



MINISTERIO
DE HACIENDA
Y FUNCIÓN PÚBLICA

INTERVENCIÓN GENERAL DE LA
ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO
INTERVENCIÓN TERRITORIAL DE ALICANTE

OFICIO

S/REF

N/REF

FECHA

IT ALICANTE 2022-531 JRA

Alicante, a 24 de marzo de 2023

ASUNTO

Remisión informe auditoría de cumplimiento y operativa.

DESTINATARIO: SR. DIRECTOR GENERAL DE ALTA VELOCIDAD ALICANTE
NODO DE TRANSPORTE, S.A.
D. Francisco Javier Martínez Barco
Avenida Salamanca 14, 03005 Alicante

Se remite informe de auditoría de cumplimiento y operativa relativo al control 2022/531, incluido en el Plan Anual de Control Financiero y Auditoría Pública de 2022.

Dicho control tiene su fundamento legal en el artículo 170 de la Ley General Presupuestaria nº 47/2003, de 26 de noviembre y Resolución de 30 de julio de 2015, de la Intervención General de la Administración del Estado, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de la auditoría pública.

Según lo dispuesto en la instrucción vigésima de la Resolución de la Intervención General de la Administración del Estado de 30 de julio de 2015 por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de auditoría pública, se deberán comunicar a este órgano de control las medidas correctoras que tiene previsto adoptar y el calendario previsto para atender las deficiencias puestas de manifiesto en el informe.

EL INTERVENTOR TERRITORIAL

Fdo.: Juan Ruiz-Rico Alcaide

Plaza de la Montañeta, nº 8
03071 - Alicante
TEL: 965 14 70 60
FAX: 965 20 47 16



MINISTERIO
DE HACIENDA Y
FUNCIÓN PÚBLICA

INTERVENCIÓN GENERAL DE
LA ADMINISTRACIÓN DEL ESTADO

INTERVENCIÓN TERRITORIAL DE
ALICANTE

ALTA VELOCIDAD ALICANTE NODO DE TRANSPORTE S.A.(AVANT)

Informe de Auditoría de Cumplimiento y Operativa

Plan de Auditoría 2022

Código AUDInet 2022/531

Intervención Territorial de Alicante

**ALTA VELOCIDAD ALICANTE NODO DE TRANSPORTES.A. (AVANT).
INFORME PROVISIONAL
DE AUDITORÍA DE CUMPLIMIENTO Y OPERATIVA.**



ÍNDICE

I.- DICTAMEN EJECUTIVO	2
I.1.- INTRODUCCIÓN	2
I.2.- CONSIDERACIONES GENERALES	3
I.3.- OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO	5
I.4.- VALORACIÓN GLOBAL	6
I.5.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	6
CONCLUSIONES	6
RECOMENDACIONES	6
II.- RESULTADOS DEL TRABAJO	11



I.- DICTAMEN EJECUTIVO

I.1.- INTRODUCCIÓN

La Intervención General de la Administración del Estado, a través de la Intervención Territorial de Alicante, en ejercicio de las competencias atribuidas en los artículos 169 y 170 de la Ley General Presupuestaria y de acuerdo con el Plan de Auditorías 2022, ha realizado una auditoría de cumplimiento y operativa de la sociedad ALTA VELOCIDAD ALICANTE NODO DE TRANSPORTE S.A.(AVANT).

Nuestro trabajo se ha realizado de acuerdo con las Normas de Auditoría del Sector Público y las normas técnicas que las desarrollan.

Con fecha 13 de septiembre de 2022 se notificó a la sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A. la realización de dicho control.

Con fecha 15 de febrero de 2023 se emitió el informe provisional que fue remitido para alegaciones, concediéndose al efecto el plazo de 15 días. La sociedad solicitó ampliación del plazo de alegaciones a lo que se accedió en atención a la conveniencia de recabar observaciones de todos los socios, quedando el plazo ampliado hasta el 22 de marzo de 2023.

Con fecha 21 de marzo de 2021 se recibe escrito con ASUNTO "Observaciones al informe provisional auditoría de cumplimiento y operativa . Ejercicio 2022". En dicho escrito se comunica a esta Intervención territorial que *"La Sociedad a través de la comisión de Auditoría de la Sociedad celebrada el pasado 13 de marzo, ha adoptado el acuerdo de no presentar alegaciones al informe provisional de la auditoría de cumplimiento y operativa relativo al control 2022/531, incluido en el Plan Anual de Control Financiero y Auditoría Pública de 2022. Tras analizar el mismo los representantes de los socios en dicha comisión han considerado que el informe emitido no recoge ninguna cuestión que deba ser objeto de alegación."*



Así mismo no nos consta que los socios de manera individual vayan a presentar alegaciones al mismo. En este sentido se han manifestado sus representantes en la comisión de auditoría celebrada.

No obstante lo anterior sí que se ha considerado oportuno haceros llegar algunas observaciones en aras a una mayor claridad del informe. (alguna de ellas ya fueron comentadas verbalmente en la reunión mantenida el pasado día 22 de febrero)". Las observaciones se han tenido en cuenta para la redacción del informe definitivo.

I.2.- CONSIDERACIONES GENERALES

La sociedad Alta Velocidad Alicante Nodo de Transporte S.A. (en adelante AVANT) es una sociedad mercantil con personalidad jurídica y patrimonio propios, así como con plena capacidad de obrar.

AVANT se constituyó el 22 de mayo de 2003 de conformidad con el acuerdo Primero del Convenio suscrito el 7 de mayo de 2003 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante, el Gestor de Infraestructuras ferroviarias (GIF) y RENFE.

Tras la entrada en vigor de la Ley 39/2003, del 17 de noviembre, del Sector Ferroviario los accionistas de la AVANT son: Generalitat Valenciana (25,0%), Ayuntamiento de Alicante (25,0%), Adif- Alta Velocidad (30,0%), Adif (7,5%) y Renfe Operadora (12,5%).

AVANT tiene por objeto de conformidad con el Artículo 2º OBJETO SOCIAL de los Estatutos de la sociedad cualesquiera operaciones relacionadas con las siguientes actividades:

- A) Facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de las obras de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Alicante y la promoción de la transformación urbana generada por dichas obras.



- B) El impulso, gestión coordinación y financiación de las actuaciones comprendidas en el mismo que seguidamente se enumeran y las actividades complementarias de estas, así como, en su caso, la realización de aquellas obras que los firmantes del Convenio de Colaboración de 7 de mayo de 2003 le deleguen, que deberá ejecutar dentro de los términos del citado Convenio, y que responden a los siguientes objetivos:
- La reconversión de los accesos ferroviarios a la nueva estación intermodal, mediante la construcción de un trazado adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria y a la llegada de la alta velocidad de forma que sea compatible con la red existente, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la estación desde el entorno de la futura Vía Parque con el fin de posibilitar la permeabilización del actual trazado y liberar el suelo necesario para realizar la operación urbanística.
 - La adaptación de los trazados de mercancías de acceso al puerto a la nueva situación.
 - La sustitución de la actual estación RENFE de Alicante por una intermodal capaz de atender el previsible crecimiento de los servicios ferroviarios y permitir el intercambio con los restantes modos de transporte del área.
 - La potenciación del servicio de cercanías, del tramo Alicante-Elche de la línea Alicante-Murcia mediante la construcción de una variante que elimine la inversión de marcha de san Gabriel y solucione los problemas de integración del ferrocarril en la zona costera situada al sur de este apeadero.
 - El acondicionamiento para cercanías del tramo entre la futura vía Parque y San Vicente del Raspeig.
- C) La realización de operaciones urbanísticas en los terrenos que se declaren innecesarios para el ferrocarril, por haberse procedido al traslado, soterramiento o modificación de las instalaciones ferroviarias, previa



realización de los trámites necesarios para proceder a la desafectación de dichos terrenos y de acuerdo con lo dispuesto en el Convenio de Colaboración del 7 de mayo de 2003.

