

III. Otras disposiciones

CORTES GENERALES

8631

RESOLUCIÓN de 8 de marzo de 2005, aprobada por la Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación al informe de fiscalización de las incidencias producidas hasta el 31 de diciembre de 2001, en relación al cumplimiento de incidencias de ejecución pactado en los contratos de obras formalizados por el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

La Comisión Mixta para las Relaciones con el Tribunal de Cuentas, en su sesión del día 8 de marzo de 2005, a la vista del informe remitido por ese Alto Tribunal acerca del informe de fiscalización de las incidencias producidas hasta el día 31/12/2001 en relación al cumplimiento de las incidencias de ejecución pactado en los contratos de obras formalizados por el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, acuerda:

1. Instar al Gobierno para que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Entidad subrogada en los bienes y derechos de GIF, cuantifique la incidencia presupuestaria y económica derivada de las desviaciones en el cumplimiento de los plazos de ejecución puestos de manifiesto en el Informe de Fiscalización de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

2. Instar al Gobierno para que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Entidad subrogada en los bienes y derechos de GIF, adopte las medidas necesarias para la mejora de la gestión de los Proyectos que tiene encomendados, con el fin de subsanar las incidencias producidas en el cumplimiento del plazo de ejecución, y puestas de manifiesto por el

Informe de Fiscalización de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

3. Instar al Gobierno para que el ADIF, realice una mayor labor de colaboración con las otras Administraciones territoriales, Comunidades Autónomas y Ayuntamientos, con el objeto de subsanar deficiencias y previsiones iniciales de los proyectos, y evitar, en la medida de lo posible, paralizaciones de obras.

4. Instar a ADIF, a agilizar los procesos administrativos que dependen en exclusiva de esta entidad en la tramitación de los expedientes de una obra (estudios informativos, proyectos constructivos, licitación...).

5. Instar a ADIF, a cumplir la legislación vigente en materia de contratación de las administraciones públicas para la modificación de los contratos. Para ello, deberá incluir en los expedientes de modificación de los contratos de las obras adjudicadas, una justificación o explicación suficiente de las causas que motivan estas modificaciones, tal como indica el informe de fiscalización en su análisis de las causas de las prórrogas en los plazos de ejecución que fueron motivadas, entre otras, por la tramitación de modificación de la obra inicial, las ampliaciones para la realización de obras complementarias y los problemas constructivos.

6. Instar a ADIF a mejorar los mecanismos de colaboración y control con los organismos y entidades relacionados con la realización de los trabajos al objeto de evitar la tramitación de modificados y prórrogas que incrementen los plazos de ejecución de las obras.

7. Instar a ADIF al cumplimiento del programa y calendario de las obras del AVE Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, que garantiza la llegada y el pleno funcionamiento del tramo Lleida-Tarragona como máximo en el año 2006, la llegada a Barcelona como máximo el año 2007 y su llegada a la frontera francesa como máximo el año 2009.

8. Instar a ADIF a solventar las incidencias que se produzcan en las obras de la línea de Alta Velocidad en el tramo Lleida-Barcelona-Frontera Francesa, que puedan alterar el programa y calendario previsto para las obras del AVE Madrid-Barcelona-Frontera Francesa.

Palacio del Congreso de los Diputados, 8 de marzo de 2005.—El Presidente, Francesc Antich Oliver.—El Secretario, José Ramón Mateos Martín.

VI. ANEXOS

- ANEXO I. Relación de contratos de obra de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, formalizados hasta 31 de diciembre de 2001
- ANEXO II. Relación de incidencias producidas en los contratos formalizados hasta 31 de diciembre de 2001
- ANEXO III. Demoras producidas en la finalización de las obras de cada uno de los tramos de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa
- ANEXO IV. Contratos que han requerido expropiaciones: Tiempo transcurrido desde la aprobación del proyecto constructivo hasta el acuerdo de expropiación y hasta el acta de ocupación

I. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La presente fiscalización se ha llevado a cabo a iniciativa del Tribunal de Cuentas, en virtud del acuerdo adoptado por su Pleno en la sesión de 14 de febrero de 2002, que la incluyó en el programa de fiscalizaciones a realizar en el año 2002.

Las directrices técnicas a las que debía ajustarse la fiscalización fueron aprobadas por el Pleno del Tribunal en la sesión celebrada el 23 de mayo de 2002.

II. OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

De acuerdo con lo establecido en las directrices técnicas, la fiscalización ha tenido por objeto analizar las incidencias surgidas en relación con el cumplimiento del plazo pactado en los contratos de obra formalizados por el Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF) para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa durante la contratación y durante la ejecución de las obras contratadas, así como sus causas; considerando como incidencias las suspensiones, las modificaciones, las prórrogas de los contratos, las obras complementarias y cualquier otra circunstancia que haya dado lugar a un retraso en el plazo de ejecución de la obra o una demora en la fecha de finalización prevista en cada uno de los contratos.

El GIF hasta 31 de diciembre de 2001 concertó o se subrogó en los 73 contratos de obras que se identifican en el Anexo I de este informe (enumerándolos por orden cronológico atendiendo a la fecha de su formalización, con indicación del año tras el numeral correspondiente).

