales, el de ejecución de las obras y el de asistencia técnica para el control y la asistencia a la dirección de las obras. El procedimiento para la contratación de las obras fue abierto, en la modalidad de concurso con variante, previsto en la normativa de aplicación.

Conforme las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de la Autoridades Portuarias entonces vigentes, el 13 de julio de 2004 PE emitió un informe técnico sobre el proyecto de ampliación del Puerto y, entre otras cuestiones, consideró que el plazo de 48 meses que figuraba en el Pliego de Cláusulas Administrativas para la ejecución de las obras estaba infra-dimensionado. La APG aprobó el proyecto, dejando constancia de que no tomaría en consideración las observaciones y prescripciones contenidas en el informe técnico de PE.

El Consejo de Administración de la APG adjudicó el contrato de ejecución de las obras del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón a una UTE, por un importe de 579.242 miles de euros (IVA incluido), sin baja en el precio y con una reducción de 2 meses en el plazo. El Director de la APG justificó la propuesta de adjudicación del contrato a la UTE por las fuentes de suministro de materiales ofertadas, lo que era fundamental para poder cumplir con el plazo ofertado de 46 meses. Posteriormente, en octubre de 2007 se amplió el plazo en 22 meses y en octubre de 2010 la APG acordó conceder una nueva ampliación, fijándose como fecha para la finalización el 11 de diciembre de 2010, lo que elevó a 70 meses la duración de las obras. (apartado III.2.1)

Sexta.- En los pliegos de cláusulas y en las estipulaciones del contrato se estableció que los precios de las unidades de obra que se recogían en el proyecto se consideraban cerrados a todos los efectos y que el contratista no podía, bajo ningún pretexto, pedir la modificación de los precios de adjudicación. A pesar de ello, el 20 de abril de 2006 el Director de la Obra de Ampliación, que era el Director de la APG, acordó con la UTE "obras" incrementar los precios de los materiales sin haber instrumentado expediente de modificación de contrato y de aumento de gasto, por lo que desde la certificación correspondiente al mes de abril de 2006 y hasta el mes de noviembre de 2007, la APG abonó a la UTE "obras" por los aumentos en los precios de las unidades de obra de

los materiales provenientes de las canteras un importe adicional de 63.855 miles de euros (IVA excluido). (apartado III.2.1)

Séptima.- En octubre de 2007 se inició la redacción de un Proyecto Modificado de la Ampliación del Puerto de Gijón que, además de aumentar el plazo en 22 meses, quedando establecido en 68 meses, se incrementaba el presupuesto en 250.924 miles de euros, el 43,32%, cifrándose las obras de ampliación en 830.166 miles (IVA incluido). La principal modificación, el 76% del incremento del precio, consistió en introducir unos suplementos económicos para los materiales de cantera, justificado en su diferente origen respecto del previsto en el contrato inicial. Así, se modificaron los precios finales de esas unidades pero no de sus características técnicas, que no sufrieron variación, de forma que, a partir de la certificación correspondiente al mes de diciembre de 2007, se valoraron las unidades de obra de los materiales de canteras a los precios originales del proyecto y, adicionalmente, se facturaron unos suplementos de precios, que se trataron como nuevas unidades de obra.

A la vista de la negativa de la UE de ampliar la financiación de la modificación del contrato, el 30 de julio de 2009 el Consejo de Administración de la APG aprobó una operación de crédito que garantizase la habilitación presupuestaria necesaria. Si bien el proyecto modificado se comenzó a ejecutar cuando se aprobó técnicamente en diciembre de 2007, no fue hasta enero de 2010 cuando se habilitó el crédito presupuestario. (apartado III.2.1)

Octava.- A 31 de diciembre 2010, el sobreprecio abonado por la APG a la UTE "obras" por las modificaciones fue de 142.440 miles de euros (IVA excluido), de los que 132.952 miles (el 93%) se debieron a los incrementos y/o suplementos de los precios de los materiales procedentes de las canteras. La alteración de los precios previstos en el proyecto de los materiales procedentes de las canteras no resulta conforme con las estipulaciones del contrato ya que la responsabilidad de la elección de las fuentes de suministro era exclusivamente del contratista y fue, precisamente, las canteras que ofertó la UTE uno de los principales motivos por los que resultó adjudicataria, junto con la reducción del plazo de ejecución que, a la vista de los resultados, tampoco fue respetado. Además, la ausencia de un riguroso control de los camiones que transportaban el material desde las canteras a la obra resulta de especial relevancia, puesto que los suplementos de precios que se abonaron por unidad de m³ colocada, estaban directamente relacionados con la procedencia de los materiales.

La APG tampoco exigió a la UTE cumplir el compromiso de mantener adscritos a la obra los medios humanos que figuraban en la oferta, también el plazo de ejecución de las obras se amplió hasta los 70 meses, desde los 46 que había ofertado. Por otra parte, se han detectado deficiencias en el sistema de control interno referidas a las obligaciones en materia de contratación y subcontratación que requerían la autorización previa de la APG y acreditar que la entidad a subcontratar estaba particularmente capacitada, equipada y contaba con los seguros exigidos.

El 7 de febrero de 2011, se firmó el acta de recepción provisional por 6.321 miles de euros, pero la UTE manifestó su disconformidad con la liquidación y presentó ante la APG una reclamación previa al ejercicio de la acción judicial debido a que no se le había reconocido el derecho a cobrar las cantidades previstas en el proyecto modificado y el 7 de enero de 2015 interpuso recurso contencioso-administrativo reclamando 329.393 miles de euros que, a la fecha de redacción de este Informe, se encuentra pendiente de resolución.