AVANT se regirá por sus Estatutos y, en lo no previsto en ellos, por las disposiciones legales ordenadoras del régimen jurídico de las Sociedades de Capital y por cualesquiera otras disposiciones generales o particulares que resulten de aplicación, en especial, la ley de Presupuestos, y aquellas normas que se refieran al objeto social.

I.3.- OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO

- Verificar que AVANT ha cumplido con los objetivos establecidos en el Convenio de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante, Renfe y GIF para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante (07/05/2003) y en su Adenda Modificativa (01/10/2019) tanto en relación con las actividades realizadas como con la financiación prevista.
- Verificar la razonabilidad en la planificación de la gestión y el grado de buena gestión (eficacia, eficiencia y economía) tanto en lo referente a las actuaciones de integración ferroviaria como en lo referente a las actuaciones de integración urbana.

El análisis realizado se refiere exclusivamente a los aspectos que expresamente se analizan en el apartado de Resultados del Trabajo, sin que quepa inferir pronunciamiento alguno sobre hechos o situaciones diferentes de los que se describen en la mencionada sección.

Durante la realización de los trabajos no se ha producido ningún hecho que haya determinado una limitación al alcance.



I.4.- VALORACIÓN GLOBAL

Teniendo en cuenta los objetivos y alcance descritos en el apartado anterior, la valoración global sobre los resultados de las actuaciones de control realizadas es la siguiente:

La Sociedad presenta una considerable demora en la finalización de la primera fase de las actuaciones de integración urbanística y está afectada por dos incertidumbres de las que derivan dos riesgos con posibles efectos en la operativa y situación financiera de AVANT (ver conclusión tercera del apartado I.5 de esta informe).

La entidad deberá tener en cuenta las conclusiones y recomendaciones recogidas en este informe, procediendo a la subsanación de las deficiencias detectadas.

I.5.- CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

PRIMERA.- En la Adenda modificativa del **Convenio** de 7 de mayo de 2003 para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante de 1 de octubre de 2019 se corrigieron las deficiencias puestas de manifiesto en el informe del Tribunal de Cuentas en relación con el Convenio inicial : hay una concreción de las actuaciones a desarrollar por la Sociedad y una cuantificación de esas actuaciones, se regula la modalidad de financiación del coste derivado de las actuaciones, se establece un mecanismo de actuación en el caso de incremento de costes, además se incluye un programa de actuaciones en el que se establece el cronograma de las actuaciones a desarrollar y un calendario de aportaciones de los socios.

Ver apartado II. *Resultados del trabajo. Prueba 1. Analisis general del convenio y sus modificaciones*, de este informe

SEGUNDA- La mayor parte de las actuaciones de **integración ferroviaria** concluyeron en 2013, año en el que llegó el AVE a la ciudad de Alicante. En la Adenda Modificativa no se concreta ninguna actuación ferroviaria a ejecutar, estableciéndose al respecto que la ejecución de aquellas actuaciones previstas en el Convenio inicial que no se hayan ejecutado, sólo se abordarán en el caso de que existan excedentes económicos.

Destaca el sobrecoste de las actuaciones desarrolladas en relación con los importes presupuestados en el Convenio inicial.

ACTUACIÓN	SOBRECOSTE (%)
Reconversión de accesos ferroviarios a estación Intermodal incluyendo soterramiento	98,16
Infraestructura y superestructura de la nueva estación Intermodal Alicante	60,89
Variante de trazado de cercanías Alicante-Torrellano	No ejecutada
Acondicionamiento Tramo de Cercanías entre Futura Vía parque y san Vicente del Raspeig	20,29

Respecto a las actuaciones de integración ferroviaria no ejecutadas a fecha de emisión de este informe ver apartado II. *Resultados del trabajo. Prueba 2. Actuaciones de integración ferroviaria*, de este informe

TERCERA - La Adenda Modificativa se centra en las **actuaciones urbanísticas** que se enumeran en el acuerdo tercero, siendo la última de dichas actuaciones la enajenación de los suelos liberados por los titulares de los terrenos, cuya comercialización podrá encomendarse a AVANT.

El punto de partida de todas las actuaciones urbanísticas es la aprobación del Plan Especial de la OI/2 Renfe. A fecha de emisión de este Informe, no se ha producido esta aprobación con las consecuencias que esta demora ha ocasionado, tal y como se describe en el apartado II. *Resultados del trabajo. Prueba 3. Actuaciones de integración urbana*, de este informe.



Otro aspecto destacable, dentro de las actuaciones urbanísticas, es el relativo al *“Desarrollo del planeamiento y ejecución de la urbanización en el ámbito de los suelos desafectados del uso ferroviario”* regulado en el acuerdo décimo de la Adenda. Corresponde al Ayuntamiento de Alicante la designación de quién actuará como agente urbanizador. A fecha de emisión de este informe no se ha producido dicha designación ni existe certeza sobre que sea AVANT la entidad designada. Este hecho genera una incertidumbre sobre la operatividad de la entidad y la posibilidad de obtención de recursos financieros derivados de su condición de agente urbanizador. Por otra parte, en el acuerdo duodécimo de la Adenda se regula *“La venta de los suelos liberados del uso ferroviario”*. En el acuerdo quinto del Convenio inicial se establecía la obligación por parte de las E.P.E.s de poner a disposición de AVANT los suelos liberados de uso ferroviario. Esta obligación se eliminó en la Adenda modificativa conservando estas entidades el pleno dominio de los mismos.

El acuerdo duodécimo establece dos posibilidades para la venta de los suelos liberados, o bien que las E.P.E.s encomienden dicha gestión a AVANT, o bien que la venta se efectúe directamente por las E.P.E.s. A fecha de emisión de este informe no se tiene constancia de la decisión adoptada, lo cual deriva en una incertidumbre respecto a la actividad y obtención de ingresos de la entidad.

Ver apartado II. *Resultados del trabajo. Prueba 3. Actuaciones de integración urbana*, de este informe.

CUARTA – El Convenio inicial presentaba serias deficiencias en materia de financiación; en primer lugar, porque se presupuestaron obras de integración ferroviaria a ejecutar a un coste muy inferior al real, como ha quedado reflejado en la *Prueba 2 del apartado II Resultados del Trabajo* y, en segundo lugar, porque dichas obras se financiarían en un 37,25% (aportación económica a realizar por AVANT) mediante los ingresos obtenidos por la venta de los suelos liberados del uso ferroviario. Como dicha venta requería la previa realización de las obras para poder liberar dicho suelo, se tuvo que acudir a fuentes de financiación ajenas a la entidad (créditos bancarios). Todo ello generó unos elevados costes financieros (más de 19



millones de euros), lo que finalmente derivó en imposibilidad por parte de la Sociedad de atender a los pagos del principal y los intereses. Fueron las E.P.E.s las que finalmente se hicieron cargo del pago de las cantidades adeudadas por AVANT.

En la Adenda se regula de manera pormenorizada el coste de las actuaciones a realizar, quién financia dichas actuaciones, el calendario de las aportaciones y el mecanismo para dicha financiación. Serán los socios de AVANT los que financiarán el coste de las actuaciones en proporción a su participación en el capital de la Sociedad. El mecanismo utilizado para la financiación son préstamos participativos que serán reembolsados por la Sociedad a la fecha de vencimiento del contrato. Hasta diciembre de 2022 todas las entidades están cumpliendo con el calendario previsto de aportaciones a excepción de RENFE Operadora que debe un total de 195.987 euros correspondiente a las anualidades de 2019 a 2022. La Generalitat Valenciana, aunque tiene recogido en su contabilidad el importe correspondiente a la anualidad 2022 del préstamo participativo a AVANT (360.000 €), aún no ha materializado el pago.