III. TRÁMITE DE ALEGACIONES

En cumplimiento de lo establecido en el artículo 44 de la Ley 7/1988 de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, las actuaciones practicadas fueron puestas de manifiesto a la Entidad fiscalizada y a los anteriores responsables de las operaciones objeto de análisis (Ministerio de Fomento); habiéndose recibido las alegaciones que se incorporan a este Informe, a

de diciembre de 2001 en relación al cumplimiento del plazo de ejecución pactado en los contratos de obras formalizados por el ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (Gif) para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento de las incidencias producidas hasta 31 de noviembre.

ÍNDICE

- I. INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO
- II. OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN
- III. TRÁMITE DE ALEGACIONES
- IV. ANTECEDENTES DEL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)
- V. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN:
- V.1 Incidencias producidas en el cumplimiento de los plazos y fechas de finalización
- V.2 Suspensiones producidas con anterioridad al inicio de las obras
- V.3 Prórrogas de los contratos
- V.3.1 Prórrogas motivadas por la adecuación de los trabajos a las exigencias presupuestarias
- V.3.2 Prórrogas motivadas por inclemencias meteorológicas
- V.3.3 Prórrogas por falta de disponibilidad de terrenos
- V.3.4 Prórrogas originadas por problemas constructivos
- V.3.5 Prórrogas motivadas por la actuación de terceros
- V.3.6 Prórrogas originadas por el retraso en la entrega de suministros
- V.3.7 Prórrogas motivadas por tramitación de modificados y proyectos de obras complementarias
- V.3.8 Prórrogas motivadas por otras causas
- V.3.9 Observaciones generales sobre las prórrogas
- V.4 Modificaciones de los contratos:
- V.4.1 Incidencia de las modificaciones de los contratos en los plazos de ejecución de las obras
- V.4.2 Observaciones generales sobre los modificados
- V.5 Otras incidencias
- V.5.1 Contratos rescindidos y declarados desiertos
- V.5.2 Suspensiones producidas durante la ejecución de obra
- V.5.3 Proyectos de obras complementarios
- V.6 Repercusión de las incidencias en la demora de la fecha inicialmente prevista para la conclusión de las obras de cada uno de los tramos
- V.6.1 Tramo Madrid-Zaragoza
- V.6.2 Tramo Zaragoza-Lleida
- V.6.3 Tramo Lleida-Barcelona
- VI. CONCLUSIONES

cuyo tratamiento se hace referencia en los apartados correspondientes.

IV. ANTECEDENTES DEL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)

El Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF), cuyo objeto es la construcción y la administración de las infraestructuras ferroviarias que determine el Gobierno a propuesta del Ministerio de Fomento, tenía en el momento de su creación naturaleza de Ente público de los previstos en el derogado artículo 6.5 de la Ley General Presupuestaria, habiéndose convertido en Entidad Pública Empresarial (EPE) con arreglo a lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, en cumplimiento de las previsiones de la Disposición Transitoria tercera de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).

El GIF, cuya naturaleza y régimen de personal y económicas, organización y régimen de personal y económico-financiero se regulan en el Real Decreto 613/1997, de 25 de abril, por el que se aprobaron sus Estatutos, está regido por un Consejo de Administración cuyo Presidente es nombrado por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

La actividad contractual del GIF se caracteriza por la falta de uniformidad del régimen jurídico al que está sometida, siéndole de aplicación distintos ordenamientos. Los contratos de obras de construcción de infraestructura ferroviaria, salvo los de electrificación y señalización, tienen la consideración de contratos administrativos y se rigen por la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; los contratos de electrificación y señalización de la infraestructura ferroviaria, en cuanto se refieren a la explotación de la red de telecomunicaciones y de transporte ferroviario, y los de suministros y servicios que cumplan los requisitos legalmente establecidos, se rigen por la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, de contratación en los sectores del agua, la energía, el transporte y las telecomunicaciones; y el resto de la contratación que lleva a cabo el GIF está

sometida al derecho privado, aunque debiendo respetar los principios de publicidad y concurrencia.

Los contratos objeto de esta fiscalización se regulan por la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas (L.C.A.P.) y por el Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (TRLRCA) promulgado mediante RD Legislativo 2/2000, de 16 de junio. De conformidad con la Disposición Transitoria primera del TRLRCA, se rigen por la L.C.A.P. los expedientes y los contratos adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la Ley 53/1999, de 28 de diciembre, circunstancia que concurre en los que figuran en el Anexo I con los números 1 a 46 inclusive. El resto de los contratos se regulan por el vigente TRLRCA.

La actividad que ha realizado el GIF hasta el momento presente se ha concretado en la construcción de líneas ferroviarias por encargo del Gobierno y en la realización de los estudios y demás actividades necesarias para la ejecución de estas obras.

Antes de que el GIF asumiera en abril de 1997 la ejecución de la obra de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera del Ministerio de Fomento presentase la financiación de las obras que realiza el GIF proveniente de los Presupuestos Generales del Estado, en concepto de aportación patrimonial, y de los fondos europeos percibidos por el Ente.

