



**INFORME DE AUDITORÍA OPERATIVA Y DE CUMPLIMIENTO**

**Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A.**

**(AVVGAH)**

**Plan de Auditoría 2022**

**Código AUDInet 2022/532**

**Intervención Territorial de Álava**

**Índice**

I. DICTAMEN EJECUTIVO	1
1. INTRODUCCIÓN	1
2. CONSIDERACIONES GENERALES	1
3. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO	4
4. VALORACIÓN GLOBAL	5
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	9
II. RESULTADOS DEL TRABAJO	12
1. DISEÑO DE LAS ACTUACIONES	12
1.1. PROTOCOLO DE 05 DE MARZO DE 2010	12
1.2. PROTOCOLO DE 09 DE FEBRERO DE 2022	17
1.3. EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS	20
1.4. EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS	22
2. VALORACIÓN DE LAS EXISTENCIAS	24
2.1. VALORACIÓN Y RECUPERABILIDAD DE LAS EXISTENCIAS	24
3. FINANCIACIÓN	26
3.1. EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN	31
3.2. APORTACIONES DE LOS SOCIOS	31

## I. DICTAMEN EJECUTIVO

### 1. INTRODUCCIÓN

En ejecución del Plan Anual de Auditorías 2022, la Intervención General de la Administración del Estado (en adelante, IGAE), a través de la Intervención Territorial de Álava, en uso de las competencias que le atribuye la disposición adicional novena<sup>1</sup> y los artículos 169 y 170 de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP), desarrollada por la Resolución de la IGAE, de 30 de julio de 2015, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de la Auditoría Pública, ha realizado una auditoría de cumplimiento y operativa sobre la gestión económico financiera realizada por la Sociedad Alta Velocidad Vitoria-Gasteizko Abiadura Handia, S.A. (en adelante la sociedad, o AVVGAH).

Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público aprobadas por la Intervención General de la Administración del Estado, mediante Resolución de 14 de febrero de 1997, y las Normas Técnicas que las desarrollan.

Con fecha 11 de septiembre de 2023 se emitió informe provisional que fue sometido al trámite de alegaciones. Trascurrido el plazo para presentar las mismas, estas no han sido presentadas.

### 2. CONSIDERACIONES GENERALES

La AVVGAH es una sociedad mercantil pública creada en desarrollo del **Protocolo de 05 de marzo de 2010**, suscrito por el extinto Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y ADIF, con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las obras para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Vitoria - Gasteiz y la transformación urbanística derivada de dichas obras.

---

<sup>1</sup> La modificación introducida en la disposición adicional novena de la LGP a través de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, amplía el perímetro de las entidades sujetas al control de la IGAE a aquellas sociedades mercantiles públicas en las que la participación del sector público estatal, no siendo mayoritario, sea igual o superior a la de cada una de las restantes administraciones públicas (autonómica y/o local). Tal es el caso de 13 sociedades de integración del ferrocarril, entre las que se encuentra AVVGAH, en las que el Estado dispone, a través de ADIF-AV, ADIF y, en algunos casos, Renfe Operadora, del 50% del capital, correspondiendo el otro 50% al gobierno autonómico y local correspondiente.



La sociedad se constituyó el 16 de diciembre de 2010 con un capital social de 600.000 euros, distribuido entre ADIF (50%), el Gobierno Vasco (25%), el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (15%) y la Diputación Foral de Álava (10%).

La escritura de constitución de la AVVGAH y sus estatutos iniciales son de fecha 16 de diciembre de 2010, siendo modificados el 02 de agosto de 2018, afectando a los artículos 24 (Consejo de Administración) y 34 (Comisión de auditoría).

Asimismo, el 16 de diciembre de 2021 se aprueban nuevos estatutos, con el contenido que se describe a continuación.

### **ACTIVIDAD**

Conforme al artículo 2 de sus estatutos, el objeto social de la AVVGAH es establecer los mecanismos adecuados de colaboración entre las entidades titulares del capital social con la finalidad de ejecutar las actuaciones y operaciones relacionadas con la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, conforme al "Estudio informativo de la integración del ferrocarril (julio 2019)" y el "Análisis de la viabilidad funcional de la integración de la Alta Velocidad en Vitoria (Febrero 2018)".

Para el desarrollo de su objeto social, la Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones de integración, de carácter ferroviario y urbanístico, sin perjuicio de las competencias que, en materia de ordenación del territorio y urbanismo, corresponden al Gobierno Vasco, a la Diputación Foral de Álava y al Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y, en materia ferroviaria, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), y a las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-AV.

### **ORGANIZACIÓN**

De acuerdo con sus Estatutos, el gobierno y administración de la sociedad están encomendados a la Junta General y al Consejo de Administración.

El Consejo de Administración está integrado por doce consejeros, elegidos por la Junta General de accionistas en proporción a la participación accionarial en la Sociedad, y del que, además, formarán



parte un Secretario y, en su caso, un Vicesecretario, elegidos por el propio Consejo de Administración, los cuales asisten a las sesiones del Consejo con voz, pero sin voto.

Los Estatutos plantean la posibilidad de constituir una Comisión de Auditoría, en el seno del propio Consejo de Administración. Estará formada por un mínimo de tres consejeros y un máximo de cinco, sin funciones ejecutivas, que serán designados por el Consejo de Administración de entre los consejeros.

Dado su escaso nivel de actividad, a la espera de definir el proyecto a ejecutar y su financiación, la sociedad no cuenta con personal propio.

#### **NORMATIVA APLICABLE**

La sociedad AVVGAH se rige por sus estatutos y, en lo no previsto en ellos, por las disposiciones legales ordenadoras del régimen jurídico de las Sociedades de Capital, entre ellas, el Real Decreto Legislativo 1/2010, de 2 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital, y por cualesquiera otras disposiciones generales o particulares que resulten de aplicación, en especial, la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria (LGP).

Igualmente le resulta de aplicación la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, por la que se transponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (LCSP); la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP); y aquellas cuantas disposiciones se refieran a su objeto social.

Desde el punto de vista del control, como hemos señalado anteriormente, hasta la modificación introducida en la disposición adicional novena de la LGP a través de la Ley 11/2020, de 30 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2021, y pese a ser una sociedad de titularidad 100% pública, AVVGAH no estaba sometida al control de ninguno de los órganos de control económico financiero de las administraciones copropietarias, ya que ninguna superaba el 50% del accionariado. Ello sin perjuicio de estar sometida al control del Tribunal de Cuentas, quien en enero de 2019 emitió un Informe de fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF-Alta Velocidad, referido a la situación a cierre de 2016.