La Adenda establece dos vías para que AVANT pueda obtener ingresos y así proceder a la devolución de los préstamos participativos. Estas vías son por un lado, los ingresos obtenidos por AVANT atendiendo a su condición de agente urbanizador y, por otro, los ingresos obtenidos por la encomienda efectuada por las E.P.E.s para la venta y comercialización de los suelos liberados de uso ferroviario.

Las incertidumbres puestas de manifiesto en la conclusión tercera de este apartado del informe generarán a su vez una nueva incertidumbre; en este caso en relación a la capacidad de la Sociedad para proceder a devolver los préstamos participativos (incertidumbre derivada de la obtención de los ingresos necesarios).

Ver apartado II. *Resultados del trabajo. Prueba 4. Financiación*, de este informe.

QUINTA- Una de las principales consecuencias derivadas de la demora en la ejecución de las actuaciones urbanísticas es el desfase existente entre la aportación de los préstamos participativos por parte de los socios y la ejecución de las actuaciones financiadas con dichos recursos.



Derivado de ello se prevee para los ejercicios 2026, 2027 y 2028 unas posiciones de caja muy elevadas.

No existe por parte de la empresa plan de inversión alguno respecto a estos remanentes de tesorería (importante pérdida de rentabilidad).

SEXTA- En la Adenda Modificativa, en su acuerdo decimotercero, se establecen unos “Mecanismos de vigilancia y control de la ejecución y de los compromisos adquiridos por los firmantes”. No se ha cumplido con la obligación de que la Comisión Ejecutiva se reúna al menos trimestralmente (la última reunión fue celebrada el 22/07/2016). Por el contrario, la Sociedad sí está cumpliendo con la obligación de elaborar un Plan de Acción anual y plurianual.

Los estudios de viabilidad efectuados por AVANT, incluidos en los casos base realizados por la misma en cada ejercicio, se basan en tasaciones efectuadas en 2015. Debido al largo periodo transcurrido desde que se efectuaron, se considera necesario proceder a su actualización para poder obtener unos datos mejor adaptados a la realidad del mercado actual.

Ver apartado *II. Resultados del trabajo. Prueba 5. Otras cuestiones relevantes*, de este informe.

RECOMENDACIONES

- I. Aprobación, a la mayor brevedad posible, del Plan Especial OI/2, de manera que sea posible continuar con el resto de actuaciones de integración urbanística.
- II. Establecer una política de inversión de los elevados remanentes de tesorería que la entidad prevee tener en los próximos ejercicios.
- III. Tratar de concretar la posición de la Sociedad como agente urbanizador y así como respecto a la venta de terrenos liberados, para garantizar la viabilidad financiera y operativa de la entidad.



- IV. Se debe asegurar la correcta aplicación de los “mecanismos de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución y de los compromisos adquiridos por los firmantes”.

En concreto, la convocatoria de la Comisión Ejecutiva para así posibilitar un mayor control del cumplimiento de los objetivos, plazos e incidencias.

- V. Efectuar una nueva tasación de los suelos liberados de uso ferroviario para realizar los cálculos sobre la viabilidad de la operación más adaptados a la situación actual del mercado.

Alicante, 24 de marzo de 2023

El Interventor Territorial

Fdo.: Juan Ruíz-Rico Alcaide
(Firmado electrónicamente al margen)

II.- RESULTADOS DEL TRABAJO

El Tribunal de Cuentas emitió “Informe de fiscalización de la actividad de las sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por Adif-Alta Velocidad, a 31 de diciembre de 2016”. Este Informe tenía por objetivo el análisis de las 13 Sociedades de integración del Ferrocarril (SIF) participadas mayoritariamente por Administrador de Infraestructuras Ferroviarias de Alta Velocidad (Adif-AV) a 31 de diciembre de 2016”. La Sociedad AVANT es una de esas 13 entidades cuya actividad fue objeto de análisis por el Tribunal de Cuentas siendo analizada de forma individualizada en el Apartado II.2.1. Alta velocidad Alicante Nodo Transporte, S.A. (AVANT).

Tomando como base los resultados y conclusiones de dicho informe, hemos procedido extender el análisis realizado a partir del 31 de diciembre del 2016 en relación a los objetivos reflejados en el apartado I.3 de este informe.

**PRUEBA 1.- ANÁLISIS GENERAL DEL CONVENIO Y SUS MODIFICACIONES**

Respecto al Convenio de 7 de mayo de 2003, el Tribunal de Cuentas señala que *“El coste inicialmente estimado en el Convenio ascendía a 187,92 millones de euros que, según lo acordado, se financiaría de la siguiente manera: 69,5 millones por el Ministerio de Fomento, 48,42 por la Generalitat Valenciana y 70 millones por la obtención de plusvalías en el desarrollo urbanístico a realizar sobre los terrenos liberados del uso ferroviario después de considerar costes de expropiación, urbanización y financiación. En este Convenio no se cuantificaron el importe del coste de las actuaciones urbanísticas, estimadas posteriormente en 49,13 millones de euros, ni el coste de la construcción de la estación intermodal, que sería financiada con cargo al proyecto VIALIA de RENFE, ni los costes operativos y financieros en que incurriese AVANT como consecuencia de la necesidad de financiación externa. Tampoco se estableció un procedimiento específico para el supuesto de que los recursos estimados no fuesen suficientes para culminar las actuaciones previstas.”*

A esto hay que añadir que en dicho Convenio no se estableció un cronograma que determinara los plazos de las actuaciones a realizar ni justificación documental del cálculo de los importes incluidos en el Presupuesto del Convenio.

Como consecuencia de las deficiencias puestas de manifiesto en el mencionado informe del Tribunal de Cuentas, se formalizó, con fecha 1 de octubre de 2019, la Adenda Modificativa del Convenio de 7 de mayo de 2003 para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Alicante , en la que se establece:

- Concreción en relación a las actuaciones a desarrollar por parte de la sociedad: la Adenda se centra en las actuaciones urbanísticas estableciendo que únicamente, en el caso de que existieran excedentes económicos se abordaría la ejecución de aquellas actuaciones previstas en el Convenio de 2003 y no ejecutadas.



- Cuantificación del coste derivado de las actuaciones recogidas en el punto anterior: los gastos operativos e intereses de los préstamos otorgados por las Entidades Públicas Empresariales Adif y Adif-Alta Velocidad (en adelante E.P.E.s) suponen 5.410.974 euros y el coste de las actuaciones urbanísticas se cuantifica en 45.268.000 euros, siendo el coste total 50.678.974 euros.

- Modalidad de financiación de los costes derivados de las actuaciones: los gastos operativos y de cualquier otra índole se financiarán por parte de los socios en base al porcentaje de participación en el capital social.

Esa misma fórmula se emplea para la financiación de las cargas urbanísticas, A excepción de Renfe-operadora, cuyo porcentaje de financiación será cubierto por Adif y Adif-Alta Velocidad.

El instrumento financiero empleado para la cobertura de dichos gastos es el del préstamo participativo; lo que permitirá a la sociedad evitar problemas sufridos en el pasado como consecuencia de la financiación vía créditos bancarios.

- Mecanismo en caso de incremento de costes: si el incremento es inferior al 20% es asumido por los socios en base a su porcentaje de participación, y si es superior al 20% se requerirá una modificación de la Adenda.
- Establecimiento de un calendario de aportación de los socios (préstamos participativos) y de un Programa de Actuaciones (anexo II de la Adenda).

Se ha analizado la coherencia entre ambos cronogramas.

Se prevé la posibilidad, en el caso de ser necesaria, de la modificación de la planificación estratégica.