El número y presupuesto de los contratos de obras concentrados o ejecutados por el GIF hasta 31 de diciembre de 2001, diferenciados con arreglo a los ejercicios en los que se formalizaron, son los siguientes:

CONTRATOS FORMALIZADOS 1996/2001			
AÑO DE FORMALIZACIÓN	Nº CONTRATOS	PRESUPUESTO DE LICITACIÓN	PRESUPUESTO ADJUDICACIÓN
		(millones de pesetas)	(millones de euros)
1996	10	83.383	501.142
1998	11	119.347	717.290
1999	11	104.504	628.082
2000	20	119.024	715.349
2001	21	105.325	633.016
			97.576
			586.444

(En el ejercicio de 1997 no se licitó ninguna obra. Un contrato formalizado el 26/1/95 está incluido entre los de 1996)

Los expedientes de los contratos adjudicados con anterioridad a 1998 fueron tramitados en su totalidad por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, dependiente de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento. Su identificación, presupuesto y grado de ejecución en el momento de la subrogación del GIF en ellos, es la que se recoge en el cuadro siguiente:

Nº SUBTRAMO	Importe ejecutado		% ejecutado
	(millones de pesetas)	(millones de euros)	
1.986 Zaragoza-Lleida	2.349	14.118	57,71
2.066 Calatayud-Riela	824	4.852	19,31
3.986 Calatayud-Riela	2.114	12,752	29,35
4.986 Calatayud-Riela	1.018	6,118	13,11
5.986 Zaragoza-Lleida	783	4.526	17,29
6.986 Zaragoza-Lleida	906	5.289	19,93
8.096 Zaragoza-Lleida	563	3.284	8,73
9.986 Zaragoza-Lleida	400	2.404	6,19
10.986 Zaragoza-Lleida	126	751	9,10
SIN	0	0	0,00
TOTAL	9.777	68.780	18,88

El contrato del Subtramo II del Tramo Zaragoza-Lleida (s/h), que estaba adjudicado cuando se transfirió al GIF, fue rescindido, de mutuo acuerdo, el 15 de enero de 1999.

De conformidad con la Disposición Transitoria segunda del Real Decreto 613/1997, el GIF también se subrogó en la tramitación del expediente del contrato de construcción del Puente sobre el río Ebro del Tramo Madrid-Lleida, pendiente de adjudicación y que finalmente fue declarado desierto por acuerdo del Consejo de Administración del Ente del 19 de diciembre de 1997.

Aunque las incidencias consideradas y analizadas han sido, de acuerdo con el ámbito temporal señalado

SITUACIÓN A 31/12/2001 DE LAS OBRAS DE LOS CONTRATOS				
AÑO DE FORMALIZACIÓN	CONTRATOS FORMALIZADOS	OBRAS FINALIZADAS	OBRAS EN EJECUCIÓN	OBRAS NO INICIADAS
1996	10	10	—	—
1998	11	11	—	—
1999	11	10	1	—
2000	20	7	13	—
2001	21	3	16	2
TOTAL	73	41	30	2

V. RESULTADOS DE LA FISCALIZACIÓN

V.1 Incidencias producidas en el cumplimiento de los plazos y fechas de finalización

A 31 de diciembre de 2001, se habían producido 167 incidencias (incluyendo las aprobadas en el año 2002 pero cuya tramitación se inició con anterioridad a ese año) que afectaron a la ejecución de las obras abarca seis de los contratos formalizados en el período que abarca esta fiscalización. De estos contratos, 42 habían

para la fiscalización, aquellas cuya tramitación se inició antes de 31/12/2001, a los efectos de determinar su repercusión en el momento de finalización de las obras se han tenido en cuenta como contratos concluidos todos aquellos cuyas actas de recepción se formalizaron antes de 31 de diciembre de 2002.

De los 73 contratos de obras adjudicados, a 31 de diciembre de 2001, habían finalizado las obras de 41, se estaban ejecutando 30 y en 2 no se habían iniciado aún las obras; aunque en todos ellos se había llevado a cabo la comprobación del replanteo en el plazo legalmente exigido, según consta en las actas levantadas al efecto.

El objeto de más de una incidencia, destacando los contratos números C.4/96 (Tramo: Calatayud-Riela. Subtramo IA), C.12/98 (Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo VI-C) y C.23/99 (Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo XIV) cada uno de ellos con cinco; los contratos C.11/98 (Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo VI-A y B), C.27/99 (Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo II) y C.37/00 (Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza) con seis; y los contratos C.17/98 (Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo XII-A) y C.30/99 (Plataforma de los accesos a Lleida) con siete incidencias.

CONTRATOS CON UNA O MAS INCIDENCIAS

Nº de Contratos	1	2	3	4	5	6	7
Nº de Incidencias	21	12	13	9	3	3	2

La distribución anual de los incrementos de los plazos de ejecución fue la siguiente:

Año Formalización	Meses de Incremento (en nº)	
	Contratos formalizados	Nº incidencias
1996	10	32
1998	11	42
1999	11	40
2000	20	39
2001	21	14
TOTAL	73	167

1 La recepción de las obras de once de ellos tuvo lugar en 2002.
2 En estos dos contratos, las obras se iniciaron el 26/1/02.