Con la modificación de la LGP se amplió el perímetro de las entidades sujetas al control de la IGAE a aquellas sociedades mercantiles públicas en las que la participación del sector público estatal, no siendo mayoritario, sea igual o superior a la de cada una de las restantes administraciones públicas (autonómica y/o local). Tal es el caso de 13 sociedades de integración del ferrocarril, entre las que se encuentra AVVGAH, en las que el Estado dispone, a través de ADIF-AV, ADIF y, en algunos casos, Renfe Operadora, del 50% del capital, correspondiendo el otro 50% al gobierno autonómico y local correspondiente.

### 3. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO

La presente auditoría de AVVGAH está recogida en el Plan de Auditorías de la IGAE de 2022, como una auditoría de cumplimiento y operativa. Conforme a lo previsto en el artículo 164 de la Ley General Presupuestaria:

- Como auditoría operativa, su objeto consiste en proporcionar una valoración independiente de la racionalidad económico-financiera de la gestión y actividad de la entidad y su adecuación a los principios de la buena gestión, a fin de detectar sus posibles deficiencias y proponer las recomendaciones oportunas en orden a la corrección de aquéllas.

En el presente informe se realiza el análisis de la gestión económico financiera de AVVGAH y del nivel de definición y cumplimiento de los objetivos establecidos en el momento de su constitución y su desarrollo posterior, desde la perspectiva del grado de control interno existente y de los principios de buena gestión financiera. Para ello, el periodo objeto de control se ha extendido a toda la vida de la sociedad, desde su constitución en 2010 hasta la actualidad.

- Como auditoría de cumplimiento, su objeto consiste en la verificación de que los actos, operaciones y procedimientos de gestión económica financiera se han desarrollado de conformidad con las normas que le son de aplicación.

Dada la escasa actividad económico financiera desarrollada por la sociedad hasta el momento, el presente informe no profundiza en cuestiones de cumplimiento de legalidad.

Para la consecución de estos objetivos, hemos utilizado la información de las cuentas anuales de la sociedad, así como la información recogida en las actas de las reuniones de sus órganos de



dirección, y otra documentación e información relacionada con la materia auditada que se especifica en el apartado de resultados del trabajo del presente informe.

El análisis realizado se refiere exclusivamente a los aspectos que expresamente se analizan en la Sección *II. Resultados del Trabajo* de este informe, sin que quepa inferir pronunciamiento alguno sobre hechos o situaciones diferentes de los que allí se describen.

Se significa que durante la auditoría no hemos accedido a los papeles de trabajo de los auditores de cuentas de la sociedad AVVGAH.

Durante la realización de los trabajos no se han producido hechos que hayan determinado una limitación al alcance.

#### 4. VALORACIÓN GLOBAL

La AVVGAH es una sociedad mercantil pública creada en desarrollo del **Protocolo de 05 de marzo de 2010**, suscrito por el extinto Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y ADIF, con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las obras para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Vitoria-Gasteiz y la transformación urbanística derivada de dichas obras.

En su diseño inicial, el Ministerio de Fomento se responsabilizaba de las actuaciones ferroviarias, tramitando el Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, como fase previa a la aprobación de los proyectos constructivos.

Asimismo, el Ministerio de Fomento y ADIF, se comprometían a que los terrenos no necesarios para la prestación del servicio ferroviario, serían desafectados y puestos a disposición de la sociedad AVVGAH. Con la citada actuación se financiarían las actuaciones contempladas en el Protocolo. De este modo, se observa que el objeto social de AVVGAH prevé la promoción y gestión del desarrollo urbanístico.

En este planteamiento inicial de la operación, las plusvalías en la venta de los terrenos y aprovechamientos urbanísticos aportados por los socios, se destinarían a financiar las actuaciones previstas en el Protocolo, con el siguiente orden de prioridad:



1. Obras ferroviarias y costes de funcionamiento y financieros del conjunto de actuaciones de la Sociedad.
2. Obras de ordenación y urbanización de los terrenos liberados.
3. Infraestructuras del transporte ferroviario de la provincia de Álava.

Las aportaciones para llevar a cabo las actuaciones previstas vendrían de las inversiones que financien los socios, los recursos generados por la Sociedad y, en su caso, los fondos europeos que se obtuvieran.

Sin embargo, el Protocolo no realizó una definición detallada de las actuaciones a ejecutar, los objetivos a lograr, los costes estimados y su financiación, ni un cronograma de ejecución. En particular, se limita a recoger la denominación genérica de las actuaciones a acometer y su importe estimado.

Como se expone en la *Sección II. Resultados del Trabajo*, desde la constitución de la sociedad en 2010, los socios han adoptado distintas decisiones que variaban sustancialmente la solución dada en el Protocolo inicial.

Concretamente, en la sesión del **Consejo de Administración de la Sociedad de 17 de enero de 2019** se informó sobre el estudio de viabilidad funcional realizado en 2018, de una nueva solución para la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz desarrollada por impulso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno Vasco. Este estudio de viabilidad planteaba una nueva propuesta de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria - Gasteiz diferente a la contemplada en el Protocolo suscrito en 2010.

Esta nueva propuesta planteaba, para el tramo urbano, el soterramiento de las vías de 3,61 kilómetros desde la calle Pedro de Asúa hasta el bulevar de Saburua, una nueva estación de viajeros soterrada en el entorno de la estación actual, un nuevo vial soterrado desde el entorno de Portal de Castilla hasta la altura de la calle del Ferrocarril y la urbanización de una gran zona verde en la actual playa de vías en el entorno de la actual estación de Eduardo Dato. Asimismo, contempla actuaciones en el Nudo de Arkaute al este de la ciudad.



El nuevo estudio informativo fue aprobado y se publicó el inicio de la información pública. Se inició la evaluación ambiental y se creó un grupo de trabajo técnico para impulsar y agilizar las actuaciones.

En base a esta nueva propuesta, **el 09 de febrero de 2022** se firma un **nuevo Protocolo**, entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, ADIF, ADIF-Alta Velocidad y las Sociedad AVVGAH. El protocolo aclara que el mismo no supone la asunción de ninguna obligación jurídica ni de otro tipo para las partes, ni ningún deber de exclusividad.

La nueva solución supone un incremento en el presupuesto inicial de 390,76 millones de euros, representando un 76,47% del presupuesto inicial. En concreto, en lo que respecta a las actuaciones de integración ferroviaria, se ha incrementado el presupuesto inicial estimado en 394,71 millones de euros, suponiendo un incremento en términos porcentuales de casi el 83% de los costes previstos.

El Protocolo de 2022 **no hace referencia a la cesión de suelo y derechos urbanísticos** por los socios **como fuente de financiación**, ni, en consecuencia, a las funciones de urbanización y venta por parte de AVVGAH.