- En el Anexo I "Términos y condiciones para la transmisión de activos de la sociedad a Adif y Adif-Alta Velocidad" se recoge el acuerdo entre AVANT y las E.P.E.s de 2016. Este Anexo se analizará en la prueba 4.
- Plazo de vigencia de la Adenda: será de diez años; las partes pueden acordar una prórroga por un periodo adicional de hasta 7 años (duración máxima total de 17 años).



PRUEBA 2.- ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN FERROVIARIA

La Adenda Modificativa del Convenio se centra en las actuaciones urbanísticas, estableciendo que la ejecución de las restantes actuaciones previstas en el Convenio inicial (entre las que se encuentran las actuaciones ferroviarias aún no ejecutadas), solo se abordará en caso de que existan excedentes económicos.

En el ANEXO I de este informe se detallan las actuaciones de integración ferroviaria contempladas en el Convenio; reflejando su grado de ejecución a fecha de emisión de este informe.

En resumen, para cada uno de los 4 conceptos que figuran en el Anexo I “Actuaciones Convenio Red Ferroviaria de Alicante” del Convenio de 2003, la situación es la siguiente:

- Reconversión de accesos ferroviarios a Estación Intermodal incluyendo soterramiento.

El importe presupuestado en el Convenio de 2003 fue de 41,21 millones de euros, siendo el importe efectivamente ejecutado de 81,66 millones de euros; lo que implica un incremento del 98,16 % sobre lo inicialmente previsto. Destacar que dentro dichos importes aparecen dos cantidades por importe de 0,65 millones de euros (redacción del proyecto de construcción del Centro técnico de tratamiento definitivo) y de 0,41 millones de euros (redacción de proyectos constructivos) que corresponden a proyectos relativos a obras finalmente descartadas.

La puesta en servicio de estas obras se produjo en junio de 2013 a excepción del Centro técnico de tratamiento provisional que se produjo en octubre de 2009.

- Infraestructura y superestructura de la nueva Estación Intermodal Alicante con adaptación de vestíbulo, vías y andenes al soterramiento de pasillo ferroviario.



El importe inicialmente presupuestado en el Convenio de 2003 eran 59,02 millones de euros, siendo el importe ejecutado de 94,96 millones de euros, lo que implica un incremento del 60,89 % sobre lo inicialmente previsto.

Esta actuación incluye las fases II, III y IV y la “Adaptación de andenes y superestructura”.

Dentro de las actuaciones realizadas, 93,02 millones de euros corresponden a la Fase II Sección Norte.

De las actuaciones previstas se han suspendido la “Fase III Semisoterramiento Sur”, la “Fase IV Semisoterramiento Norte” y “Adaptación de andenes y superestructura”. En el caso de las dos primeras actuaciones, el motivo de la suspensión es la falta de financiación, y en el tercer caso debido a problemas en la definición de la nueva modalidad de estación.

Se incluye un gasto de 0,25 millones de euros que corresponde a costes de redacción de proyectos que quedaron finalmente no ejecutados.

La puesta en servicio de estas obras se produjo en junio de 2013.

Tras la aprobación de la Adenda modificativa se ha efectuado una inversión de 1,69 millones de euros que corresponde a cambios de localización de equipos de mantenimiento (agosto de 2020). Esta actuación fue efectuada por Adif-AV.

- Variante de trazado de cercanías Alicante-Torrellano.

El importe previsto en el Convenio era de 80,84 millones de euros. El importe incluido en el Anexo I de este Informe (1,54 millones de euros) corresponde exclusivamente a costes de redacción del proyecto.

Esta actuación finalmente se llevará a cabo por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (en adelante MTMAU) a través de Adif. Actualmente



está prevista una primera fase por un importe aproximado de unos 80 millones de euros, siendo el coste total estimado de la obra de 350 millones de euros.

- Acondicionamiento del tramo de cercanías entre Futura Vía Parque y San Vicente del Raspeig y construcción apeaderos.

El importe presupuestado en el Convenio inicial fue de 6,85 millones de euros, el importe ejecutado ha sido de 8,24 millones de euros un 20,29 % más de lo previsto.

La puesta en servicio de esta obra se efectuó en febrero de 2007.

Como consecuencia de lo puesto de manifiesto en los párrafos anteriores, destacamos los siguientes aspectos:

- No se ha efectuado la actuación más costosa del presupuesto del convenio inicial que es la "Variante de trazado de cercanías Alicante-Torrellano". Esta actuación suponía el 43,02% del presupuesto inicial.
- En las tres actuaciones ejecutadas, se ha producido una importante desviación al alza entre lo realmente realizado y lo inicialmente presupuestado (incrementos del 98,16%, 60,89% y del 20,29% respectivamente).
- Existen de gastos de redacción de proyectos finalmente no ejecutados, por un importe global de 1,31 millones de euros.

Adicionalmente se procede a realizar un análisis del grado de avance en relación a "La Estación" (apartado octavo del Convenio posteriormente modificado por la Adenda):

En el Convenio de 2003 se establecía en el acuerdo Octavo que *"la financiación del edificio de nueva estación Intermodal correrá a cargo de RENFE a través de VIALIA, excepto en lo que se refiere a acondicionamiento del nuevo vestíbulo, zona de andenes y vías de afección causada por el soterramiento."* Se configuraba como una



estación intermodal en el que tenían cabida todos los medios de transporte (tren, tranvía, autobuses y taxis) y cuya financiación se concretaba mediante una estación de modalidad Vialia. Al tratarse de una modalidad de estación autofinanciable, no se preveía en el Convenio coste alguno.

En la Adenda se modifica el acuerdo octavo; estableciendo que *“Las E.P.E. ADIF y ADIF-Alta Velocidad podrán proyectar un nuevo edificio de estación, cuya ubicación, diseño y estructura sea tal que garantice la posibilidad de la ejecución de las siguientes fases del soterramiento, en caso de que existieran recursos para poder acometerlo.”*

Actualmente está en fase de análisis las distintas alternativas para el nuevo edificio de la estación de Alicante. A esta construcción, en el Plan Especial pendiente de aprobación, se le asigna 68.000m² de techo de los que 25.000m² serán destinados a uso comercial minorista, 10.000m² a oficinas y el resto, 22.000m² se destinarán a usos estrictamente ferroviarios.

AVANT indica, a este equipo auditor, que se están ultimando los trabajos de redacción del estudio de alternativas contratado por la sociedad, cuyo objetivo es buscar una opción que acabe con las discrepancias existentes entre las distintas Administraciones, y que permitirá que se pueda avanzar en la elección del modelo de estación intermodal de Alicante.

A fecha de emisión de este informe no se ha iniciado la construcción de dicha estación, ni se dispone del mencionado estudio al que se refiere el párrafo anterior.

PRUEBA 3.- ACTUACIONES DE INTEGRACIÓN URBANA

A) Actuaciones de Integración urbana previas a la Adenda

Uno de los principales objetivos de AVANT ha sido la transformación y desarrollo urbanístico derivado de la remodelación de la RAF de la ciudad de Alicante, pero a pesar de esto el Convenio no cuantificaba dichas actuaciones.



Para llevar a cabo el desarrollo de las actuaciones urbanísticas se procedió a elaborar por AVANT y los servicios técnicos municipales el Plan Especial de la Operación Integrada nº2. Éste fue aprobado provisionalmente por el pleno del Ayuntamiento de Alicante el 9 de marzo de 2015 y remitido a la Consellería competente de la Generalitat Valenciana para su aprobación definitiva. El 23 de diciembre de ese mismo año la Consellería emitió informe en el que se solicitaban al Ayuntamiento determinadas aclaraciones respecto al Plan Especial. A la vista de este último requerimiento de la Consellería, durante los ejercicios 2017 y 2018 se mantuvieron reuniones entre representantes de la Consellería y del Ayuntamiento, a fin de poder redactar una nueva propuesta que cuente con los requisitos necesarios para garantizar su aprobación definitiva.