Las incidencias produjeron un incremento medio del 36,58 por ciento del plazo que había de transcurrir hasta las fechas de finalización inicialmente previstas para cada una de las obras. Las mayores demoras relativas afectaron a los contratos C.30/99 (Plataforma de los accesos a Lleida), C.37/00 (Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza), C.43/00 (Tramo: Madrid-Zaragoza. Subtramo XII-B) y C.47/00 (Tramo: Calatayud-Sallillas-Monteje de vía), en los que se duplicaron los plazos de ejecución pactados en cada uno de ellos.

El número y tipo de incidencias producidas en los contratos analizados fue el siguiente (el detalle por cada contrato se incluye en el Anexo II):

CLASES DE INCIDENCIAS QUE AFECTAN A LOS CONTRATOS FORMALIZADOS EN CADA EJERCICIO				
Año de formalización	Contratos formalizados	Suspensiones	Prórrogas	Modificaciones
1996	10	1	19	12
1998	11	6	23	13
1999	11	8	15	17
2000	20	11	16	12
2001	21	10	1	3
TOTAL	73	36	74	57

De los 41 contratos finalizados 38 tuvieron incidencias, correspondiendo la excepción a los números C.32/99 (Base de superestructura de Salillas de Jalón), C.33/00 (Base de acopios de Montagut) y C.71/01 (Tramo: Calatayud-Riela, proyecto de cerramiento, mejoras medioambientales y protecciones antivandálicas), que contaban con los presupuestos y plazos de ejecución menos elevados y tenían por objeto actuaciones de logística, almacenamiento, protección y cerramientos de obras.

V.2 Suspensiones producidas con anterioridad al inicio de las obras

Las suspensiones producidas con anterioridad al inicio de las obras, aunque no afectaron directamente al plazo de ejecución fijado en el contrato, dieron lugar a retrasos de la fecha prevista de finalización que han sido importantes en los contratos analizados. De los 73 contratos analizados, en 36 no se iniciaron las obras dentro de los plazos previstos porque no se disponía de los terrenos necesarios, habiéndose producido por esta circunstancia un retraso medio de 4,6 meses (oscilando las demoras entre 0,9 y 13,9 meses). Destaca el retraso en el inicio de las obras del contrato del Subtramo II A (C.44/00) y del Subtramo II B (C.34/00) del Tramo Lleida-Barcelona-Martorell, que alcanzó los 9 meses, y el de los contratos del Subtramo XB del Tramo Lleida-Martorell entre Avinyonet y Sant Sadurni (C.66/01) y del Subtramo XI B del Tramo Lleida-Martorell entre Subirats y Gúrdia de la provincia de Barcelona (C.67/01), que fue de 13,9 meses.

Contratos afectados	DURACION DE LAS SUSPENSIONES INICIALES			
	Hasta 3 meses	Más de 3 meses y Menos de 6	Más de 6 meses y menos de 9	Más de 9 meses y menos de 12
13	10	13	6	2
				2

El número de suspensiones iniciales y su incidencia en los contratos formalizados en cada ejercicio es el que se refleja en el cuadro siguiente:

Año de formalización	Nº de contratos	Total suspensiones iniciales	Media de demora en el inicio de las obras (meses)
1996	10	1	0,9
1998	11	6	2,2
1999	11	8	3,1
2000	20	11	6,1
2001	21	10	5,8
TOTAL	73	36	4,6

Aunque en principio la falta de disponibilidad inicial de los terrenos para la ejecución de las obras implicó que se pudiera convocarse su licitación con arreglo a lo que dispone el artículo 129 de la LCAP, la Ley de 15 de enero de 1996, sobre Medidas Extraordinarias y Urgentes en Materia de Abastecimientos Hidráulicos, estable-

tes a obras de infraestructuras hidráulicas y de transportes se dispensará del requisito previo de la disponibilidad de los terrenos previsto en el artículo 129 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, sin perjuicio de que la ocupación efectiva de aquéllos no se realice hasta que se haya formalizado el acta de ocupación». Esta normativa especial permitió la tramitación de los expedientes y la formalización de los contratos antes de que los terrenos estuviesen disponibles, afectando esta circunstancia únicamente al inicio de las obras.

En los contratos en los que se produjeron suspensiones iniciales de las obras, el levantamiento de esta situación tuvo lugar cuando se disponía de terrenos suficientes para iniciadas, continuándose las obras sobre el resto de los terrenos a medida que fueron despareciendo las causas de la no disponibilidad; aunque esta actuación de disposición parcial y sucesiva de terrenos no ha influido en la duración de las obras una vez iniciadas.

La falta de disponibilidad de los terrenos se ha debido, con carácter general, a que aquellos sobre los que habían de ejecutarse las obras se encontraban sometidos a expedientes de expropiación forzosa, cuyo procedimiento, aun siendo de urgencia, seguía en tramitación cuando se levantó el acta de comprobación de replanteo.