La propuesta de modificación del proyecto, presentada a la CCE, el 26 de marzo de 2008, generó la apertura de un procedimiento de comprobación que cuestionó la adecuación de la modificación del contrato al Derecho Comunitario, así como la regularidad de algunas cláusulas del contrato principal que podrían haber lesionado algún principio de la contratación pública, se consideró que el

Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares era contrario a los principios de transparencia y de igualdad de trato del artículo 4 apartado 2 de la Directiva 93/38/CE. Por tanto, la CCE denegó la solicitud y anunció el inicio del procedimiento de corrección financiera, del que resultó una propuesta de corrección de 18.365 miles de euros.⁵¹(apartado III.2.1)

Novena.- El 11 de abril de 2014, la DGREGIO comunicó al MINHAP las conclusiones de un informe de la OLAF en el que se pone de manifiesto deficiencias significativas en el funcionamiento de los sistemas de gestión y control del proyecto e indicios de que se pudieran haber cometido delitos que pueden afectar a los intereses financieros o de otra índole de la Unión Europea, proponiendo la revocación de todos los importes declarados subvencionables para proceder a la recuperación de la cantidad de 198.000 miles de euros ya abonada por el Fondo de Cohesión. El 24 de octubre de 2014, se notificó al MINHAP la propuesta de cierre del proyecto solicitando la recuperación de la totalidad de los pagos de la ayuda realizados y la liberación de los compromisos pendientes de desembolso por 49.500 miles.⁵²

A la fecha de cierre de este Informe, se encuentra en proceso judicial una denuncia formulada por la Fiscalía Anticorrupción, que ha sido admitida a trámite, con la finalidad de investigar las actuaciones de representantes y administradores de la UTE “obras” y de los integrantes de la APG. Los hechos investigados podrían ser constitutivos de un total de seis delitos: fraude y exacciones ilegales, malversación de caudales públicos, estafa agravada, falsedad en documento oficial y mercantil, fraude a la Hacienda Pública y prevaricación. (apartado III.2.1)

Décima.- Para la ejecución de las obras se previó también la contratación de una Asistencia Técnica a la Dirección de Obra especializada que asegurase a la Dirección de la Obra la calidad exigida en el proyecto. Con esta finalidad, en el proyecto de las obras se incluyó una partida alzada a justificar que debía abonar el contratista de las obras al adjudicatario del contrato de asistencia técnica, concepto por el que el contratista de la obra facturaba a la APG como una unidad de obra más.

De acuerdo con el procedimiento de adjudicación del contrato regulado en las Normas Generales de Contratación de Puertos del Estado y de las Autoridades Portuarias, vigentes en ese momento, el órgano de contratación era el Presidente del Consejo de Administración. Por razón de cuantía, el contrato se licitó mediante el procedimiento abierto, en la modalidad de concurso, con un presupuesto de licitación de 7.590 miles de euros (IVA excluido) cuya cobertura financiera debía venir amparada por las correspondientes partidas presupuestarias de las obras de ampliación del Puerto de Gijón. No obstante, el presupuesto de licitación para este contrato fue superior en 1.312 miles al que resultaba de las partidas incluidas en el presupuesto del proyecto que constituían el objeto de este contrato, cuyo presupuesto ascendía a 6.278 miles. (apartado III.2.2)

Undécima.- En el procedimiento de adjudicación del contrato de Asistencia Técnica a la Dirección de la Obra intervinieron la Mesa de Contratación y la Comisión Técnica de Valoración, esta última encargada de elaborar el preceptivo informe técnico que debía servir de base para la propuesta que se debía elevar al Presidente de la APG. No obstante, el expediente no contiene los criterios que motivaron o en los que se fundamentó la propuesta de adjudicación del contrato, no se describen ni se analizan las ofertas presentadas, constando únicamente unos cuadros con las puntuaciones otorgadas pero sin ninguna justificación que avale las valoraciones. (apartado III.2.2)

Duodécima.- El 12 de enero de 2005, la APG notificó la adjudicación del contrato de Asistencia Técnica a la Dirección de Obra, por un importe de 6.253 miles de euros (incluido IVA) con una baja

⁵¹ Párrafo revisado con motivo de las alegaciones.

⁵² Párrafo revisado con motivo de las alegaciones.

del 28,98% sobre el presupuesto de licitación, pero no hay constancia de la resolución del órgano de contratación, el mismo Presidente de la APG, acordando la adjudicación del contrato. (apartado III.2.2)

Decimotercera.- Aunque el equipo humano incluido en la oferta no podía ser sustituido durante el desarrollo del contrato salvo autorización expresa de la AP, las personas que suscribieron las certificaciones de obra en representación y como responsables de la asistencia técnica, fueron cambiando a lo largo de la ejecución del contrato; las primeras 5 certificaciones fueron firmadas por un técnico que acreditaba una experiencia en obras marítimas notablemente inferior a la exigida en el pliego y, en otros casos, los firmantes tenían experiencia en supervisión de obras de autovías, carreteras y obras hidráulicas, pero carecían de experiencia en obras marítimas. (apartado III.2.2)

Decimocuarta.- El sistema de abono del contrato de asistencia técnica previsto por la APG estableció dos corrientes de pagos de la UTE “obras” a la UTE “asistencia técnica” y de la APG a la UTE “obras” en virtud de las certificaciones de obra y de relaciones valoradas de la obra que, entre otras unidades, incluían las partidas correspondientes de la asistencia técnica.

El establecimiento de este sistema de abono benefició a la UTE “obras” que por su intermediación en el abono del contrato de asistencia técnica certificó y facturó a la APG sobre el de la asistencia técnica un 19% en concepto gastos generales y beneficio industrial, de lo que se derivó que la APG abonase un adicional sobre las facturas de la asistencia técnica de 2.308 miles de euros (IVA excluido).

Este procedimiento también se produjo en otros supuestos, como es el caso de la Fundación Empresa Universidad de Granada. En el Convenio se estableció que los pagos del proyecto se realizarían por medio de la UTE “obras” que pagó a la Fundación 652 miles de euros conforme los precios acordados que se imputaron a la partida “Ensayos modelo físico” y por los que, al incrementarlos con el 19% de gastos generales y beneficio industrial, la APG le abonó 776 miles (IVA excluido) beneficiándose la UTE “obras” en 124 miles en su condición de intermediario en los pagos. (apartado III.2.2)

Decimoquinta.- Como consecuencia de la modificación que experimentó el contrato de la obra, también se incrementó en un 89% el precio del contrato de asistencia técnica, por un importe de 5.578 miles de euros (IVA incluido) y una ampliación del plazo de ejecución en 20 meses, cuyo coste se recogió en la modificación del presupuesto de las obras. La modificación del contrato de asistencia técnica no fue aprobada por el órgano de contratación de la APG, según los Pliegos que regían el contrato, este sólo se habría podido modificar por el aumento del plazo de ejecución en 20 meses, por importe de 2.246 miles de euros. A la finalización del contrato, la valoración de los trabajos de la asistencia técnica ascendió a 10.987 miles, 787 miles por encima del presupuesto modificado, más 1.158 miles en concepto de revisión de precios, lo que elevó el coste a 12.145 miles, 6.755 miles por encima del precio de adjudicación inicial, lo que representó un aumento del 125%. (apartado III.2.2)

C. En relación con la contabilización y registro en los sistemas de contabilidad y control de los activos relacionados con las obras de Ampliación del Puerto.