Ante la falta de aprobación del citado Plan Especial a la fecha de formalización de la Adenda Modificativa el ámbito urbanístico se encontraba pendiente de urbanización y reparcelación.

B) Actuaciones de Integración urbana posteriores a la Adenda

En el acuerdo tercero de la Adenda se indica que las actuaciones futuras se limitarán a la coordinación y ejecución de actuaciones íntegramente urbanísticas. La prioridad de la Adenda es poner en valor el suelo que se puede urbanizar para su posterior venta.

Las actuaciones que recoge son las siguientes:

- I. Aprobación definitiva del PE OI/2
- II. Convocatoria del concurso intermodal de ideas para el diseño del Parque.
- III. Redacción del Proyecto de urbanización.
- IV. Realización del Programa de actuación integrada.
- V. Aprobación definitiva de la reparcelación.



- VI. Ejecución de las obras de urbanización.
- VII. Enajenación de los suelos liberados por los titulares de los terrenos, que podrán encomendar su comercialización a la Sociedad.

Se analizan los siguientes aspectos:

- a) Estado de ejecución de las actuaciones previstas y cumplimiento de los plazos de la Adenda.

La Aprobación del Plan Especial de la OI/2 Renfe es el punto de partida necesario para poder continuar con el resto de actuaciones previstas. El acuerdo noveno de la Adenda establece que el Ayuntamiento de Alicante y la Generalitat Valenciana aprobarán a la mayor brevedad posible el Plan Especial, el Ayuntamiento provisionalmente y la Generalitat definitivamente. En este acuerdo noveno se establece que este sector a aprobar se dividirá en dos subsectores. A partir de la documentación aportada por AVANT (caso base a 31/12/2022) se analizan las características de los dos subsectores en que se divide Plan Especial OI/2 Renfe cuya aprobación está prevista.

- El sector 1. Este sector tiene una superficie suelo total de 367.765 m², de los que se consideran lucrativos, por ser de uso residencial o comercial, 212.975 m². Se corresponde con los ámbitos denominados en el Plan Especial “manzana parque /ciudad de Asís” y “manzana Benalúa”.
- El sector 2. Este sector tiene una superficie suelo total de 101.483 m², de los que se consideran lucrativos, por ser de uso comercial o residencial, 53.025 m². Se corresponde con el ámbito de la Estación.

En la Adenda, el sector 1 es denominado “sector de desarrollo inmediato” puesto que, según los estudios económicos realizados por la sociedad, dicho sector es susceptible de generar una rentabilidad económica a más corto plazo. El sector 2, a desarrollar en el ámbito de la Estación, tendrá su propio desarrollo y estudio económico posterior.



Ante las dificultades para aprobar el Plan Especial de la OI/2, la oficina técnica de AVANT procedió a redactar los pliegos para la contratación de una consultoría y asistencia técnica para la adecuación del Plan especial OI/2. La adjudicación de la licitación se efectuó el 23 de septiembre de 2020.

A fecha de emisión de este informe la tramitación del Plan Especial se encuentra pendiente de aprobación provisional por parte del Ayuntamiento de Alicante.

La aprobación de dicho Plan se encuentra paralizada como consecuencia de falta de acuerdo entre los socios de AVANT.

Con fecha 19/01/2023 AVANT ha recibido del Ayuntamiento de Alicante un escrito en el que se le solicita la subsanación de cierta documentación técnica presentada por la sociedad con fecha 17/06/2022 para poder proseguir con la tramitación del expediente, referido a la ordenación estructural del ámbito de la OI/2.

Además, la última reformulación de la ordenación estructural de la OI/2, con el objetivo de extender la futura zona verde hasta el edificio de la estación intermodal, requiere una nueva exposición pública, lo que volverá a provocar una dilación en los plazos para su aprobación.

En el DOGV 9553 de fecha 14 de marzo se ha publicado el “Nuevo sometimiento a información pública por introducción de cambios sustanciales del Plan especial de la OI/2, referido a la ordenación estructural adaptada al TRLOTUP, consultas a las administraciones públicas afectadas.”

Una vez que se apruebe provisionalmente, el órgano competente de la Generalitat Valenciana procederá a su aprobación definitiva; tras lo que se procederá a su publicación en el Boletín Oficial de la Provincia de Alicante.

De acuerdo con lo señalado, no ha sido posible cumplir con lo estipulado en el Acuerdo Noveno de la Adenda. Según la Planificación Estratégica 2019-2029 incluida en el Anexo II. “PROGRAMA DE ACTUACIONES DE AVANT”, la



aprobación definitiva del Plan Especial de la OI/2 estaba a prevista para junio de 2020.

Las consecuencias de la demora en el cumplimiento de este objetivo son las siguientes:

- Un incremento del gasto

La contratación de un nuevo servicio de consultoría, adjudicado el 23 de septiembre de 2020 para la adaptación del anterior Plan ya aprobado provisionalmente por el Ayuntamiento en 2015 a las circunstancias actuales. El importe sin IVA del contrato de consultoría es de 77.749,54 euros.

Obras provisionales. Este retraso implica que el Ayuntamiento no pueda cumplir con la ejecución de un parque central en los terrenos liberados por lo que, ante la presión ciudadana, se decide la ejecución de unas obras provisionales consistentes en cinco pasos peatonales que discurren sobre los terrenos soterrados y que permiten una mejor conectividad entre los barrios afectados. Esta obra ha supuesto un importe de 229.000 euros sin IVA, adjudicado el 4 de mayo de 2022. Además del coste que suponen los contratos de los servicios de asistencia técnica a la redacción del proyecto y de asesoría jurídica sobre los pliegos de licitación del contrato.

- Imposibilidad de continuar con el resto de actuaciones previstas.

Como se ha indicado, todas las actuaciones previstas en la Adenda tienen como punto de partida la aprobación definitiva del Plan Especial; por lo que se produce una reprogramación de las actuaciones con un incremento del plazo hasta diciembre de 2031.

- Pérdida de rentabilidad de las aportaciones efectuadas.

El calendario de aportaciones establecido en la Adenda se programa de acuerdo con las actuaciones a realizar y los plazos previstos en la



planificación estratégica. La no adaptación de estas aportaciones al retraso en los plazos se puede traducir en la falta de rentabilidad de los recursos por lo que se deberían buscar fórmulas para fomentar la rentabilidad de esos recursos ociosos.

Se concluye que a fecha de emisión de este informe no se ha ejecutado ninguna de las actuaciones previstas en la Adenda.

- b) Desarrollo del planeamiento y ejecución de la urbanización en el ámbito de los suelos desafectados del uso ferroviario.

Este aspecto se regula en el acuerdo décimo de la Adenda que en el primer párrafo establece *“Para el desarrollo y ejecución del Sector de desarrollo inmediato (sector 1), el Ayuntamiento de Alicante acordará, de conformidad con la legislación urbanística valenciana, la fórmula más idónea para la ejecución del planeamiento que finalmente se apruebe, analizando la posibilidad de su gestión directa a través de la Sociedad. En este caso el Ayuntamiento encargará a la misma la realización de los trabajos técnicos previos necesarios para la adopción del acuerdo municipal por el que se acuerde la gestión directa.”*

En este acuerdo se establece que la decisión sobre la ejecución del planeamiento urbanístico corresponde al Ayuntamiento de Alicante. Para adoptar dicha decisión deberá analizar cuál es la forma más idónea; incluyendo la posibilidad de que la gestión la haga de manera directa la Sociedad; pero solo si lo permite la legislación urbanística valenciana.