El Protocolo de 2022 expresa una serie de principios básicos, con el fin de impulsar los trabajos necesarios para la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz. Los citados principios, se pueden resumir en los siguientes puntos:

- a) El Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz colaborarán con el MITMA en la resolución de las consultas sobre la documentación ambiental complementaria durante la evaluación ambiental del nuevo Estudio Informativo.
- b) El MITMA aprobará un nuevo Estudio Informativo.
- c) ADIF – AV licitará la redacción del proyecto básico para la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz.
- d) Se redactará un nuevo convenio para determinar las obligaciones a asumir por cada una de las partes en el proyecto en relación con la financiación, organización y ejecución de las actuaciones concretas.



Según se establece en este Protocolo, el nuevo proyecto básico permitirá definir con mayor concreción los presupuestos estimados para la ejecución de las obras.

Hasta el momento, la actividad de la sociedad se ha limitado a la elaboración de distintos estudios, algunos de ellos referentes a soluciones abandonadas, con el siguiente desglose:

Actuaciones de integración ferroviaria previstas	Fecha inicio	Fecha fin	Estado
Conexión con LAV Burgos-Vitoria Fase I (Obras)	07/07/2021	07/12/2022	Finalizadas
Conexión con LAV Burgos-Vitoria Fase II (Obras)	01/08/2022	01/08/2023	En ejecución
Nudo Arkaute (Obras)	Pendiente proyecto	Pendiente proyecto	Sin iniciar
Soterramiento (Obras)	Pendiente proyecto	Pendiente proyecto	Sin iniciar
Estación (Obras)	Pendiente proyecto	Pendiente proyecto	Sin iniciar
Redacción de proyectos y direcciones de obra	09/07/2022	09/07/2024	En redacción

Por lo que respecta a la **financiación** de las actuaciones, la sociedad no ha recurrido a financiación ajena, no habiendo incurrido en endeudamiento financiero. Hasta el momento, cuenta con las aportaciones iniciales de los socios al capital social.



## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

**PRIMERA.** - Si bien la sociedad se constituyó en diciembre de 2010, desde dicha fecha se han puesto sobre la mesa distintas soluciones, mientras que la actividad de la sociedad se ha limitado a la elaboración de distintos estudios, algunos de ellos referentes a soluciones abandonadas.

Esta baja actividad a la espera de acordarse la solución definitiva lleva a cuestionar la necesidad de haber constituido la sociedad en un momento en el que la solución a adoptar era objeto de discusión entre los distintos niveles territoriales implicados.

El fin de la constitución de la Sociedad era facilitar la coordinación de las actuaciones de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria – Gasteiz, fijando como objetivo fundamental de la Sociedad la financiación de las actuaciones, la gestión del desarrollo urbanístico y de la ejecución de las obras de infraestructura correspondientes a los terrenos liberados.

No obstante, en 13 años de actividad no se han desarrollado actuaciones, ni ferroviarias ni urbanísticas, ni siquiera se ha establecido un cronograma de ejecución con estimaciones sobre los plazos de ejecución, ni se han definido las bases de financiación de las mismas, remitiendo a un convenio posterior entre las partes.

Todo ello podría generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento.

**SEGUNDA.** - En febrero de 2022 se firma un nuevo Protocolo, en el que se establece que el mismo no supone la asunción de ninguna obligación jurídica ni de otro tipo para las partes, sin perjuicio de los posteriores convenios que deriven de la aplicación del Protocolo, cuyos proyectos y financiación determinarán el coste para todas las partes.

**TERCERA.** - Si bien el Protocolo no hace referencia expresa, sería conveniente que con carácter previo al inicio de las obras las Administraciones competentes (autonómica y local) tramiten las modificaciones de planeamiento urbanístico pertinentes.

**CUARTA.** - A la vista de la experiencia de otras sociedades de integración del ferrocarril, se recomienda que el convenio que se firme con carácter previo al inicio de ejecución de las obras realice una definición detallada de las actuaciones a ejecutar, los objetivos a lograr, los costes



estimados y su financiación, y un cronograma de ejecución. En particular el convenio deberá recoger:

- Las actuaciones a llevar a cabo, de forma detallada, tanto en lo referente a la integración ferroviaria como a la urbana, incluyendo una remisión directa al correspondiente proyecto o proyectos constructivos aprobados con carácter previo a su firma.
- Los objetivos a alcanzar con las actuaciones (niveles de permeabilidad, equipamiento para la ciudad, reorganización de la movilidad, repercusión en el tráfico, en la economía de la ciudad, el nº de metros cuadrados a liberar...) e indicadores para su medición, bien directamente bien por remisión a un documento adecuadamente aprobado que los contenga, como puede ser el estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera.
- El importe estimado de la ejecución de la operación, correspondiente a los citados proyectos constructivos, los costes de funcionamiento de la sociedad, en su caso los costes financieros a asumir, y cualquier otro coste adicional, como por ejemplo los eventuales costes de urbanización y comercialización de solares.
- Una estimación del plazo de ejecución y cronograma de ejecución.
- La adecuada definición de las competencias de la sociedad y de cada socio en la ejecución del proyecto.
- La financiación de la operación, recogiendo los compromisos de financiación asumidos por los socios, otras fuentes de financiación como pueda ser en su caso la aportación de terrenos y derechos urbanísticos para su urbanización y venta, obtención de fondos europeos...
- Los criterios de corrección de desviaciones en los ingresos y costes estimados y de asunción de déficits por parte de los socios.
- Relacionado con lo anterior, debe quedar clara a priori la correlación existente entre la financiación de cada socio y la recepción de inversiones ejecutadas por la sociedad, evitando posteriores conflictos. A tal efecto, resulta clave también la fijación de criterios de



actuación en caso de falta de correspondencia exacta entre las aportaciones y las inversiones a recibir.

En particular, debe quedar definidos los criterios para considerar una actuación como de integración ferroviaria, urbana, o mixta, como puedan ser los muros y losas del soterramiento, y los criterios de imputación.

También debe quedar claro el criterio de reparto de los estudios globales ejecutados hasta la actualidad y otros futuros, en los que se incluyan o repercutan sobre actuaciones de ambos ámbitos.

- En el caso de que finalmente se utilice como fuente de financiación la atribución a la sociedad de los suelos que dejen de ser necesarios para la operación ferroviaria, y los derechos urbanísticos municipales vinculados a los mismos, debe procederse a realizar una tasación de su valor, y el convenio debe dejar clara la naturaleza de la aportación (a título gratuito, a cambio de obra futura, con identificación de la misma, u otra remuneración).

**QUINTA.** - La sociedad ha manifestado que no dispone de instrucciones, normas internas ni manuales de procedimientos. Tampoco dispone de Plan estratégico, ni plan de auditoría interna.

La sociedad no tiene establecidos objetivos e indicadores para la medición de los resultados de las actuaciones: afectación a la vida y movilidad de la ciudad, niveles de permeabilidad...



## II. RESULTADOS DEL TRABAJO

La AVVGAH es una sociedad mercantil pública creada en desarrollo del **Protocolo de 05 de marzo de 2010**, suscrito por el extinto Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y ADIF, con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las obras para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Vitoria-Gasteiz y la transformación urbanística derivada de dichas obras.