Decimosexta.- El 4 de noviembre de 2011, se aprobó la liquidación provisional de las obras por un importe de 708.788 miles de euros (IVA no incluido) que había sido registrado en el Inmovilizado en

curso a lo largo de la ejecución. Al cierre de las cuentas de 2011, la APG traspasó a las cuentas de inmovilizado la totalidad de las obras del proyecto que se habían puesto en explotación.⁵³

La IGAE, en los sucesivos informes de control financiero emitidos desde el ejercicio 2011 viene realizando una observación al considerar que los coeficientes máximos de amortización fijados por el Real Decreto 3472/2000 que aplicó la APG no resultaban conformes con lo previsto en la Norma de registro y valoración 2ª del Plan General de Contabilidad. Además, en octubre de 2012, tuvo que realizar un ajuste en el inmovilizado por 5.364 miles de euros porque la IGAE también consideró que los derivados financieros para la cobertura de los tipos de interés habían perdido su efectividad.⁵⁴

Tras los ajustes y los traspasos a 31 de diciembre de 2012, el valor del inmovilizado relacionado con el Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón ascendía a 754.809 miles de euros y representaba el 70% de todos los activos de la APG y el 72% del Inmovilizado material.

Todos los costes incurridos para la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto de Gijón, así como su financiación, han sido debidamente reflejados en los libros y registros contables que reflejan adecuadamente la situación económico-financiera de la ampliación, así como los gastos e ingresos generados por la citada zona. Salvo por lo que pueda afectar a los estados financieros la decisión final derivada de la propuesta de la DGREGIO de cierre del proyecto del Fondo de Cohesión Ampliación del Puerto de Gijón consistente en la recuperación de los 198.000 miles de euros por la totalidad de los pagos de la ayuda realizados hasta esa fecha con cargo al Fondo de Cohesión, y en la liberación de los compromisos pendientes por 49.500 miles de la ayuda pendiente de desembolso (apartado III.3)

Decimoséptima.- El valor del inmovilizado relacionado con el Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón incluía unos terrenos que habían sido adquiridos con ocasión de la modificación PUEP, con esta finalidad la APG y una empresa cementera firmaron un acuerdo para la adquisición de 26 fincas, conocidas como Alto Aboño o Peña María, incluidas dentro de la zona que se proponía incorporar al dominio público portuario. La escritura de compraventa se otorgó el 27 de diciembre de 2005 por importe de 1.051 miles de euros. En febrero de 2008 se aprobó el PUEP y se incorporaron al dominio público portuario 32,4 Ha, pero en enero de 2011 la Audiencia Nacional estimó un recurso presentado por el Ayuntamiento de Carreño que anuló la modificación del PUEP. En consecuencia, en el año 2013 la APG aprobó una propuesta de "Delimitación de espacios y usos portuarios del puerto de Gijón-Musel" excluyendo de la zona de servicio del Puerto los terrenos adquiridos y expropiados en el Alto de Aboño, por lo que la compra de las fincas así como la expropiación de otras (por las que la APG había abonado un total de 5.589 miles de euros) resultó totalmente inútil para el proyecto de ampliación del Puerto de Gijón y, dado que no iban a tener uso portuario, en 2013 procedió a reclasificar contablemente al grupo de "Terrenos en reserva" los adquiridos en el Alto de Aboño que se encontraban registrados por 3.609 miles en el inmovilizado en curso y los 1.980 miles restantes como "Terrenos afectos a la explotación". (apartados III.1 y III.3)

D. En relación con la adecuación a los principios de buena gestión de las operaciones y procedimientos de gestión aplicados por la Autoridad Portuaria en la ejecución del Proyecto de Ampliación del Puerto de Gijón.

Decimoctava.- La APG sigue el modelo de costes del sistema portuario español, a tal fin tiene dividido el puerto en las siguientes zonas: Ampliación Regasificadora o Enagás, Ampliación Muelle

⁵³ Párrafo modificado con motivo de las alegaciones.

⁵⁴ Párrafo modificado con motivo de las alegaciones.

Norte, Ampliación Príncipe de Asturias y Ampliación Graneles líquidos. El análisis de la contabilidad analítica de los ejercicios 2012, 2013 y 2014 arroja los siguientes resultados:

La ampliación del Puerto de Gijón ha supuesto aproximadamente un incremento del 30% de la superficie total. Sin embargo, en el ejercicio 2012 los ingresos generados por la ampliación supusieron solamente un 11,5% del total de los ingresos por tasas y tarifas, en tanto que los costes fueron un 50% inferiores a los de los ejercicios posteriores, debido a que 18.526 miles de euros no se asignaron a la ampliación. Por este motivo, aunque en el año 2012 el margen bruto resultó positivo en 18.517 miles, en los ejercicios 2013 y 2014 fue negativo en 4.086 y 2.210 miles, respectivamente.

En el ejercicio 2013, los ingresos por tasas y tarifas supusieron en torno al 17% del total, mientras que los costes por naturaleza de la ampliación fueron casi el 67%. Estos datos tuvieron su reflejo en el margen bruto, así, si el margen bruto global del Puerto arrojó un importe negativo de 4.085 miles de euros, el margen negativo de la ampliación se situó en 22.734 miles, de los que 21.195 miles fueron generados por la zona de la ampliación del Muelle Norte, debido a los gastos financieros de 12.036 miles y a las dotaciones a las amortizaciones por importe de 12.415 miles. Esta misma tendencia se mantuvo en el ejercicio 2014. (apartado III.4.3)

Decimonovena.- Las desviaciones en las previsiones de tráfico portuario, el incremento del coste de las obras de ampliación y, por ende, del nivel de endeudamiento de la AP, revelan defectos en la concepción y la ejecución de la ampliación del Puerto de Gijón, por una parte, debido a las importantes desviaciones entre los datos previstos y los reales que pone de manifiesto errores de planificación, y, por otra, por la ausencia de control del contrato de ejecución de las obras en el que, además de incrementarse injustificadamente los precios de los materiales, la falta de un riguroso⁵⁵ control de los camiones que transportaban el material desde las canteras a la obra resulta de especial relevancia, puesto que los suplementos de precios que se abonaron por unidad de m³ colocada estaban directamente relacionados con la procedencia de los materiales. (apartados III.1, III.2 y III.4)