Para analizar la mencionada legislación urbanística valenciana; tenemos que acudir al Decreto Legislativo 1/2021, de 18 de junio, del Consell de aprobación del Texto Refundido de la Ley de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje (TRLOTUP). El artículo 119 regula las “Modalidades de gestión urbanística” estableciendo que esta gestión puede efectuarse de forma directa o de forma indirecta, añadiendo en el apartado 2 que *“La condición de agente urbanizador*



prioritariamente deberá asumirla, en ejercicio directo de sus competencias, la propia administración o sus organismos, entidades o empresas de capital íntegramente público, en régimen de gestión directa del programa de actuación integrada.”

Hay que destacar que en la Adenda no se establece que la condición de agente urbanizador vaya a ser encomendada a la sociedad AVANT, sino que únicamente se tiene en cuenta como una de las dos opciones posibles. Esta falta de determinación surgió debido a que, en el momento de la redacción de la Adenda Modificativa, estaba vigente la redacción de la Ley 5/2014, de 25 de julio, de Ordenación del Territorio, Urbanismo y Paisaje, de la Comunitat Valenciana, que en su artículo 113 determinaba que *“la condición de agente urbanizador podrá ser asumida, en ejercicio directo de sus competencias, por la propia administración o por sus entidades instrumentales, en régimen de gestión directa del programa de actuación integrada”*, y algunos de los accionistas de la sociedad tuvieron dudas sobre si AVANT podría actuar como agente urbanizador al no tener claro si se trataba o no de una “entidad instrumental”.

Ante esta falta de determinación, a finales de 2017 se solicitó por parte de AVANT al Catedrático de Derecho Administrativo D. Luciano Parejo Alfonso un dictamen jurídico sobre el contenido y alcance de la expresión “entes instrumentales”, en el que concluye que “no existe impedimento legal alguno para que el Ayuntamiento de Alicante designe, en ejercicio de su competencia urbanística al respecto, como urbanizador de la actuación de que aquí se trata a AVANT”, siendo la actuación tratada la actuación urbanística a ejecutar en el Sector OI/2.

A pesar de que el mencionado informe manifiesta la posibilidad de que AVANT pueda ser agente urbanizador, a la fecha de emisión de este informe no se ha adoptado decisión sobre la modalidad de gestión del desarrollo del planeamiento urbanístico por parte del Ayuntamiento de Alicante. Este aspecto constituye una incertidumbre en relación a la actividad futura de AVANT.

**c) Venta de los suelos liberados del uso ferroviario.**

En primer lugar, hay que señalar que la Adenda elimina el acuerdo Quinto del Convenio de 2003 al extinguir la obligación que tenían las E.P.E.s de poner a disposición de AVANT los suelos liberados de uso ferroviario, conservando estas entidades el pleno dominio de los mismos.

En el acuerdo Duodécimo de la Addenda establece dos posibilidades para la venta de estos suelos.

- La primera posibilidad es que Adif y Adif- Alta Velocidad encomienden dicha gestión a AVANT. En este caso la Sociedad y las E.P.E.s suscribirán los acuerdos correspondientes en los que se establezcan las condiciones para la prestación de estos servicios y sus retribuciones.

Las plusvalías se destinarán en primer lugar a reintegrar a los accionistas en función de su aportación por los costes de urbanización soportados, cuyos desembolsos se efectuaron a través de los préstamos participativos. Si la plusvalía fuera mayor que dichos costes de urbanización, el exceso se destinará a la cobertura de costes operativos.

Teniendo en cuenta que “se entenderá por beneficio o plusvalía la cantidad resultante de restar al importe cobrado por la venta de los terrenos, una vez deducidos los impuestos y gastos correspondientes a dicha enajenación”, el precio mínimo de venta que deberán recibir Adif y Adif-Alta Velocidad es de 62.300.000 €.

- La segunda posibilidad es que la venta se efectúe directamente por las E.P.E.s.

En este caso el procedimiento será el siguiente:

El importe de la venta del suelo se ingresará directamente en las cuentas de las E.P.E.s Después de pagar los impuestos, se abonarán a AVANT (30 días después del cobro de la última venta de los suelos desafectados) las cantidades



correspondientes al importe de las plusvalías con el límite máximo de los gastos de urbanización y operativos en que haya incurrido la mercantil y en su caso por los gastos de gestión de venta y comercialización. La sociedad los destinará en primer lugar a compensar a los accionistas los costes de urbanización y después los operativos. Si hay exceso se invertirá en las obras no realizadas previstas en el convenio. Si hay déficit se asumirá por cada accionista en proporción.

Este aspecto constituye una incertidumbre en relación a la actividad futura de AVANT.

PRUEBA 4.- FINANCIACIÓN

A) Cumplimiento aportación Convenio

La aportación prevista en el Convenio por cada una de las entidades es la siguiente:

(MILLONES DE EUROS)		
SOCIOS	APORTACIÓN	PORCENTAJE
Grupo Fomento	69,50	36,98%
Generalitat Valenciana	48,42	25,77%
AVANT	70,00	37,25%
TOTAL	187,92	100,00%

Se analiza el cumplimiento de las aportaciones por cada una de las partes.

Grupo Fomento (Adif y Adif Alta Velocidad)

Obras ejecutadas: 82,43 millones de euros lo que supone un 18,6 % más de lo previsto.

Generalitat Valenciana

La aportación de la Generalitat Valenciana se acuerda en los siguientes convenios: Convenio regulador de la aportación económica de la Generalitat comprometida en el convenio de 7/05/2003 de 4 de junio de 2012, la Adenda al mismo de 22 de febrero de 2013 y en el Convenio de 30 de diciembre de 2013. En estos convenios la aportación de esta entidad queda establecida del siguiente modo:

(MILLONES DE EUROS)

PROCEDIMIENTO	IMPORTE
Obra ejecutada	8,11
Aportación directa	10,36
Cofinanciación FEDER	29,95
TOTAL	48,42

La Generalitat Valenciana ha cumplido con la obra ejecutada y con la aportación directa comprometida. La cofinanciación Feder acordada en el Convenio de 2013 consiste en que la Generalitat Valenciana cede a las E.P.E. Adif y Adif-AV el derecho que tiene en el Programa Operativo Feder CV 2007-2013, para la actuación "04.17.01 INF DGT/ Remodelación Red Arterial Ferroviaria CV" para la Ciudad de Alicante por importe de 31.526.315,79 euros, en lugar de los 29.950.000 inicialmente previstos. La cesión se eleva debido a que el 5% del importe no será reintegrado hasta el cierre del programa operativo y esto podría provocar una dilación considerable en el tiempo. A cambio Adif, una vez recibidos los fondos europeos se subroga en los compromisos de la Generalitat frente a AVANT. En cumplimiento de este acuerdo Adif-AV entregó a AVANT 28.275.230,37 €.

Posteriormente, en el acuerdo de cesión de activos de AVANT a las E.P.E.s, se acordó la cancelación de las cantidades restantes .



AVANT

La aportación prevista en el Convenio inicial a efectuar por AVANT es de 70 millones de euros que se obtendrían de las plusvalías generadas por la venta de los terrenos liberados del uso ferroviario. Al no disponer de este importe la entidad de conformidad con el acuerdo undécimo del Convenio acudió a canales de financiación externos.