La expropiación de terrenos para la construcción de nuevas líneas férreas requiere, con carácter previo, la declaración de utilidad pública y de urgente ocupación⁴ que posibilita la instrumentación de los expedientes expropiatorios que procedan. Según el GIF, la tramitación de estos expedientes no se inicia por razones de seguridad jurídica hasta que se produce la aprobación de los proyectos constructivos que fijan definitivamente los trazados de las obras a contar con expresión de los terrenos y propiedades afectadas. Esta ha sido, en efecto, la práctica seguida por el GIF, con las excepciones que se comentan más adelante.

El tiempo transcurrido desde la adopción del acuerdo de expropiación hasta la disposición de terrenos suficientes para iniciar las obras ha sido diferente en cada uno de los contratos y ha venido, en gran parte, condicionado por el cumplimiento de los trámites establecidos en los artículos 52 de la Ley de Expropiación Forzosa (LEF) y 56 y siguientes de su Reglamento (REF), cuyos plazos se prolongan como consecuencia de la cantidad de fincas

afectadas, del número de municipios en los que han de verificarse los trámites, de la realización de las actuaciones en fases sucesivas, del carácter litigioso de la titularidad de algunas de las fincas, etc. También se demoran con frecuencia por otras circunstancias ajenas al GIF, cuya concurrencia se ha podido verificar en varios de los expedientes analizados, entre las que se encuentran: la incomparecencia de los alcaldes de los municipios con terrenos afectados en el acta del levantamiento de las actas previas de ocupación (expedientes de los contratos C.11/98, C.12/98, C.20/98, C.28/99, 46/00); la negativa de los representantes municipales a firmar dichas actas (C.22/99, C.23/99, C.30/99, C.34/00, C.36/00, 38/00, C.56/01, C.57/01, C.58/01, C.59/01, C.61/01, 63/01, C.66/01, y C.67/01) y la negativa de las autoridades a ceder locales para formalizar actuaciones con los propietarios (C.35/00). Circunstancias de esta índole han afectado a 20 contratos de los 35 en los que los terrenos estaban sometidos a expedientes de expropiación forzosa.

La tramitación de los expedientes de expropiación se ha ajustado, en general, a lo establecido en la Ley, habiéndose cumplido los requisitos, plazos y competencias señaladas (información pública, alegaciones, ocupaciones y levantamiento de actas de ocupación, etc).

En el modo expuesto anteriormente, la tramitación de los expedientes de expropiación se inició después de ser aprobados los proyectos constructivos, excepto en las expropiaciones que afectaron a las obras del Subtramo VI A y B (C.11/98), Subtramo VI-C (C.12/98), Subtramo XII-B (C.18/98) y Subtramo II (C.27/99) del Tramo Madrid-Zaragoza, que se iniciaron días antes de la aprobación del proyecto constructivo en función de los datos y estudios recogidos en los proyectos básicos⁵.

Con frecuencia han transcurrido varios meses desde la aprobación del proyecto constructivo hasta la adopción del acuerdo de expropiación, lo que ha dado lugar a demoras en el inicio de las obras, que en los contratos del Subtramo III B, Plataforma (C.35/00), del Subtramo V, Plataforma (C.36/00), del Subtramo VII-B, Plataforma (C.54/01), del Subtramo VII-A, Plataforma (C.55/01), del Subtramo VIII-B, Plataforma (C.56/01) y del Subtramo VIII-A, Plataforma (C.57/01) del Tramo Lleida-Martorell y a las del Subtramo II B, Plataforma (C.34/00) y del Subtramo VIII-C, Plataforma (C.58/01) del Tramo Lleida-Barcelona superaron los 6 meses. (El detalle por contratos se incluye en el Anexo IV).

⁴ El proyecto básico se elabora con anterioridad al proyecto constructivo y contiene los aspectos sustanciales de la obra a contratar (datos geométricos, trazado de línea férrea, derechos y bienes afectados, etc) que, de forma definitiva, se adopta en el proyecto constructivo. El proyecto básico no está sometido a información pública y puede sufrir modificaciones.

⁵ El artículo 153.1 de la Ley 16/1987, de 30 de julio, de Ordenación de los Transportes Terrestres (LOTT) dispone: «La aprobación del correspondiente proyecto de establecimiento de nuevas líneas, así como los de obras de ampliación o mejoras, de líneas, previsiones que requieren la utilización de nuevos terrenos y cuya realización requiera procedimiento procedente, supondrá la declaración de utilidad pública de los terrenos por los que haya de discurrir la línea o realizarse la ampliación o mejora según lo previsto en la legislación expropiatoria».

³ Este aspecto fue recogido posteriormente por la Ley 5/1999 e incorporado al Texto Refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (artículo 129.2).