Vigésima.- En la ejecución del proyecto de ampliación del Puerto también hubo otras debilidades de control interno referidas a las obligaciones en materia de contratación y subcontratación que requerían la autorización previa de la APG, así como acreditar que la entidad a subcontratar estaba capacitada, equipada y contaba con los seguros; los "listados de personal adscritos a la obra" únicamente incluían al personal de la UTE "obras" y sus subcontratas quedando el personal de la asistencia técnica registrado sólo en el sistema de control de accesos, que se borra a los dos años; en los "listados de control" de las empresas subcontratistas y autónomos, de todo el personal, de la maquinaria, de los equipos y de las embarcaciones incorporadas a la obra figuraban numerosos trabajadores en los que no está registrada la fecha de alta en la Seguridad Social, también en múltiples ocasiones falta el justificante de la entrega de información de riesgos y de las medidas preventivas; y en el "Aviso previo" remitido a la Autoridad Laboral el 17 de marzo de 2005 se indicó que la fecha prevista para el comienzo de la obra era abril, en tanto que la fecha de inicio de las certificaciones de obra es el 11 de febrero. (apartados III.2.1 y III.2.2)

⁵⁵ Término modificado como consecuencia de las alegaciones.

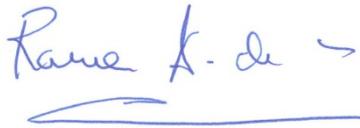
V.- RECOMENDACIONES

Primera.- Teniendo en cuenta que las obras de ampliación del puerto de Gijón se han producido con retrasos y sobrecostes muy significativos que, además, han posicionado a la Autoridad Portuaria de Gijón en una delicada situación financiera, se considera que la Administración General del Estado a través de Puertos del Estado como organismo encargado de la coordinación y del control de eficiencia del sistema portuario de titularidad estatal, debería poner en marcha las medidas y procedimientos que permitan efectuar una previsión más realista de los plazos y costes de ejecución de las infraestructuras, de modo que se destinen más recursos a las labores de investigación previa durante la fase de redacción de los proyectos constructivos con el objetivo de evitar las modificaciones de los contratos que suponen un aumento inevitable de los costes.

Segunda.- La Administración General del Estado, a través de los órganos competentes, debería ejercer de una forma más eficaz las labores de supervisión y control en los procedimientos de contratación y en su ejecución (incluida la obligación del contratista de mantener los medios personales ofertados) especialmente de aquellas actuaciones que sean objeto de cofinanciación con Fondos Europeos, para evitar en la medida de lo posible la apertura de procedimientos de corrección financiera de los fondos comunitarios.

Madrid, 30 de junio de 2016

EL PRESIDENTE



Ramón Álvarez de Miranda García

ANEXOS

RELACIÓN DE ANEXOS

- ANEXO I.-** SUPLEMENTOS DE PRECIOS.- SOBRECOSTES PAGADOS A LA UTE "OBRAS" POR MATERIALES DE CANTERAS
- ANEXO II.-** DETALLE DE LA COMPARACIÓN ENTRE LOS LISTADOS DE ENTRADA DE MATERIAL Y LOS TICKETS DE LAS BÁSCULAS DE PESAJE
- ANEXO III.-** EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO PORTUARIO
- ANEXO IV.-** REPERCUSIÓN RESULTADOS ZONAS DE AMPLIACIÓN
- ANEXO V.-** RESUMEN GASTOS ELEGIBLES
- ANEXO VI.-** ACTIVOS SUSCEPTIBLES DE ENAJENACIÓN
- ANEXO VII.-** EVOLUCIÓN DE LA DEUDA

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

SOBRECOSTES PAGADOS A LA UTE "OBRAS" POR MATERIALES DE CANTERAS					
CAPITULO	1	DIQUE TORRES			
Nº ud obra	Ud.	Descripción unidad de obra	MEDICION	PRECIO	IMPORTE
62	m ³	Suplemento por sobrecostes de explotación de todo uno de 1-100 kg y escolleras procedente de la cantera de Aboño	307.874,580	10,92	3.362
63	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de todo uno 1-100kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	728.995,281	19,04	13.880
66	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	15.241,101	20,19	308
67	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km	3.926,380	29,54	116
68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	92.019,820	18,17	1.672
69	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	19.766,720	27,52	544
70	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 800/1300 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	45.515,253	17,71	806
71	m ³	Escollera clasificada de 3000 kg, de vertido marítimo, medida según secciones tipo, de acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas, incluido suministro y medios auxiliares de extracción, transporte y vertido.	18.136,503	27,06	491
72	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	15.535,962	13,98	217
73	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	1.294,125	23,33	30

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS
Importe en miles de euros

74	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en bloques, losas y espaldones, debido al transporte de aridos procedente de canteras comerciales.	488.725,510	8,70	4.252
SUBTOTAL DIQUE TORRES			1.737.031,235		25.678

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

CAPITULO 2		OBRAS AUXILIARES			
Nº ud obra	Ud.	1ª MOTA	MEDICION	PRECIO	IMPORTE
63	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de todo uno 1-100kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	74.575,181	19,04	1.420
68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	3.586,027	18,17	65
74	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en bloques, losas y espaldones, debido al transporte de aridos procedente de canteras comerciales.	37.327,660	8,70	325
SUBTOTAL 1ª MOTA			115.488,868		1.810
		2ª MOTA			
66	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	9.258,785	20,19	187
67	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km	2.671,380	29,54	79
72	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	24.757,740	13,98	346
73	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	1.345,493	23,33	31
SUBTOTAL 2ª MOTA			38.033,398		643

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

Nº ud obra	Ud.	DIQUE TORRES	MEDICION	PRECIO	IMPORTE
66	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	11.024,698	20,19	223
67	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km	2.840,160	29,54	84
72	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	6.807,409	13,98	95
73	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	567,048	23,33	13
74	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en bloques, losas y espaldones, debido al transporte de aridos procedente de canteras comerciales.	121.974,470	8,70	1.061
SUBTOTAL DIQUE TORRES			143.213,785		1.476
PRINCIPE DE ASTURIAS					
MOTA CERO Y PLATAFORMAS AUXILIARES					
63	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de todo uno 1-100kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	60.795,506	19,04	1.158
68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	12.480,912	18,17	227
SUBTOTAL PRINCIPE DE ASTURIAS			73.276,418		1.384