La sociedad forma parte de un conjunto de 13 sociedades que se crearon en el periodo 2002-2010 en otras tantas ciudades y que se conocen genéricamente con el nombre de sociedades de integración del ferrocarril.

La sociedad se constituyó el 16 de diciembre de 2010 con un capital social de 600.000 euros, distribuido entre ADIF (50%), el Gobierno Vasco (25%), el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz (15%) y la Diputación Foral de Álava (10%). En esta misma fecha se aprueban los estatutos iniciales, que fueron modificados el 02 de agosto de 2018, afectando a los artículos 24 (Consejo de Administración) y 34 (Comisión de auditoría).

Asimismo, el 16 de diciembre de 2021 se aprueban nuevos estatutos.

El 17 de enero de 2019 se celebra una sesión del Consejo de Administración de la AVVGAH en el que se informa del estudio realizado sobre una nueva solución para la integración del ferrocarril en Vitoria - Gasteiz, diferente a la contemplada en el protocolo de 2010. En base al citado acuerdo, se aprueba un nuevo protocolo, de fecha 09 de febrero de 2022. En él no se hace referencia a la variación de los costes del proyecto ni a la financiación de los mismos, tampoco a las razones que han llevado a esta nueva solución, ni al por qué la anterior solución ya no era viable, si por motivos técnicos o económicos.

### 1. DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES

#### 1.1. PROTOCOLO DE 05 DE MARZO DE 2010

La opción por un Protocolo de colaboración y no por un convenio supone la ausencia de obligaciones jurídicas *stricto sensu*. Esta naturaleza se refleja en el contenido del mismo, ya que



recoge una serie de principios y líneas generales de actuación que han de regir la colaboración de las partes en la definición y ejecución de un proyecto común, siendo necesaria la posterior concreción tanto del proyecto como de las concretas obligaciones de cada parte.

A través de la firma del citado Protocolo, las administraciones y entidades públicas firmantes, ADIF, Gobierno Vasco, Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz y Diputación Foral de Álava, deciden la creación en el plazo de dos meses de una Sociedad que se constituirá con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones previstas en el Protocolo y para promover la transformación urbanística derivada de las obras en él previstas. Para ello, la Sociedad:

1. Definirá la propuesta global de actuación urbanística concertada en este ámbito.
2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte, definiendo sus costes.
3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

Podemos observar que, en la fecha de elaboración de este informe, no se han definido aún los costes específicos, estableciendo meras estimaciones, ni se han firmado instrumentos de gestión con obligaciones jurídicas concretas para las partes.

Los objetivos fijados en el Protocolo de 05 de marzo de 2010, fueron:

1. Mejora del servicio de viajeros mediante el traslado de la actual estación de pasajeros a la nueva área de centralidad prevista al Norte de la ciudad.
2. Transformación de la estación en Estación Intermodal de Transporte capaz de atender en condiciones adecuadas el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios, mejorar su accesibilidad.
3. Complementar estos objetivos con la mejora de la integración del pasillo ferroviario en el medio urbano en el que se inserta, creando nuevos espacios ciudadanos, zonas verdes y ejes de comunicación como resultado de la urbanización de los espacios que resulten liberados con la remodelación de las instalaciones ferroviarias, creando un nuevo Bulevar que conecte las expansiones Este y Oeste de la ciudad con el Ensanche tradicional, a través de la actual Plaza de la Estación.



4. La liberación del suelo no necesario para el uso ferroviario permitirá la obtención de recursos económicos, que reinvertidos, permitirán costear las actuaciones necesarias de infraestructura y urbanísticas necesarias.
5. Construcción de un trazado soterrado que dé servicio a la nueva estación.

Del Protocolo se extraen los siguientes compromisos de las partes;

En el caso de ADIF, se compromete a costear las actuaciones para la llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria a la ciudad de Vitoria-Gasteiz, se responsabilizará de las actuaciones ferroviarias, tramitando y aprobando el Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, como fase previa a la aprobación de los proyectos de construcción.

El Estudio Informativo del Proyecto de Integración del Ferrocarril cuenta con los siguientes objetivos:

1. Sustitución de la actual estación de ferrocarril por una nueva que favorezca la intermodalidad del transporte.
2. La construcción de un trazado soterrado que dé servicio a la nueva estación, apto para circulaciones en alta velocidad en ancho UIC y convencionales en ancho ibérico, y que dé continuidad a las circulaciones hacia la nueva línea de alta velocidad Vitoria-Bilbao-San Sebastián y hacia la línea Madrid-Hendaya.

En el caso del Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, se comprometen a través del Protocolo a tramitar y aprobar las modificaciones necesarias del planeamiento urbanístico vigente y aportarán financiación.

En virtud de este planeamiento, a los suelos ferroviarios propiedad del Estado y ADIF, les corresponderá un aprovechamiento lucrativo no inferior a 116.462 metros cuadrados de techo edificables.

Asimismo, el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, se comprometía a tramitar prioritariamente y a aprobar el proyecto de reparcelación del sector, adjudicando a la AVVGAH los aprovechamientos, con sus fincas de resultados generados por los terrenos expropiados a los titulares.

En el Protocolo, se establecían como fines básicos de la futura Sociedad (AVVGAH), los siguientes:



1. La financiación de la parte que le corresponde de las actuaciones previstas en el protocolo y la gestión del desarrollo urbanístico y de la ejecución de las obras de infraestructura.
2. Definir la propuesta global de la actuación urbanística.
3. Elaborar los estudios y propuestas para la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transporte.
4. Crear los instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos acordados.

Se establecía como coste estimado del proyecto, 511 millones de euros, comprometiéndose las partes a financiar esta cantidad mediante aportaciones del Ministerio de Fomento, Gobierno Vasco, Diputación Foral de Álava y Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz, así como con cargo a los recursos económicos obtenidos por la actuación urbanística llevada a cabo la AVVGAH sobre los suelos de titularidad del Ministerio de Fomento y ADIF.

#### ESQUEMA DE FINANCIACIÓN

El Protocolo concluye con un Anexo, que incluye la estimación preliminar de costes.

Concepto	Presupuesto	Mº de Fomento	Ayto. de Vitoria-Gasteiz	Gobierno Vasco	Diputación Foral de Álava	Aprovechamientos (sociedad)	millones de €
Obras ferroviarias	476,0	142,0	67,0	117,0	50,0	135,0	
Obras de urbanización	35,0						
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>	<b>511,0</b>	<b>142,0</b>	<b>67,0</b>	<b>117,0</b>	<b>50,0</b>	<b>135,0</b>	

Como se puede observar, el Protocolo no define de forma clara y concreta todos los costes e ingresos de la operación:

- No se incluyen los costes operativos y financieros de la sociedad a crear.