Entre 2008 hasta 2012 firmó los siguientes contratos de préstamo con entidades financieras:

Euros

AÑO	ENTIDAD	CONTRATO	IMPORTE DISPUESTO	INTERÉS NOMINAL
2008	CAM	Póliza de crédito	60.000,00	6,25%
2008	BANCAJA	Póliza de crédito	60.000,00	4,60%
2009	BBVA	Póliza de crédito	461.968,00	Euribor +0,75%
2010	Banesto, Pastor , Bankinter	Póliza de crédito	90.000.000,00	
2012	Banesto ,Pastor , Bankinter	Préstamo sindicado*	71.425.765,47	

*Novación póliza crédito de 2010 que pasa a ser préstamo sindicado

Los gastos financieros generados por estos préstamos son los siguientes hasta 2017 (año en que se canceló toda la deuda bancaria):

ENTIDAD	INTERESES	COMISIONES	TOTAL
CAM	2.393,00	390,00	2.783,00
BANCAJA	684,00	15,00	699,00
BBVA	6.600,00	200,00	6.800,00
Sindicado	16.253.750,00	3.729.994,00	19.983.744,00
TOTAL	16.263.427,00	3.730.599,00	19.994.026,00



En 2016 AVANT, debido a problemas de tesorería, no pudo hacer frente al pago de intereses del préstamo sindicado y en 2017 al pago del principal más intereses. Para que AVANT pueda hacer frente al pago de estas deudas se firman los siguientes contratos de préstamo mercantil:

- Préstamo mercantil entre AVANT (prestataria) y Adif- Alta Velocidad (prestamista) de 27 de enero de 2017 por importe de 1.281.620,21 euros para hacer frente al pago de los intereses vencidos y exigibles del préstamo sindicado.
- Préstamo mercantil entre AVANT (prestamista) y las entidades Adif y Adif-Alta Velocidad (prestamistas) de 27 de diciembre de 2017 por importe de 31.251.646,97 euros para hacer frente al pago del principal e intereses pendientes.

Las E.P.E.s a 31 de julio de 2017 pagaron 29.595.276,56 euros y el 28 de diciembre de 2017 un importe de 31.059.206,86 euros a las entidades financieras acreditantes en virtud de compromisos adquiridos con lo que AVANT desde ese momento no tiene deuda bancaria.

A partir de esa fecha AVANT para hacer frente a los gastos operativos y de funcionamiento se ha financiado por medio de préstamos participativos aportados por las entidades participantes en su capital social. En el Consejo de Administración de 20 de julio de 2017 en el que se acuerdan las bases y criterios para la modificación del Convenio de 7 de mayo de 2003 se establecen entre otros acuerdos que la financiación de las cargas de urbanización necesarias para el desarrollo de la actuación urbanística prevista en el Plan Especial, incluyendo los costes operativos de AVANT correrán a cargo de todos los socios en función del porcentaje accionarial mediante la suscripción de préstamos participativos.

AVANT estimó unos gastos operativos por importe de 603.074 euros entre los años 2017 y 2018 y para la financiación de los mismos se firmaron préstamos participativos con los socios que hicieron su aportación correspondiente.

**B) Financiación establecida en la Adenda.**

En la Adenda se regulan cuatro aspectos relativos a la financiación, el primero en el acuerdo quinto que regula la transmisión de los activos ferroviarios de la Sociedad para la cancelación de las deudas sociales a Adif y Adif -Alta Velocidad, el segundo en el acuerdo sexto que establece quien financia y en qué porcentaje los distintos gastos en que se incurrirá para la realización de las actuaciones futuras, el tercero relativo a la cuantía económica de las aportaciones futuras de las partes que se regula en el acuerdo séptimo y el último es el calendario de aportaciones también regulado en el acuerdo séptimo.

Acuerdo quinto. - Transmisión de los activos ferroviarios de la sociedad para la cancelación de deudas sociales por Adif y Adif- Alta Velocidad a cambio de la extinción de la obligación de entrega de suelos por estas E.P.E.s.

Este acuerdo es consecuencia de la grave situación de tesorería de AVANT que como se ha indicado anteriormente dio lugar a que Adif y Adif – Alta Velocidad se hicieran cargo de la cancelación de las deudas que esta entidad tenía con las entidades bancarias y a las que no podía hacer frente. El acuerdo consiste en que AVANT transmite a Adif y Adif- Alta Velocidad las infraestructuras ferroviarias que figuran en su balance por importe de 89.042.212,47 como contraprestación de las siguientes deudas:

- 29.595.276,56 euros desembolsado por las E.P.E.s a las entidades bancarias Acreditantes.
- 31.251.646,97 euros correspondiente al préstamo mercantil que se le otorgó el 28 de diciembre de 2017.
- 1.281.620,21 euros por el contrato de préstamo mercantil otorgado en enero de 2017.



- 26.115.870,88 euros por compensación de aportaciones de acuerdo con el Convenio 2013 entre la E.P.E. Adif-Alta Velocidad, Generalitat Valenciana y la Sociedad.

- 797.797, 85 euros por compensación de la deuda de la Sociedad con la E.P.E. Adif –Alta Velocidad de los trabajos realizados.

Queda sin efecto el acuerdo quinto del Convenio de 2003 al extinguirse la obligación de la puesta a disposición de los terrenos liberados debido a los desembolsos económicos efectuados por las E.P.E. Adif y Adif-Alta Velocidad por lo que conservan estas entidades el pleno dominio de los mismos.

Acuerdo sexto. - Obligaciones económicas de todas las partes y accionistas de AVANT.

- Los gastos operativos y de cualquier índole de AVANT se financiarán en función del porcentaje del capital social mediante la suscripción de préstamos participativos.

- Las cargas urbanísticas que se financiarán por:

Generalitat Valenciana	25%
Ayuntamiento de Alicante	25%
Adif	40%
Adif- Alta Velocidad	10%

Adif y Adif- Alta Velocidad asumen el porcentaje del 12,5% que hubiera correspondido a RENFE.

Acuerdo Séptimo. - Cuantía económica de las aportaciones futuras de las partes:

Se cuantifica el coste de las actuaciones pendientes de realizar siendo:

Actuaciones urbanísticas: 45.268.000,00 €.



Gastos operativos de la sociedad AVANT y la devolución de los intereses de préstamos otorgados por Adif y Adif- Alta Velocidad a la Sociedad: 5.410.974,00 €.

Siendo la aportación de las partes la siguiente:

SOCIO	ACTUACIONES URBANÍSTICAS	GASTOS OPERATIVOS E INTERESES	TOTAL
Adif AV	18.107.200,00	1.623.292,20	19.730.492,20
Adif	4.526.800,00	405.823,05	4.932.623,05
Renfe operadora	-	676.371,75	676.371,75
Generalitat	11.317.000,00	1.352.743,50	12.669.743,50
Ayuntamiento	11.317.000,00	1.352.743,50	12.669.743,50
TOTAL	45.268.000,00	5.410.974,00	50.678.974,00

Parte de estas aportaciones se realizaron en los años 2017 y 2018 siendo la cuantía pendiente de 49.931.925 €. Se establece un calendario de aportación entre los 10 años que es el plazo inicial de vigencia de la Adenda Modificativa.

SOCIO	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	TOTAL
Adif AV	234.370	199.200	524.000	540.000	244.000	4.344.000	4.344.000	4.344.000	4.344.000	108.000	324.000	19.549.570
Adif	58.592	49.800	131.000	135.000	61.000	1.086.000	1.086.000	1.086.000	1.086.000	27.000	81.000	4.887.392
Renfe operadora	60.987	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	45.000	135.000	600.987
Generalitat	-	323.976	350.000	360.000	175.000	2.737.500	2.737.500	2.737.500	2.737.500	90.000	270.000	12.518.976
Ayuntamiento	33.000	147.000	350.000	360.000	175.000	2.737.500	2.737.500	2.737.500	2.737.500	90.000	270.000	12.375.000
TOTAL	386.949	764.976	1.400.000	1.440.000	700.000	10.950.000	10.950.000	10.950.000	10.950.000	360.000	1.080.000	49.931.925
Porcentaje	0,77%	1,53%	2,80%	2,88%	1,40%	21,93%	21,93%	21,93%	21,93%	0,72%	2,16%	100,00%

Siendo el inicio el cuarto trimestre de 2019 y el fin el tercer trimestre de 2019.