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

CAPITULO	3	DIQUE NORTE	MEDICION	PRECIO	IMPORTE
62	m ³	Suplemento por sobrecostes de explotación de todo uno de 1-100 kg y escolleras procedente de la cantera de Aboño	1.308.595,342	10,92	14.290
63	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de todo uno 1-100kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	316.228,933	19,04	6.021
64	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	56.642,743	21,05	1.192
65	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	348.590,804	30,40	10.597
68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	3.574,223	18,17	65
69	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	308,341	27,52	8
70	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 800/1300 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	4.987,440	17,71	88
72	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	36.761,047	13,98	514
73	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	6.917,919	23,33	161
74	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en bloques, losas y espaldones, debido al transporte de aridos procedente de canteras comerciales.	370.831,610	8,70	3.226
75	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en cajones, debido al transporte de aridos procedentes de canteras comerciales.	305.585,790	8,41	2.570
SUBTOTAL DIQUE NORTE			2.759.024,192		38.734

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

CAPITULO	4	CONTRADIQUE	MEDICION	PRECIO	IMPORTE
62	m ³	Suplemento por sobrecostes de explotación de todo uno de 1-100 kg y escolleras procedente de la cantera de Aboño	1.233.343,641	10,92	13.468
66	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	37.453,466	20,19	756
67	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km	2.530,118	29,54	75
68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	24.981,754	18,17	454
69	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	2.320,410	27,52	64
70	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 800/1300 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	59.224,109	17,71	1.049
71	m ³	Escollera clasificada de 3000 kg, de vertido marítimo, medida según secciones tipo, de acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas, incluido suministro y medios auxiliares de extracción, transporte y vertido.	7.139,643	27,06	193
72	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	69.085,853	13,98	966
73	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	4.788,432	23,33	112
64	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	27.923,004	21,05	588
65	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	24.640,494	30,40	749
74	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en bloques, losas y espaldones, debido al transporte de aridos procedente de canteras comerciales.	263.557,451	8,70	2.293

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

75	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en cajones, debido al transporte de aridos procedentes de canteras comerciales.	27.430,170	8,41	231
SUBTOTAL CONTRADIQUE			1.784.418,545		20.997

CAPITULO 5		MUELLES			
MUELLE NORTE			MEDICION	PRECIO	IMPORTE
62	m ³	Suplemento por sobrecostes de explotación de todo uno de 1-100 kg y escolleras procedente de la cantera de Aboño	478.590,100	10,92	5.226
64	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	109.839,343	21,05	2.312
65	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	47.892,063	30,40	1.456
68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	6.195,977	18,17	113
69	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	568,498	27,52	16
75	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en cajones, debido al transporte de aridos procedentes de canteras comerciales.	129.468,620	8,41	1.089
SUBTOTAL MUELLE NORTE			772.554,601		10.211
TALUDES INTERIORES					
62	m ³	Suplemento por sobrecostes de explotación de todo uno de 1-100 kg y escolleras procedente de la cantera de Aboño	553.811,780	10,92	6.048
63	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de todo uno 1-100kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	76.792,244	19,04	1.462
64	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	2.373,226	21,05	50
65	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 150/250 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	540,986	30,40	16

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS
Importe en miles de euros

66	m ³	Suplemento por sobrecostos de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	19.857,117	20,19	401
67	m ³	Suplemento por sobrecostos de transporte y explotación de escollera 250/500 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km	2.448,412	29,54	72

ANEXO I
SUPLEMENTOS DE PRECIOS

Importe en miles de euros

68	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km	7.988,681	18,17	145
69	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 500/800 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	1.505,429	27,52	41
70	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte y explotación de escollera 800/1300 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	50.056,886	17,71	887
71	m ³	Escollera clasificada de 3000 kg, de vertido marítimo, medida según secciones tipo, de acuerdo con el Pliego de Prescripciones Técnicas, incluido suministro y medios auxiliares de extracción, transporte y vertido.	14.867,257	27,06	402
72	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 60 km.	31.349,852	13,98	438
73	m ³	Suplemento por sobrecostes de transporte de escollera 3000 kg procedente de canteras comerciales hasta una distancia de 150 km.	4.186,340	23,33	98
74	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en bloques, losas y espaldones, debido al transporte de aridos procedente de canteras comerciales.	78.497,870	8,70	683
75	m ³	Suplemento por fabricación de hormigones en cajones, debido al transporte de aridos procedentes de canteras comerciales.	5.680,500	8,41	48
SUBTOTAL TALUDES INTERIORES			849.956,580		10.791
SOBREPREGIOS POR CANTERAS			8.272.997,622		111.725
19% de Gastos Generales y Beneficio Industrial					21.228
TOTAL SOBREPREGIOS POR CANTERAS					132.952

ANEXO II

Comparación entre los listados de entrada de material y los tickets de las básculas de pesaje para los días y las matrículas de la muestra

Nº	DIA	Nº DE MATRICULAS	Nº REG. DE LA MUESTRA	Nº REGISTROS TOTALES	% MUESTRA / TOTALES	Nº TICKETS RECIBIDOS	COINCIDENCIAS LISTADO / TICKETS	INCIDENCIAS	TICKETS SIN REGISTRO	REGISTROS SIN TICKETS
1	17/02/2006	14	133	511	26%	133	50	32	83	83
2	21/03/2006	4	28	368	8%	31	5	5	26	23
3	14/08/2006	12	148	513	29%	143	143	0	0	5
4	11/12/2006	7	82	168	49%	82	82	0	0	0
5	12/12/2006	5	56	214	26%	60	56	0	4	0
6	15/01/2007	1	8	69	12%	8	6	0	2	2
7	06/02/2007	14	161	365	44%	161	161	0	0	0
8	25/04/2007	33	301	1.066	28%	285	274	78	11	27
9	19/05/2007	10	109	181	60%	107	100	7	7	9
10	28/06/2007	79	863	1.183	73%	779	762	112	17	101
11	09/08/2007	39	429	934	46%	288	124	6	164	305
12	12/09/2007	24	283	918	31%	287	184	92	103	99
13	17/10/2007	37	538	1.284	42%	554	538	265	16	0
14	11/12/2007	14	216	1.252	17%	192	191	0	1	25
15	22/01/2008	22	335	1.131	30%	298	296	80	2	39
16	15/02/2008	10	179	1.075	17%	174	172	45	2	7
17	24/03/2008	14	115	872	13%	101	98	10	3	17
18	08/04/2008	23	255	767	33%	268	224	0	44	31
19	09/05/2008	29	294	1.877	16%	238	215	10	23	79
20	18/06/2008	19	260	859	30%	191	185	44	6	75
21	24/07/2008	23	344	1.399	25%	283	280	74	3	64
22	12/08/2008	25	280	1.232	23%	217	202	1	15	78
23	24/09/2008	16	259	1.287	20%	186	186	61	0	73
24	13/11/2008	22	282	1.412	20%	206	200	26	6	82
25	20/01/2009	19	173	267	65%	205	161	8	44	12
26	28/02/2009	31	221	402	55%	220	220	15	0	1
27	07/05/2009	35	403	1.429	28%	386	363	60	23	40
28	18/08/2009	30	293	890	33%	283	249	24	34	44
29	24/09/2009	19	146	1.287	11%	171	129	3	42	17
30	28/09/2009	29	287	741	39%	300	276	5	24	11
31	01/10/2009	28	225	747	30%	280	225	10	55	0
32	07/10/2009	44	402	786	51%	434	394	41	40	8
33	06/11/2009	41	356	888	40%	341	341	11	0	15
34	13/01/2010	22	179	772	23%	180	177	84	3	2
35	10/02/2010	32	254	789	32%	240	240	140	0	14
36	30/03/2010	17	154	691	22%	163	153	43	10	1
37	12/04/2010	24	244	1.109	22%	232	220	104	12	24
38	06/05/2010	29	291	1.046	28%	308	291	89	17	0
39	14/06/2010	29	244	964	25%	251	238	181	13	6
40	03/08/2010	47	518	1.306	40%	522	517	301	5	1
41	11/10/2010	33	304	870	35%	164	163	44	1	141
	TOTALES	1.005	10.652	35.921	30%	9.952	9.091	2.111	861	1.561