- Los costes de urbanización de los terrenos liberados y los ingresos por su venta se netean, reflejando la cifra de la plusvalía esperada.
- No incluye los costes e ingresos de la remodelación no ferroviaria de la estación y los ingresos de su explotación comercial.

#### **CONCLUSIONES:**

- A) En el Protocolo analizado se contemplan las actuaciones a realizar de manera genérica. Indica los recorridos a los que afecta y la ubicación de las obras a realizar.
- B) No se fijan los objetivos claros y concretos a alcanzar con las actuaciones, ni indicadores para medir el grado de consecución de los objetivos.
- C) El Protocolo de 5 de marzo de 2010 establecía una ubicación de la estación y de las obras, distinta a la contemplada en el vigente Protocolo de 2022. Revisada la documentación aportada durante la realización de la presente auditoría, se observa que no hay documentos que justifiquen ninguna de las dos soluciones, ni del cambio de solución desde un punto de vista comparativo, de costes, de sobredimensionalidad, etcétera...
- D) No existe un cronograma de ejecución ni una estimación del plazo de ejecución.
- E) Se establece a qué partícipes corresponde la financiación y la ejecución de manera genérica.
- F) El Protocolo recoge una estimación muy poco detallada de los costes operativos y de los ingresos de la operación. No se aportan estudios de costes, ni la base en la que se documenta la estimación de ingresos.
- G) No se establecen criterios de corrección de desviaciones en los ingresos y costes estimados.
- H) El Protocolo establece que todos los recursos económicos que se obtengan por la sociedad AVVGAH como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos, se aplicarán a la ejecución con un orden de prioridad definido en el propio Protocolo.



## 1.2. PROTOCOLO DE 09 DE FEBRERO DE 2022

Con fecha 17 de enero de 2019, se celebró una sesión del Consejo de Administración de la AVVGAH en la que se informó sobre el estudio de viabilidad funcional realizado en 2018, de una nueva solución para la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz desarrollada por impulso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno Vasco. Este estudio de viabilidad planteaba una nueva propuesta de integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz diferente a la contemplada en el Protocolo de 2010.

En la citada sesión, el Consejo de Administración acordó solicitar al MITMA la tramitación del correspondiente nuevo Estudio Informativo recogiendo la mencionada solución.

Esta nueva propuesta contempla:

1. Tramo urbano:

- Soterramiento de las vías de 3,61 km.
- Nueva estación de viajeros soterrada en el entorno de la estación actual de Eduardo Dato.
- Un nuevo vial soterrado, desde el entorno de Portal de Castilla hasta la altura de la calle del Ferrocarril, de dos carriles.
- Urbanización de una gran zona verde en la actual playa de vías en el entorno de la actual estación de Eduardo Dato, remodelación del paseo de la Estación.

2. Nudo de Arkaute al este de la ciudad.

El nuevo Estudio Informativo fue aprobado inicialmente y publicado el inicio de la información pública en el BOE de 5 de julio de 2019.

Teniendo en cuenta esta solución distinta a la contemplada en el Protocolo de 2010 y en los Estatutos iniciales de la AVVGAH, y con el ánimo de impulsar y agilizar las actuaciones relativas al desarrollo de la alta velocidad y la integración del ferrocarril en la ciudad de Vitoria-Gasteiz, el



Consejo de Administración acordó en sesión de 10 de mayo de 2021, la creación de un grupo de trabajo con los siguientes objetivos:

1. Proponer las bases de un nuevo convenio en el que se analice la financiación de las actuaciones.
2. Elaborar un cronograma que estudie las posibilidades técnicas y jurídicas, para una vez aprobado definitivamente el Estudio Informativo, se pueda proceder a la aprobación de los proyectos constructivos en el más corto plazo y a la licitación de las obras.
3. Plantear una estructura social de gestión que desarrolle los proyectos que deben llevarse a cabo.

En sesión de la Junta de Accionistas de 16 de diciembre de 2021 se aprobó la modificación de los estatutos para su adaptación a las modificaciones de la Ley de Sociedades de Capital, y para la adaptación de su objeto considerando la solución de integración que se plantea en este Protocolo.

En virtud del presente Protocolo las partes se comprometen dentro de los siguientes ámbitos de actuación:

- El Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Álava y el Ayuntamiento de Vitoria-Gasteiz colaborarán con el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en la resolución de consultas sobre documentación ambiental, durante la evaluación ambiental del nuevo Estudio Informativo.
- El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana aprobará el nuevo Estudio Informativo de la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.
- ADIF-Alta Velocidad licitará la redacción del proyecto básico para la Integración del Ferrocarril en Vitoria-Gasteiz.

La cláusula tercera del nuevo Protocolo, establece que éste no supone gasto ni dará lugar a contraprestación financiera entre las partes firmantes.

Este Protocolo se suscribe en virtud del artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, no supone ninguna obligación jurídica para las partes ni ningún deber de exclusividad, entendiendo que las partes pueden acudir a otros canales diferentes de los expuestos en el Protocolo, si consideran que puede conllevar a un mejor cumplimiento de sus fines.

**CONCLUSIONES:**

- A) En el Protocolo analizado se contemplan las actuaciones a realizar. Indica los recorridos a los que afecta y la ubicación de las obras previstas.
- B) No se fijan los objetivos claros y concretos a alcanzar con las actuaciones, ni indicadores para medir el grado de consecución de los objetivos.
- C) El nuevo Protocolo contempla soluciones totalmente distintas al Protocolo inicial, sin aportar documentación clara que justifique ninguna de las dos soluciones, ni del porqué del cambio de solución desde un punto de vista comparativo, de costes, de sobredimensionalidad, etcétera...
  - I) No existe un cronograma de ejecución ni una estimación del plazo de ejecución.
  - D) En el Protocolo inicial se establecía a qué partícipes corresponde la financiación y la ejecución. En el nuevo Protocolo no hay mención al respecto.
  - E) En el Protocolo inicial hay una estimación muy poco detallada de los costes operativos y de los ingresos, no obstante, en el nuevo Protocolo no hay estimaciones al respecto.
  - F) No hay estudios de costes y la estimación de ingresos.
  - G) En el nuevo Protocolo se establece que no supone gasto, así como que, no supone ninguna obligación jurídica para las partes ni ningún deber de exclusividad, entendiendo que las partes pueden acudir a otros canales diferentes de los expuestos en el Protocolo, si consideran que puede conllevar a un mejor cumplimiento de sus fines.

Asimismo, según el Protocolo de 2010 el presupuesto era de 511 millones de euros, mientras que, en el Protocolo de 2022, no se establece ninguna referencia al presupuesto. En la documentación aportada por ADIF, se observa la cuantificación del proyecto propuesto en 2019, en 830 millones de euros.