Los préstamos participativos suscritos por AVANT y sus entidades participantes presentan como características:



- Carácter condicionado de los fondos: AVANT ha de destinar los mismos a cubrir parte de los gastos operativos, intereses y el coste de las actuaciones urbanísticas.
- La fecha de vencimiento el 31 de diciembre de 2031.
- Un tipo de interés variable que será el 5% del beneficio después de impuestos de la prestataria. Los intereses se liquidarán en el momento del vencimiento del contrato y deberán pagarse con la devolución de la suma prestada.

A fecha de emisión del presente Informe, AVANT ha firmado 18 préstamos participativos habiendo cumplido con los desembolsos establecidos todas las entidades a excepción de RENFE Operadora que no ha aportado las anualidades de 2019, 2020, 2021 y 2022 por un importe total de 195.987 euros. La Generalitat Valenciana que aunque tiene recogida la aportación del préstamo participativo a AVANT de la anualidad 2022 a fecha de emisión de este informe el pago aún no se ha materializado.

En el Anexo II de la Adenda se define la nueva planificación estratégica y los objetivos a alcanzar durante la vigencia de la Adenda Modificativa. Según esta planificación las obras de urbanización están previstas que se inicien en enero de 2024 y que finalicen en enero de 2028, periodo que coincide con el grueso de las aportaciones. Así entre 2024 y 2027 las aportaciones suponen un 87,72 % del total.

Tal y como se ha mencionado en la PRUEBA 3.B) no se está cumpliendo con el calendario establecido en el Programa de Actuaciones de AVANT incluido en la Adenda, lo que hace que se rompa el equilibrio existente inicialmente entre las actuaciones a realizar y las aportaciones a recibir para la realización de las mismas. Así, si analizamos el caso base elaborado por AVANT a 31 de diciembre de 2022 se observan previsiones de posiciones de caja al final de determinados ejercicios muy elevadas, destacando los ejercicios 2026, 2027 y 2028 con posiciones finales de caja superiores a 15 millones de euros, 18 millones de euros y 11 millones de euros respectivamente. Se trata de recursos ociosos muy elevados que sería



recomendable invertir para obtener algún rendimiento de los mismos en tanto no sean necesarios para la realización de las actividades para las que fueron aportados.

En la regulación de la financiación por la Adenda es reseñable el hecho de que, a diferencia del Convenio, AVANT ya no se considera como financiadora de las actuaciones a realizar. Esto es debido a que los terrenos liberados del uso ferroviario con cuya venta AVANT obtendría los fondos necesarios para la financiación de las actuaciones a desarrollar ya no le serán aportados por las E.P.E.s tal y como se ha mencionado anteriormente.

La Sociedad, mediante la regulación establecida en la Adenda, se convierte en prestataria de los préstamos participativos que tendrá que devolver a 31 de diciembre de 2031.

Para la devolución de dichos préstamos se establecen dos vías diferentes para la obtención de ingresos:

- a) Ingresos obtenidos por AVANT en su condición de agente urbanizador (regulado en el acuerdo décimo).
- b) Ingresos obtenidos por AVANT si Adif y Adif – Alta Velocidad le encomiendan la venta de los suelos liberados (regulado en el acuerdo duodécimo)

Estas dos vías de ingresos se encuentran afectadas por las incertidumbres mencionadas en la Prueba 3 del apartado de Resultados del Trabajo de este informe.



PRUEBA 5.- OTRAS CUESTIONES RELEVANTES

ANÁLISIS DE LOS MECANISMOS DE SEGUIMIENTO Y CONTROL DE LA EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES

En la Adenda, en su acuerdo decimotercero, se establecieron unos “*mecanismos de seguimiento, vigilancia y control de la ejecución y de los compromisos adquiridos por los firmantes*”.

De acuerdo con esto, el seguimiento de las actuaciones previstas en la Adenda se debe llevar a cabo a través de una Comisión Ejecutiva, formada por un representante de cada uno de los socios que componen la Sociedad, con el objetivo de llevar un adecuado control del cumplimiento de los objetivos, plazos, información de retrasos e incidencias, coordinación entre las distintas parte. Dicha Comisión Ejecutiva debe reunirse al menos trimestralmente.

Señalar que su última reunión fue celebrada el 22/07/2016, por tanto, no ha llegado a reunirse con carácter posterior a la aprobación de la Adenda (2019), incumpliendo el acuerdo decimotercero y ocasionando el menoscabo del correcto control de las actuaciones de la Sociedad.

Por otro lado, en la Adenda se prevé que la Sociedad debe elaborar cada año un Plan de Acción anual y plurianual, circunstancia que sí se está cumpliendo.

ESTUDIO VIABILIDAD

AVANT realiza a final de cada año un caso base en el que se hace una previsión de la situación económica de la entidad en años futuros, en función de las circunstancias y los hechos acaecidos en el año en el que se realiza.

En este análisis se hace un estudio de viabilidad de la entidad comparando ingresos con gastos. Uno de los datos fundamentales para hacer esas previsiones son los ingresos por la venta de los suelos, y es de destacar que dicho análisis se efectúa en



función de tasaciones efectuadas en 2015 mientras que la previsión de venta del suelo es para 2028.

Habida cuenta de que han transcurrido 7 años desde que se realizó la última tasación y que el periodo de tiempo previsto entre dicha tasación y la fecha prevista de venta es de 13 años, resulta necesario realizar una actualización de la tasaciones para poder obtener unos cálculos más precisos..



ANEXO I. Detalle actuaciones de integración ferroviaria

(millones de euros)

ACTUACIÓN CONVENIO		ACTUACIONES DE LA RAF ALICANTE		ACTUACIONES EJECUTADAS				PENDIENTES
Reconversión de accesos ferroviarios a Estación Intermodal incluyendo soterramiento	41,21	Canal acceso	27,53	Accesos Alicante. Fase I	37,60	Adif	jun-13	-
		Centro de tratamiento técnico de trenes(CTT)	8,03	CTT provisional	6,30	Adif(5,86)GV(0,47)	oct-09	-
				CTT definitivo	0,65	Adif		descartada
		Ramal de Conexión con la Línea de Alta Velocidad -la Encina	1,98	La Alcoyara / Alicante (solo últimos 288 m) y ramal mercancías puerto	36,70	Adif	jun-13	-
		Ramal mercancías (acceso puerto)	3,66					
				Situación provisional de la estación de Benalúa	0,41	Adif		descartada
Infraestructura y superestructura de la Nueva estación intermodal alicante	59,02	Estación Alicante-Término	59,02	Fase II.Sección Norte	93,02	Adif(2,3) AVANT (90,72)	jun-13	-
				Accesos Alicante Fase III. Semisoterramiento Sur	0,25	Adif		Suspendida
				Accesos Alicante Fase IV.Semisoterramiento Norte				Suspendida
				Adaptación de andenes. Superestructura.				Suspendida
				Cambio localización equipos de mantenimiento Estación de Alicante	1,69	Adif-AV		-
Variante de trazado de cercanías Alicante-Torrellano	80,84	Construcción de una variante ferroviaria hasta el apeadero de Torrellano	80,84	Variante de trazado de cercanías Alicante-Torrellano	1,54			Adif
Acondicionamiento del tramo de cercanías entre futura vía parque y S. Vicente del Raspeig y construcción de apeaderos	6,85	Ramal Alicante-Villena	6,85	Cercanías S. Vicente	8,11	GV	feb-07	-
				Horas de piloto de seguridad	0,13	AVANT		-