Fuente: Elaboración propia

% Tickets recibidos / Registros muestra	93%
% Tickets correctos / Registros muestra	85%
% Tickets correctos / Tickets recibidos	91%
% Registros sin ticket / Registros muestra	15%
% tickets sin registro / Tickets recibidos	9%
% Tickets con incidencias / Tickets coincidentes	23%

Nota: para la fecha 6 de mayo de 2010, se solicitaron 33 matrículas, apareciendo en el cuadro solamente 29 porque 4 camiones no tienen registros de viajes procedentes de canteras

ANEXO III
EVOLUCION DEL TRAFICO PORTUARIO
TRAFICO PORTUARIO PREVISIONES / REALIDAD
miles de toneladas

CONCEPTO	2008			2009			2010			2011			2012			2013		
	I PREV.	II REAL	II-I DIF	I PREV.	II REAL	II-I DIF	I PREV.	II REAL	II-I DIF	I PREV.	II REAL	II - II DIF	I PREV.	II REAL	II - II DIF	I PREV.	II REAL	II - I DIF
Graneles Líquidos	1.881	1.432	-449	2.188	1.375	-813	4.117	1.237	-2.880	5.596	1.038	-4.558	5.664	950	-4.714	5.706	792	-4.914
Graneles Sólidos	19.184	16.869	-2.315	19.427	12.456	-6.971	19.681	13.401	-6.280	20.585	12.574	-8.011	21.585	14.483	-7.102	21.992	14.948	-7.044
Mercancia General	819	901	82	1.131	667	-464	1.378	975	-403	1.563	1.466	-97	1.651	1.695	44	1.745	2.028	283
TOTAL MERCANCIAS	21.884	19.202	-2.682	22.746	14.498	-8.248	25.176	15.613	-9.563	27.744	15.078	-12.666	28.900	17.128	-11.772	29.443	17.768	-11.675
cumplimiento / variación en %		87,7	-12,3		63,7	-36,3		62,0	-38,0		54,3	-45,7		59,3	-40,7		60,3	-39,7

Nota: Los datos de las previsiones son las previsiones moderadas recogidas en el Plan Estratégico de 2007

EVOLUCION TRAFICOS REALES
miles de toneladas

CONCEPTO	2008	2009	2010	2011	2012	2013	Variación 2009 - 2008		Variación 2010 - 2009		Variación 2011 - 2010		Variación 2012 - 2011		Variación 2013 - 2012	
							Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%	Abs.	%
Graneles Líquidos	1.432	1.375	1.237	1.038	950	792	-57	-4,0	-138	-10,0	-199	-16,1	-88	-8,5	-158	-16,6
Graneles Sólidos	16.869	12.456	13.401	12.574	14.483	14.948	-4.413	-26,2	945	7,6	-827	-6,2	1.909	15,2	465	3,2
Mercancia General	901	667	975	1.466	1.695	2.028	-234	-26,0	308	46,2	491	50,4	229	15,6	333	19,6
TOTAL MERCANCIAS	19.202	14.498	15.613	15.078	17.128	17.768	-4.704	-24,5	1.115	7,7	-535	-3,4%	2.050	13,6	640	0,0

ANEXO IV
REPERCUSION RESULTADOS ZONAS DE AMPLIACION
REPERCUSIÓN ZONA AMPLIACIÓN SOBRE TOTAL APG

En miles de euros

2012

ZONAS AMPLIACIÓN	Ha	%Ha	INGRESOS POR TASAS Y TARIFAS	% RESPECTO A TOTAL ZONAS	COSTES POR NATURALEZA	% RESPECTO A TOTAL ZONAS	MARGEN BRUTO
AMPLIACIÓN-ENAGÁS			3.193	8,1	672	3,2	2.520
AMPLIACIÓN-M. NORTE			1.333	3,4	4.294	20,7	-2.961
AMPLIACIÓN-PRÍNCIPE ASTURIAS			0		74	0,4	-74
AMPLIACIÓN-LÍQUIDOS			0		417	2,0	-417
TOTAL AMPLIACIÓN	140	30,84	4.525	11,5	5.457	26,3	-931
TOTAL ZONAS	454		39.224		20.761		18.463

2013

ZONAS AMPLIACIÓN	Ha	%Ha	INGRESOS POR TASAS Y TARIFAS	% RESPECTO A TOTAL ZONAS	COSTES POR NATURALEZA	% RESPECTO A TOTAL ZONAS	MARGEN BRUTO
AMPLIACIÓN-ENAGÁS			3.255	8,1	2.380	5,4	875
AMPLIACIÓN-M. NORTE			3.389	8,4	24.584	55,3	-21.195
AMPLIACIÓN-PRÍNCIPE ASTURIAS			189	0,5	262	0,6	-73
AMPLIACIÓN-LÍQUIDOS			0	0,0	2.341	5,3	-2.341
TOTAL AMPLIACIÓN	140	30,84	6.833	16,9	29.567	66,6	-22.734
TOTAL ZONAS	454		40.335		44.421		-4.086