Podemos observar que se trata de un nuevo proyecto y no de mejoras sobre el proyecto inicial, no estableciéndose de manera clara los motivos de la modificación sustancial.



### 1.3. EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS

El proyecto goza de cierto detalle en cuanto a la planificación espacial, es decir, los tramos de soterramiento, las calles por las que pasarán las vías, estudios hidrográficos y geológicos de la zona, etcétera.... No obstante, se observa poco detalle en cuanto a los estudios en que se basan los ingresos estimados, la cronología de las actuaciones y a quién corresponde cada actuación, las aportaciones a efectuar por los socios o los criterios de corrección de desviaciones.

Se ha obtenido un listado de las actuaciones de integración del ferrocarril previstas, analizando la información sobre los costes incurridos y pendientes, fecha de inicio y de finalización real o prevista y estado de ejecución de cada una de ellas, junto con la indicación de si se ejecutan directamente por la sociedad o se han encomendado o encomendarán a alguno de los socios.

Actuaciones de integración ferroviaria previstas	Fecha inicio	Fecha fin	Estado
Conexión con LAV Burgos-Vitoria Fase I (Obras)	07/07/2021	07/12/2022	Finalizadas
Conexión con LAV Burgos-Vitoria Fase II (Obras)	01/08/2022	01/08/2023	En ejecución
Nudo Arkaute (Obras)	Pendiente proyecto	Pendiente proyecto	Sin iniciar
Soterramiento (Obras)	Pendiente proyecto	Pendiente proyecto	Sin iniciar
Estación (Obras)	Pendiente proyecto	Pendiente proyecto	Sin iniciar
Redacción de proyectos y direcciones de obra	09/07/2022	09/07/2024	En redacción

Respecto a las actuaciones que ejecuta directamente la sociedad, no existen contratos, ni se han llevado a cabo actuaciones ferroviarias por el momento.

Respecto de las actuaciones ferroviarias previstas, se han obtenido los datos que se muestran a continuación. Se puede observar la generalidad de los mismos, y, por tanto, la falta de concreción de las estimaciones de gastos.



	Estimación de costes según Protocolo de 05/03/2010	Cifras actualizadas a diciembre de 2021	Cantidades efectivamente invertidas a diciembre de 2021	Cantidades pendientes a diciembre de 2021
Nudo Arkaute		235.280.000,00€	- €	235.280.000,00€
Conexión con LAV Burgos - Vitoria				
Soterramiento	476.000.000,00€	582.330.000,00€	- €	582.330.000,00€
Estación				
Redacción de proyectos y dirección de obra		53.100.000,00€	1.460.000,00€	51.640.000,00€
<b>TOTAL</b>	<b>476.000.000,00€</b>	<b>870.710.000,00€</b>	<b>1.460.000,00€</b>	<b>869.925.000,00€</b>



Como se puede observar, en lo que respecta a las actuaciones de integración ferroviaria, se ha incrementado el presupuesto inicial estimado en 394,71 millones de euros, suponiendo un incremento en términos porcentuales de casi el 83% de los costes previstos.

Asimismo, del análisis se desprende que la mayoría de costes están pendientes de realizarse. De los 901,76 millones de euros de estimación total del proyecto, se prevén para actuaciones de integración ferroviaria 870,71 millones de euros, de los cuales únicamente se ha incurrido en 1,46 millones de la redacción de proyectos, que han sido financiados por ADIF - AV. Asimismo, la modificación del proyecto inicial supone la adaptación, al menos, del estudio informativo de 2011, valorado en 620.000 euros.

Como ya se ha expuesto anteriormente, no se establecen en los Protocolos objetivos concretos, ni indicadores para su medición.

#### **1.4. EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS**

Se ha obtenido de la Sociedad un listado de las actuaciones urbanísticas previstas, analizando la información sobre los costes incurridos y pendientes, fecha de inicio y de finalización real o prevista y estado de ejecución de cada una de ellas, junto con la indicación de si se ejecutan directamente por la sociedad o se han encomendado o encomendarán a alguno de los socios.

Respecto a las actuaciones que ejecuta directamente la sociedad, no existen contratos, ni se han llevado a cabo actuaciones urbanísticas por el momento.

Respecto de las actuaciones urbanísticas previstas, se han obtenido los datos que se muestran a continuación. Se puede observar la generalidad de los mismos y, por tanto, la falta de concreción de las estimaciones de gastos.



	<b>Estimación de costes según Protocolo de 05/03/2010</b>	<b>Cifras actualizadas a diciembre de 2021</b>	<b>Cantidades efectivamente invertidas a diciembre de 2021</b>	<b>Cantidades pendientes a diciembre de 2021</b>
Urbanización	35.000.000,00€	30.900.000,00€	- €	30.900.000,00€
<b>TOTAL</b>	<b>35.000.000,00€</b>	<b>30.900.000,00€</b>	<b>- €</b>	<b>30.900.000,00€</b>

Como se puede apreciar en el cuadro anterior, todos los costes previstos son costes pendientes de ejecución ya que aún no se han iniciado las actuaciones de urbanización, ni se concreta una fecha prevista para ello.

Según lo establecido en el Protocolo inicial de 2010, a los suelos ferroviarios titularidad del Estado y ADIF, les corresponderá un aprovechamiento lucrativo neto no inferior a 116.462 m<sup>2</sup> de techo edificable. Esta edificabilidad se destinaría en un porcentaje no inferior al 70% a uso residencial y el resto a usos terciarios (comercial, oficinas y hotelero). Dentro de la edificabilidad residencial, un porcentaje no menor del legalmente obligatorio sería destinado viviendas sometidas a algún régimen de protección pública.

El valor bruto de mercado de los aprovechamientos generados por los suelos ferroviarios se estimaba en un valor no inferior a 135 millones de euros y sus cargas de urbanización en un valor no superior a 35 millones de euros. El valor neto resultante, estimado en 100 millones de euros, se destinaría a financiar las actuaciones previstas en el Protocolo con el orden de prioridad en él establecido.

Sin embargo, en la propuesta de integración ferroviaria realizada por el MITMA el 14 de enero de 2019, se determina que se podrían generar unos aprovechamientos de unos 159.000 m<sup>2</sup> de uso residencial (1.326 viviendas), 18.745 m<sup>2</sup> de uso comercial, 8.800 m<sup>2</sup> de equipamiento universitario



y 18.165 m<sup>2</sup> de equipamientos, urbanizando un ámbito de unos 390.000 m<sup>2</sup>, teniendo previsto urbanizar un ámbito de 390.000 m<sup>2</sup>, en los que se desarrollará:

- Una gran zona verde.
- Una línea de tranvía a lo largo del ámbito.
- Un vial de tráfico bajo tierra de dos carriles por sentido.
- La construcción de unas 1.326 viviendas y edificios de oficinas.