Meses transcurridos desde la aprobación del proyecto constructivo hasta el acuerdo de expropiación ⁶	
De 0 a 3 meses	6
Entre 3 y 6 meses	16
Entre 6 y 9 meses	8
Número de contratos	

Únicamente en la contratación de la Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza (C.37/00) la falta de disponibilidad de los terrenos se debió a causas distintas a estar sujetos al procedimiento de expropiación forzosa. En el acta de compraventa de replanteo, de 29 de julio de 2000, se expresa que, aunque las características geotécnicas concuerdan en líneas generales con los datos del proyecto que sirvió de base para la adjudicación de las obras, «al cambiar, posteriormente, los límites del emplazamiento de la estación existen una serie de servicios afectados no contemplados en el proyecto que interfieren en la ejecución de los mismos» (lo que obligó a redactar un modificado del proyecto antes del inicio de la obra) sobre los que habían de realizarse actuaciones para que los terrenos estuviesen disponibles para la ejecución de las obras.

En general, las suspensiones iniciales han dependido del retraso en la toma del acuerdo de expropiación, una vez aprobado el proyecto constructivo, y de la duración del trámite de los expedientes expropiatorios, habiéndose producido las demoras más prolongadas en las obras que correspondían a terrenos situados en zonas urbanas y sus proximidades, que tenían las propiedades muy fragmentadas y con muchos titulares, que poseían un alto precio de mercado o que comprendían propiedades con construcciones para usos diversos y otros bienes de alto valor indemnizatorio. Mientras los terrenos afectados en los Tramos Madrid-Zaragoza y Zaragoza-Lleida eran fundamentalmente rústicos y la disponibilidad de los terrenos se obtuvo en cinco meses, los de los Tramos Lleida-Barcelona y Lleida-Martorell tenían otros usos (industriales, residenciales, comerciales, etc) y se tardó más de trece meses hasta que se pudo disponer de los terrenos.

Las obras de los contratos del Tramo Lleida-Martorell, Subtramo XB, entre Avinyonet del Penedès y Sant Sadurní d'Anoia, y del Subtramo XI B, entre Subirats y Geliada (C.66/01 y C.67/01), que son las que mayores retrasos experimentaron hasta el inicio de las obras, tenían unos trazados, de 6,3 y 3,7 kilómetros, que discurrían por términos municipales de una elevada densidad de población, afectando la expropiación a un importante número de propiedades. Los proyectos constructivos objeto de estos dos contratos se aprobaron el 26 de enero del año 2001 y los acuerdos de

expropiación 3,5 y 5 meses después; pero los trámites expropiatorios se alargaron sensiblemente respecto a la duración media fundamentalmente por la negativa de los Ayuntamientos de Sant Sadurní d'Anoia, Subirats y Geliada a firmar las actas de ocupación de los terrenos, disponiendo, finalmente, el GIF de los necesarios para que se iniciaran las obras en el mes de noviembre de 2002, casi 14 meses después de que se hubiese producido su suspensión inicial y 16 desde que fueran adjudicadas las obras.

Las obras del contrato del Subtramo II-B del Tramo Lleida-Barcelona (C.34/00), que afectaban a los términos municipales de Junceda, Les Borges Blanques y L'Albi, y las del Subtramo II-A del Tramo Lleida-Martorell (C.44/00) que discurren por los municipios de Artesa, Puigverd, Junceda y Borges Blanques, se iniciaron 9 meses después de haberse llevado a cabo la comprobación del replanteo. También los contratos de los Subtramos III-B (C.35/00) y V (C.36/00) del Tramo Lleida-Barcelona, cuyos trazados atravesaban los términos de Tarres, L'Espuga de Francolí, Vimbodí, Monblanc, La Riba, Alcoer y El Mllá sufrieron un retraso en el inicio de sus obras de 8 meses, debido a la necesidad de la reiteración de los trámites en cada municipio y a las dificultades puestas por algunos ayuntamientos municipales para firmar las actas previas de ocupación y a ceder locales para llevar a cabo los trámites expropiatorios. En definitiva, las obras del contrato del Subtramo II-B (C.34/00) del Tramo Lleida-Barcelona, se iniciaron 11 meses después de su adjudicación, las de los contratos de los Subtramos III-B (C.35/00) y Subtramo V (C.36/00) del Tramo Lleida-Martorell con 10 meses de demora y las del Subtramo II-A (C.44/00) del Tramo Lleida-Martorell con 1 año.

En todo caso, los adjudicatarios de los contratos afectados por suspensiones superiores a seis meses no han ejercido el derecho que les reconoce el artículo 148 del Reglamento General de Contratación del Estado (RCE) a percibir una indemnización del 3 por ciento del precio de adjudicación.

V.3. Prórrogas de los contratos

La legislación en vigor prevé la concesión de prórrogas ante eventuales imprevistos sin que ello constituya alteración del contrato ni motivo de penalidades siempre que se adopten por razones plenamente justificadas, aunque no establece un procedimiento específico al efecto ni fija los requisitos que deben concurrir para su aprobación.