2014

ZONAS AMPLIACIÓN	Ha	%Ha	INGRESOS POR TASAS Y TARIFAS	% RESPECTO A TOTAL ZONAS	COSTES POR NATURALEZA	% RESPECTO A TOTAL ZONAS	MARGEN BRUTO
AMPLIACIÓN-ENAGÁS			2.923	7,2	2.283,7	5,3	639
AMPLIACIÓN-M. NORTE			3.305	8,1	23.859,9	55,7	-20.555
AMPLIACIÓN-PRÍNCIPE ASTURIAS			267	0,7	245,2	0,6	22
AMPLIACIÓN-LÍQUIDOS			0	0,0	2.255,2	5,3	-2.255
TOTAL AMPLIACIÓN	140	30,84	6.494	16,0	28.644,0	66,8	-22.150
TOTAL ZONAS	454		40.656		42.866,1		-2.210

ANEXO IV
REPERCUSION RESULTADOS ZONAS DE AMPLIACION
EVOLUCIÓN INGRESOS - COSTES - MARGEN BRUTO

En miles de euros

ZONAS AMPLIACIÓN	INGRESOS POR TASAS Y TARIFAS			COSTES POR NATURALEZA			MARGEN BRUTO		
	2012	2013	2014	2012	2013	2014	2012	2013	2014
AMPLIACIÓN-ENAGÁS	3.193	3.255	2.923	672	2.380	2.284	2.520	875	639
AMPLIACIÓN-M. NORTE	1.333	3.389	3.305	4.294	24.584	23.860	-2.961	-21.195	-20.555
AMPLIACIÓN-PRÍNCIPE ASTURIAS	0	189	267	74	262	245	-74	-73	22
AMPLIACIÓN-LÍQUIDOS	0	0	0	417	2.341	2.255	-417	-2.341	-2.255
TOTAL AMPLIACIÓN	4.525	6.833	6.494	5.457	29.567	28.644	-931	-22.734	-22.150
TOTAL ZONAS	39.224	40.335	40.656	20.761	44.421	42.866	18.463	-4.086	-2.210

PORCENTAJES

ZONAS AMPLIACION	INGRESOS POR TASAS Y TARIFAS		COSTES POR NATURALEZA		MARGEN BRUTO	
	%		%		%	
	2013-2012	2014-2013	2013-2012	2014-2013	2013-2012	2014-2013
AMPLIACIÓN-ENAGÁS	1,9	-10,2	253,9	0,0	-65,3	-27,0
AMPLIACIÓN-M. NORTE	154,3	-2,5	472,5	-2,9	615,7	-3,0
AMPLIACIÓN-PRÍNCIPE ASTURIAS			256,1	-6,5	-1,1	-129,5
AMPLIACIÓN-LÍQUIDOS			461,6	-3,7	461,6	-3,7
TOTAL AMPLIACIÓN	51,0	-5,0	441,8	-3,1	23,4	-2,6
TOTAL ZONAS	2,8	0,8	114,0	-3,5	-122,1	-45,9

ANEXO V
RESUMEN GASTOS ELEGIBLES

En miles de euros

Certificaciones de Gasto	Certificaciones de obra	Gasto total ejecutado	Gastos no elegible	Gasto elegible	55% del Gasto elegible	Gastos elegibles acumulados
1412OP0001-01	1 a 9			8.517	4.684	8.517
1412OP0001-02	6 a 9	8.517	1.077	-1.077	-592	7.440
1412OP0001-03	10 a 15		7.464	19.978	10.988	27.418
1412OP0001-04	16 a 21	99.898	17.925	45.361	24.948	72.779
1412OP0001-05	15 a 21			-25.389	-13.964	47.389
1412OP0001-06	22 a 27		13.787	38.623	21.243	86.013
1412OP0001-07	28 a 33	239.683	25.229	96.393	53.016	182.405
1412OP0001-08	34 a 39		21.160	68.383	37.611	250.789
1412OP0001-09	24 a 39		6.494	-6.494	-3.572	244.294
1412OP0001-10	40 a 45	103.097	26.968	89.618	49.290	333.912
1412OP0001-11 BIS	46 a 67	252.485	46.253	197.070	108.388	530.982
TOTAL		703.679		530.982	292.040	44.540
					247.500	exceso sobre límite subvencionable

ANEXO VI
ACTIVOS SUSCEPTIBLES ENAJENACION

Valor en miles de euros

Nº	ACTIVO	SUPERFICIE en m2	USO EN EL 2010	VALOR
1	Concesión del Edificio de Sanidad Exterior	126,00	Oficinas Sanidad Exterior	0
2	Concesión astillero Juliana	46.140,00	Concesión para Astillero	0
3	Terrenos antigua concesión Naval Gijón	38.848,00	Sin uso directo (No afecto a la explotación portuaria y revertido)	12.000
4	Parcela Aboño lindando con Tudela Veguín	2.395,00	Sin interés excepto para el titular de los terrenos adyacentes. Sin uso directo (susceptible de desafección)	120
5	Parcela en Jove	16.208,00	Superficies polideportivas parcialmente urbanizables (Bien patrimonial). 2.800 m2 urbanizables, resto uso deportivo	4.000
6	Faros	0	Sin uso directo	0
7	Calles Rodriguez Sampedro y Claudio Alvargonzález	11.100,00	Uso público gratuito	0
8	Polideportivo la Veguina	2.060,00	Uso deportivo	0
9	Terrenos en El Musel	1.331,00	Sin uso portuario (Bien patrimonial)	70
10	Edificio Torreón	86,9	Cruz Roja y Prácticos del Puerto	0
11	Concesión Edificio Puerto Deportivo	688,55	Restaurante, oficinas y sala de exposiciones	0
12	Concesión Motonáutica del Principado	1.340,90	Concesión para venta y reparación de embarcaciones	0
13	Parcela en Aboño lindando con Arcelor	2.542,00	Sin interés excepto para el titular de los terrenos adyacentes. Uso para Aparcamiento (Bien patrimonial)	130
14	Concesión Duro Felguera	76.920,00	Concesión para construcción de calderería pesada	0
15	Instalaciones concesión EHBISA	49.579,00	Concesión EBHI (Bienes desafectados por OM)	20.000
16	Acciones EHBISA	0	Concesión EBHI (Participación del 68,8%)	21.000
	TOTAL	249.365,35		57.320