No obstante, no se establecen en los Protocolos objetivos concretos, ni indicadores para su medición. No se establece un cronograma de actuaciones, ni hasta la fecha, se han ejecutado actuaciones de urbanización.

## 2. VALORACIÓN DE LAS EXISTENCIAS

### 2.1. VALORACIÓN Y RECUPERABILIDAD DE LAS EXISTENCIAS

La sociedad AVVGAH, como el resto de Sociedades de Integración del Ferrocarril, **nació bajo el presupuesto de resultado equilibrado**, obteniendo ingresos por la recepción, urbanización y venta de solares, junto con las aportaciones de los socios, e incurriendo en gastos en su actividad relativa a promoción de terrenos y a la ejecución y entrega a los socios de actuaciones de integración ferroviaria y urbana.

En el planteamiento inicial, el resultado del conjunto de actividades a realizar por las SIF para cumplimentar su objeto social tendría que ser equilibrado, tanto económica como financieramente. La desviación respecto a ese equilibrio, si se produjese, sólo se conocería, en términos globales, en el ejercicio en el que finalice el cumplimiento del protocolo por el que fue creada la sociedad.

Teniendo en cuenta la naturaleza y actividades de estas Sociedades, denominadas “monoproyecto”, **la totalidad de los gastos generales y financieros del ejercicio se reparten entre los trabajos de ejecución** de actuaciones de integración y de urbanización de solares, de modo que **el resultado contable es cero**<sup>2</sup>.

---

<sup>2</sup> Esta contabilización se basa en la consulta formulada al ICAC en 2006 por una de estas SIF, Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.



No obstante, dada la escasa actividad realizada por la sociedad AVVGAH desde su creación en 2010 hasta la fecha actual, no se han generado gastos operativos o financieros que permitan comprobar los criterios contables seguidos por ésta.

En el siguiente cuadro se muestra el balance de la sociedad desde 2018 hasta 2021.

### CUENTAS ANUALES DE AVVGAH

(Datos CCAA Formuladas-expresado en €)

BALANCE	2021	2020	2019	2018
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
I. Inmovilizado intangible	0,00	0,00	0,00	0,00
II. Inmovilizado material	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>560.499,55</b>	<b>568.410,46</b>	<b>575.395,27</b>	<b>583.251,39</b>
II. Existencias	0,00	0,00	0,00	0,00
III. Deudores comerciales y o.c.c.	1.270,64	1.361,59	1.480,95	957,80
VI. Periodificaciones a C/P	497,79	476,95	476,95	476,95
VII. Efectivo	558.731,12	566.571,92	573.437,37	581.816,64
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>560.499,55</b>	<b>568.410,46</b>	<b>575.395,27</b>	<b>583.251,39</b>
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>560.253,80</b>	<b>568.272,91</b>	<b>575.515,27</b>	<b>593,07</b>
<b>A-1) Fondos propios</b>	<b>560.253,80</b>	<b>568.272,91</b>	<b>575.515,27</b>	<b>593,07</b>
I. Capital social	600.000,00	600.000,00	600.000,00	600.000,00
III. Reservas	6.260,43	6.260,43	6.260,43	6.260,43
V. Resultados de ejercicios anteriores	<37.987,52>	<30.745,16>	<23.009,94>	<17.995,42>
VII. Resultado del ejercicio	<8.019,11>	<7.242,36>	<7.735,22>	<5.014,52>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
III. Deudas con empresas del grupo a L/P	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>245,75</b>	<b>137,55</b>	<b>&lt;120,00&gt;</b>	<b>0,90</b>
III. Deudas a corto plazo	0,00	0,00	0,00	0,00
V. Acreedores comerciales y o.c.p.	245,75	137,55	<120,00>	0,90
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>560.499,55</b>	<b>568.410,46</b>	<b>575.395,27</b>	<b>583.251,39</b>

Esta contabilización supone que la sociedad no cuenta con existencias ni activos no corrientes.

La principal partida del activo de la sociedad es la tesorería que supone prácticamente el 100% del activo total.

En cuanto al análisis de su cuenta de resultados, la sociedad AVVGAH ha generado cada año resultados negativos como consecuencia de los gastos corrientes que sufraga, especialmente servicios de profesionales independientes.

Según han declarado los responsables de la sociedad AVVGAH, ésta no ha ejecutado actuaciones, no existiendo costes relacionados con su objeto social.



Tras el análisis por este equipo de control de los informes de auditoría de las Cuentas Anuales de la sociedad de los últimos tres ejercicios auditados, estos concluyen que “Existe una incertidumbre material que puede generar dudas significativas sobre la capacidad de la Sociedad para continuar como empresa en funcionamiento”.

### 3. FINANCIACIÓN

Conforme a las previsiones iniciales contenidas en el Protocolo de 2010, la operación de integración, a ejecutar conforme se acuerde entre las administraciones competentes y la sociedad, se financiaría por una parte mediante las aportaciones iniciales de los socios, con el siguiente desglose:

Aportaciones de las partes a la AVVGAH	600.000,00 €
--	--------------

Ministerio de Fomento (ADIF)	50%	300.000,00 €
Gobierno Vasco	25%	150.000,00 €
Diputación Foral de Álava	10%	60.000,00 €
Ayuntamiento de Vitoria	15%	90.000,00 €

En el citado Protocolo inicial de 2010, se estimaba un coste total de las actuaciones de 476 millones de euros, financiándose por las partes del siguiente modo:

Ministerio de Fomento a través de ADIF	Adaptación de accesos ferroviarios a la estación para la llegada de la Línea de Alta Velocidad en superficie	142.000.000,00 €
Gobierno Vasco	Aportación a la financiación de las actuaciones	117.000.000,00 €
Diputación Foral de Álava	Aportación a la financiación de las actuaciones	50.000.000,00 €
Ayuntamiento de Vitoria	Aportación a la financiación de las actuaciones	67.000.000,00 €
		<b>376.000.000 €</b>



El resto se financiaría con los recursos económicos obtenidos por la actuación urbanística llevada a cabo por la AVVGAH sobre los suelos propiedad del Ministerio de Fomento y ADIF.