Todos los expedientes de prórroga analizados concuerdan con la propuesta del Jefe del Área de Construcción del GIF, con la conformidad de su superior jerárquico, en la que constan los antecedentes del contrato objeto de la prórroga, el motivo de la prórroga solicitada, su duración, el período que abarca y la nueva fecha de finalización de las obras. Las prórrogas aparecen autorizadas por el Presidente del GIF en fecha, inmediatamente por su Consejo de Administración. Las que afectaban a los contratos de los Tramos Calatayud-

Ricla, Subtramo II (C.3/96), Zaragoza-Lleida, Subtramo III (C.5/96), Zaragoza-Lleida, Subtramo IV (C.6/96) y Zaragoza-Lleida, Subtramo VI (C.9/96) habían sido aprobadas por el Director General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera con anterioridad a su traspa-so al Ente.

Las 74 prórrogas acordadas afectaron a 34 contratos cuyas obras a 31 de diciembre de 2001 habían finalizado o se encontraban en avanzado estado de ejecución. Las prórrogas tuvieron una duración media de 3,30 meses.

Contratos prorrogados					
Año de formalización	1996	1996	1999	2000	2001
Nº	9	8	9	7	1

Los contratos que no fueron objeto de prórroga son, en general, aquellos en que se han iniciado las obras en el año 2001, bien porque habiéndose efectuado con anterioridad la comprobación del replanteo permanecían suspendidos, bien porque se formalizaron en el propio año 2001.

Según los responsables del GIF, la concesión de prórrogas es una circunstancia inevitable en las obras que el Ente está llevando a cabo en la línea férrea Madrid-Barcelona-Frontera francesa como consecuencia de su complejidad técnica y constructiva.

En todos los supuestos analizados, las prórrogas se han concedido por motivos no imputables a los contratistas, teniendo en este caso su concesión carácter

reglado, no discrecional, de conformidad con el artículo 97.2 de la LCAP (96.2 TRLCAP). Los escritos de petición de las prórrogas formulados por los técnicos del GIF reflejan los motivos que las fundamentan, aunque no siempre incorporan documentos, informes o explicaciones que justifiquen suficientemente la concurrencia de las circunstancias en que se basaron y la conveniencia de su concesión. En relación con lo que a este respecto se manifiesta en las alegaciones, cabe señalar que la necesidad de la justificación viene impuesta por las normas que regulan la contratación administrativa y es, en todo caso, un requisito imprescindible para el debido control de la actividad contractual.

PRÓRROGAS QUE AFECTAN A LOS CONTRATOS FORMALIZADOS EN CADA UNO DE LOS AÑOS		
AÑO	Nº contratos prorrogados	Nº Prórrogas
1996	9	19
1998	8	23
1999**	9	15
2000	7	16
2001	34	1
TOTAL	34	74

⁶ En el año 1997 no se formalizó ningún contrato.

** Se ha excluido 1 prórroga del C.24/99 de 5 días por su escasa incidencia.

De los 34 contratos prorrogados, 24 estuvieron afectados por más de una prórroga, destacando el contrato del Subtramo XIII del Tramo Madrid-Zaragoza (C.17/98) que sufrió 6 prórrogas.

De las 74 prórrogas concedidas, 36 duraron menos de tres meses, 34 entre tres y seis meses, 1 siete meses y 3 más de nueve meses.

Las prórrogas, dada la diversidad de los motivos en los que se fundamenta su concesión, pueden clasificarse, utilizando la terminología empleada en los escritos de petición de las prórrogas (en los que se considera la concurrencia de estas causas motivo suficiente para su concesión), en los siguientes grupos: prórrogas que tienen su origen en la necesidad de ade-

cuar el ritmo de las obras a las exigencias presupuestarias; prórrogas debidas a condiciones climatológicas adversas; prórrogas que se producen por falta de disponibilidad de los terrenos precisos para que las obras se ejecuten al ritmo previsto; prórrogas originadas por problemas constructivos; prórrogas motivadas por la demora de Organismos públicos y terceras personas en resolver cuestiones que afectan al desarrollo de las obras; prórrogas por retrasos en las entregas de suministros; prórrogas concedidas para la tramitación de modificaciones; y prórrogas producidas por diferentes causas no incluidas en los grupos anteriores. El número de prórrogas clasificables en cada uno de estos grupos es el siguiente:

la segunda prórroga del contrato del Tramo Calatayud-Riela. Subtramo II (C.3/96) al tener su causa en que la siembra de arbutos y la hidrostembra «no deben hacerse en verano aplazándolas hasta el otoño» parece que podía haberse evitado por el carácter previsible de la causa alegada.

Los contratos del Subtramo II del Tramo Calatayud-Riela (C.3/96), del Subtramo III (C.5/96) y del Subtramo IV del Tramo Zaragoza-Lleida (C.6/96) ya habían sido anteriormente prorrogados para «adecuar los trabajos a las necesidades presupuestarias»; y los contratos del Subtramo I-B (C.2/96) del Tramo Calatayud-Riela y del Subtramo V-I (C.10/96) del Tramo Zaragoza-Lleida también lo habían sido como consecuencia de la tramitación de expedientes de modificación de dichos contratos.