**ANEXO VII
EVOLUCION DE LA DEUDA**
En miles de €

EVOLUCION DE LA DEUDA	EJERCICIO	PPTO 2010	Notas de la MEMORIA	EJERCICIO				
	2009 (2)			2010	2011	2012 (3)	2013	2014
B) PASIVO NO CORRIENTE	472.983	465.009		470.976,29	466.457,14	449.378,45	448.847,30	440.786,12
II. Deudas a largo plazo.	257.983	250.009		256.499	251.962	245.863	234.211	226.230
1. Deudas con entidades de crédito.	250.000	250.000	16	250.000	248.316	244.421	233.947	220.789
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo								5.189
3. Otras deudas a largo plazo.	7.983	9	19	6.499	3.646	1.442	264	252
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	215.000	215.000	17 y 23	214.477	214.496	203.515	214.636	214.556
C) PASIVO CORRIENTE	102.817	128.066		43.010	27.526	31.173	24.906	24.924
III. Deudas a corto plazo.	100.449	125.816		39.739	24.589	28.318	22.386	21.710
1. Deudas con entidades de crédito. (1)	96.065	46.500	16	21.102	23.033	26.018	20.019	17.473
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	4.061			18.323	915	563	667	3.635
3. Otros pasivos financieros	323	79.316		313	641	1.738	1.701	602
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.			23	0	0	11		
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	2.369	2.250		3.271	2.937	2.844	2.520	3.214
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	1.904	2.000	20	2.466	1.862	1.680	1.354	2.118
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones			20	482				
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	464	250		323	1.074	1.165	1.167	1.096
TOTAL DEUDA COMPUTABLE	575.800	593.075		513.986	493.983	480.552	473.754	465.710

EVOLUCION DE LA DEUDA	2014 - 2009 ajustado	2014 - PPTO 2010	DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DE 2010				
			PPTO 2010 - 2010	2011-2010	2012-2010	2013 - 2010	2014 - 2010
B) PASIVO NO CORRIENTE	-32.197	-24.223	-5.967	-4.519	-21.598	-22.129	-30.190
II. Deudas a largo plazo.	-31.752	-23.779	-6.490	-4.538	-10.636	-22.288	-30.269
1. Deudas con entidades de crédito.	-29.211	-29.211		-1.684	-5.579	-16.053	-29.211
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo	5.189	5.189					5.189
3. Otras deudas a largo plazo.	-7.730	243	-6.490	-2.854	-5.057	-6.236	-6.247
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	-444	-444	523	19	-10.962	159	79
C) PASIVO CORRIENTE	-77.893	-103.142	85.056	-15.484	-11.837	-18.104	-18.086
III. Deudas a corto plazo.	-78.739	-104.106	86.077	-15.149	-11.421	-17.352	-18.029
1. Deudas con entidades de crédito. (1)	-78.592	-29.027	25.398	1.931	4.915	-1.084	-3.629
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo	-426	3.635	-18.323	-17.408	-17.760	-17.656	-14.688
3. Otros pasivos financieros	279	-78.714	79.003	328	1.424	1.387	288
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.			0	0	11	0	0
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	845	964	-1.021	-335	-427	-751	-57
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	214	118	-466	-604	-787	-1.113	-348
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones			-482	-482	-482	-482	-482
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	631	846	-73	751	842	843	773
DIFERENCIAS	-110.090	-127.365	79.089	-20.003	-33.434	-40.233	-48.276
DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DEL PPTO. 2010				-99.092	-112.523	-119.321	-127.365
DIFERENCIA ENTRE LA DEUDA DE CADA EJERCICIO Y LA DEL EJERCICIO 2009 AJUSTADO			-61.814	-81.817	-95.248	-102.046	-110.090

ANEXO VII
RATIO: PATRIMONIO NETO/ DEUDA COMPUTABLE
 En miles de euros

EVOLUCION DE LA DEUDA Y DEL PATRIMONIO NETO	PPTO 2010	Notas de la MEMORIA	EJERCICIO				
			2010	2011	2012	2013	2014
A) PATRIMONIO NETO	616.298	14	609.011	599.189	583.080	574.632	564.800
A-1.1 FONDOS PROPIOS	352.454		350.581	337.492	325.263	321.736	315.852
I. Capital	224.671		224.671	224.671	224.671	224.671	224.671
V. Resultados de los ejercicios anteriores (2)	116.365		115.947	125.910	105.012	100.592	97.057
VII. Resultados del ejercicio (3)	11.418		9.963	-13.089	-4.420	-3.527	-5.876
A-1.2 AJUSTES POR CAMBIO DE VALOR			-6.283	-250			
II. Operaciones de cobertura		19	-6.283	-250			
A-1.3 SUBVENCIONES, DONACIONES Y LEGADOS RECIBIDOS	263.844		264.713	261.947	257.817	252.896	248.948
B) PASIVO NO CORRIENTE	465.009		470.976	466.457	449.378	448.847	440.786
II. Deudas a largo plazo.	250.009		256.499	251.962	245.863	234.211	226.230
1. Deudas con entidades de crédito.	250.000	16	250.000	248.316	244.421	233.947	220.789
2. Proveedores de inmovilizado a largo plazo							5.189
3. Otras deudas a largo plazo.	9	19	6.499	3.646	1.442	264	252
III. Deudas con empresas del grupo y asociadas a largo plazo.	215.000	17 y 23	214.477	214.496	203.515	214.636	214.556
C) PASIVO CORRIENTE	128.066		43.010	27.526	31.173	24.906	24.924
III. Deudas a corto plazo.	125.816		39.739	24.589	28.318	22.386	21.710
1. Deudas con entidades de crédito. (1)	46.500	16	21.102	23.033	26.018	20.019	17.473
2. Proveedores de inmovilizado a corto plazo			18.323	915	563	667	3.635
3. Otros pasivos financieros	79.316		313	641	1.738	1.701	602
IV. Deudas con empresas del grupo y asociadas a corto plazo.		23	0	0	11		
V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar.	2.250		3.271	2.937	2.844	2.520	3.214
1. Acreedores y otras cuentas a pagar	2.000	20	2.466	1.862	1.680	1.354	2.118
2. Administraciones Públicas, anticipos de subvenciones		20	482				
3. Otras deudas con las Administraciones Públicas	250		323	1.074	1.165	1.167	1.096
TOTAL DEUDA COMPUTABLE	593.075		513.986	493.983	480.552	473.754	465.710
RATIO: PATRIMONIO NETO/ DEUDA COMPUTABLE	1,04		1,18	1,21	1,21	1,21	1,21