Como ya se ha puesto de manifiesto en el presente informe, el proyecto se modifica, dando lugar a un nuevo Protocolo en 2022. De él se desprenden los siguientes datos relativos al coste estimado del proyecto y su financiación:

<b>Coste estimado de las actuaciones</b>		<b>901.760.000,00 €</b>
Ministerio de Fomento a través de ADIF	Adaptación de accesos ferroviarios a la estación para la llegada de la Línea de Alta Velocidad	142.000.000,00 €
Gobierno Vasco	Aportación a la financiación de las actuaciones	117.000.000,00 €
Diputación Foral de Álava	Aportación a la financiación de las actuaciones	50.000.000,00 €
Ayuntamiento de Vitoria	Aportación a la financiación de las actuaciones	67.000.000,00 €
Sociedad	Capital	600.000,00 €
	Suelos: importe estimado según estudio realizado en 2012 por el Ayuntamiento de Vitoria	135.000.000,00 €
	Devolución IVA y otros	133.050.000,00 €



Si comparamos las estimaciones iniciales con las previstas en 2021, el resultado es el siguiente:

		Convenio inicial	Modificación 2021	Variación
Coste estimado de las actuaciones		476.000.000,00 €	901.760.000,00 €	425.760.000,00 €
Ministerio de Fomento a través de ADIF	Adaptación de accesos ferroviarios a la estación para la llegada de la Línea de Alta Velocidad en superficie	142.000.000,00 €	142.000.000,00 €	- €
Gobierno Vasco	Aportación a la financiación de las actuaciones	117.000.000,00 €	117.000.000,00 €	- €
Diputación Foral de Álava	Aportación a la financiación de las actuaciones	50.000.000,00 €	50.000.000,00 €	- €
Ayuntamiento de Vitoria	Aportación a la financiación de las actuaciones	67.000.000,00 €	67.000.000,00 €	- €
Sociedad	Capital inicial, venta de suelos, IVA y otros	100.000.000,00 €	268.650.000,00 €	168.650.000,00 €
<b>DÉFICIT</b>		- €	<b>257.110.000,00 €</b>	<b>257.110.000,00 €</b>

De este análisis, podemos concluir que no se modifican los cometidos inicialmente atribuidos a cada una de las partes, ni la financiación a aportar por cada una de ellas, pero sí la financiación que corresponde a la AVVGAH, modificando las previsiones sobre las cantidades obtenidas por la venta de suelos, devoluciones de IVA y otros (incrementando las previsiones en 168 millones de euros) y definiendo un déficit en la financiación de más de 257 millones de euros.



	Estimación de costes según Protocolo de 05/03/2010	Cifras actualizadas a diciembre de 2021	Cantidades efectivamente invertidas a diciembre de 2021
<b>Actuaciones de integración ferroviaria</b>			
Nudo Arkaute		235.280.000,00€	- €
Conexión con LAV Burgos -Vitoria			
Soterramiento	476.000.000,00€	582.330.000,00€	- €
Estación			
Redacción de proyectos y dirección de obra		53.100.000,00€	1.460.000,00€
<b>Actuaciones urbanísticas</b>			
Urbanización	35.000.000,00€	30.900.000,00€	- €
<b>Otros costes</b>			
Operativos	- €	150.000,00€	- €
<b>TOTAL</b>	<b>511.000.000,00€</b>	<b>901.760.000,00€</b>	<b>1.460.000,00€</b> Financiado por el Grupo MITMA

Las cantidades efectivamente invertidas (1.460.000,00 euros), suponen:

- 620.000 euros correspondientes a la redacción del proyecto básico de plataforma para la integración del ferrocarril, financiado por ADIF - AV y adjudicado el 23 de mayo de 2011.



Se significa que, al modificarse el Estudio Informativo, contemplando un trazado diferente, este proyecto está pendiente de adaptación a la nueva solución.

- 320.000 euros en el estudio y seguimiento hidrogeológico para la integración del ferrocarril en Vitoria – Gasteiz, adjudicado el 16 de octubre de 2012 y financiado por ADIF - AV.
- 520.000 euros en el proyecto básico y de construcción de la plataforma de la conexión de la línea de Alta Velocidad Burgos-Vitoria con la integración del ferrocarril en Vitoria-Gasteiz. Financiado por ADIF - AV, adjudicado el 02 de agosto de 2018.

Los costes pendientes de incurrir a diciembre de 2022 son de 900,3 millones de euros, lo que supone más de un 99% del presupuesto total. Tampoco hay acuerdos concretos sobre la financiación de las actuaciones pendientes, como se puede observar en el siguiente cuadro:

	<b>Estimaciones actualizadas a diciembre de 2021</b>	<b>Financiación a diciembre de 2021</b>
<b>Actuaciones de integración ferroviaria</b>		
Nudo Arkaute	235.280.000,00€	
Conexión con LAV Burgos -Vitoria		Pendiente de acuerdo
Soterramiento	582.330.000,00€	
Estación		
Redacción de proyectos y dirección de obra	53.100.000,00€	ADIF - AV
<b>Actuaciones urbanísticas</b>		
Urbanización	30.900.000,00€	Pendiente de acuerdo
<b>Otros costes</b>		
Operativos	150.000,00€	AVVGAH
<b>TOTAL</b>	<b>901.760.000,00€</b>	



La previsión de costes asciende a 901,76 millones de euros, de los cuales únicamente se han ejecutado 0,15 millones, correspondientes en su totalidad a costes operativos. La entidad no ha incurrido en costes financieros.

### 3.1. EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN

La sociedad no ha ejecutado actuaciones, por tanto, no existen expedientes de contratación relacionados con su objeto social. Los únicos contratos suscritos por la sociedad AVVGAH se refieren a seguros y auditoría.

### 3.2. APORTACIONES DE LOS SOCIOS

Como ya se ha indicado en el presente informe, las aportaciones de los socios han consistido en su participación en el capital inicial:

Aportaciones de las partes a la AVVGAH	600.000,00 €	
Ministerio de Fomento (ADIF)	50%	300.000,00 €
Gobierno Vasco	25%	150.000,00 €
Diputación Foral de Álava	10%	60.000,00 €
Ayuntamiento de Vitoria	15%	90.000,00 €

En relación con las aportaciones de suelo a cambio de obra futura, tras el análisis del Protocolo inicial y del Protocolo de 2022, sobre la fijación con mayor o menor claridad de las aportaciones a efectuar por los socios a la sociedad, identificación del suelo y/o derechos urbanísticos a entregar y su naturaleza (aportaciones de suelo a título gratuito, a cambio de obra futura u otra remuneración), y definición las obras a entregar a cada socio, podemos observar que para la formalización de la puesta a disposición de los terrenos, se suscribirán acuerdos específicos en los que se concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios públicos del suelo.

No hay un documento que detalle las aportaciones de suelo o derechos urbanísticos a aportar por cada socio, así como las contraprestaciones recibidas por ellos.



Firmado electrónicamente por:

Ana Luna García González, Interventora Territorial de Álava.

*El presente informe puede contener información sensible o de carácter reservado y le ha sido remitido por la Intervención General de la Administración del Estado por ser usted uno de los destinatarios legales del mismo conforme a lo previsto en el Título VI de la Ley 47/2003, de 26 de noviembre, General Presupuestaria y su normativa de desarrollo. Fuera de estos supuestos la Intervención General de la Administración del Estado está sometida por ley al deber de confidencialidad y secreto en relación con su contenido, por lo que queda usted responsable de su tratamiento y difusión, la cual deberá respetar en todo caso la normativa de protección de datos y demás que pudiera resultar de aplicación.*