V.3.3 Prórrogas por falta de disponibilidad de terrenos

Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento sobre plazo de ejecución
C.24/99: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo I	1ª	5	29,4 %
C.40/00: Tramo Base de construcción en Calatayud	1ª	3	42,9 %
C.43/00: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII B-Trazad	1ª	3	42,9 %

En relación con la prórroga del contrato del Subtramo I (C.24/99) del Tramo Madrid-Zaragoza, autorizada el 3 de noviembre de 2000 por falta de disponibilidad de los últimos 200 metros de la obra, cabe señalar que, aunque en el acta de ocupación de los terrenos expropiados, de 13 de mayo de 1999, consta la existencia de un arrendamiento sobre los terrenos «cuya ocupación física se realizará en el plazo de un mes», la ocupación no pudo llevarse a cabo por negarse los interesados a abandonar la finca en tanto no fuese abonado el importe del justiprecio, que el GIF no hizo efectivo hasta el 28 de mayo de 2001, siete meses después de ser autorizada la prórroga.

Las obras del contrato para la construcción de la Base de Calatayud (C.40/00) se iniciaron en el mes de agosto de 2000, aunque no estaban disponibles todos los terrenos por estar ocupados por una Sociedad privada. En el acta de ocupación de la finca a expropiar, efectuada el 13 de septiembre de 2000, se fijó su ocupación real por el GIF el día 31 de diciembre de 2000,

V.3.4 Prórrogas originadas por problemas constructivos

Estas prórrogas, que tienen su causa en incidencias relacionadas directamente con aspectos técnico-constructivos (derrumbamiento de túneles, ajustes en la plataforma, aparición de elementos geológicos en el subsuelo que dificultan la construcción, etc.), afectaron a las obras de los siguientes contratos:

Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento del plazo de ejecución
C.6/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo IV	3ª	3,5	12,5 %
C.11/98: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo VI-A y B	1ª	4	20 %
C.16/98: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XI	1ª	5	21,7 %
C.17/98: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII-A	1ª	3	13,6 %
C.17/98: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII-A	2ª	1,5	6,8 %
C.17/98: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII-A	3ª	3	13,6 %
C.17/98: Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII-A	4ª	5	22,7 %
C.37/00: Estación Intermodal de Zaragoza	1ª	2	66,7 %

El contrato del Subtramo IV del Tramo Zaragoza-Lleida (C.6/96) había sido objeto, con anterioridad, de dos prórrogas que habían incrementado su plazo de ejecución en 5 meses; y cuatro de las siete prórrogas producidas por problemas constructivos afectaron al contrato del Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII-A (C.17/98) que, además, fue también objeto de un modificación en 5 meses; y cuatro de las siete prórrogas producidas por problemas constructivos afectaron al

Año de finalización del contrato	Adecuación de las obras a las exigencias presupuestarias	Condiciones climatológicas	Falta de disponibilidad de los terrenos	Problemas constructivos	Demoras en la ejecución de los terrenos	Retrasos en la entrega de suministros	Tramitación de los complementarios	Otros	Total
1996	4	6		1			8		19
1998				6			15	2	23
1999		1	1		1		10	2	15
2000			2	1	2	4	7		16
2001						1			1
TOTAL	4	7	3	8	4	4	40	4	74

V.3.1 Prórrogas motivadas por la adecuación de los trabajos a las exigencias presupuestarias

La identificación de los contratos a los que afectan estas prórrogas, su duración y los retrasos que han producido sobre el plazo de ejecución, es la siguiente:

Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento del plazo de ejecución
C.3/96: Tramo Calatayud-Riela Subtramo II	1ª	4	13,3 %
C.5/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo III	1ª	5,9	24,5 %
C.6/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo IV	1ª	3	10,7 %
C.9/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo VI	1ª	4,8	20 %

Los cuatro prórrogas fueron autorizadas por la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera antes de la subrogación del GIF en sus contratos y se basaron en que había que «adecuar los trabajos a las necesidades presupuestarias». No parece, sin embargo, que tuviesen suficiente fundamento pues los contratos a los que afectaron contaban con sus correspondientes dotaciones presupuestarias, sin que sufrieran modificaciones que pudieran repercutir en el coste de ejecución de las obras, y la disposición legal en la que se fundamentaron las peticiones (R.D.2444/1985,

de 27 de diciembre) era una norma sobre la implantación del Impuesto sobre el Valor Añadido que afectaba a los contratos celebrados por las Administraciones Públicas que se encontraban pendientes de ejecución el día 31 de diciembre de 1985, es decir, diez años antes de la adjudicación de los contratos prorrogados.

V.3.2 Prórrogas motivadas por inclemencias meteorológicas

La incidencia de estas prórrogas en la ejecución de las obras se refleja en el cuadro siguiente:

Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento del plazo de ejecución
C.2/96: Tramo Calatayud-Riela Subtramo I B	2ª	2	8,7 %
C.3/96: Tramo Calatayud-Riela Subtramo II	2ª	3	10 %
C.5/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo III	2ª	2	8,3 %
C.6/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo IV	2ª	2	7,1 %
C.10/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo V-I	2ª	4	20 %
C.10/96: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo V-I	3ª	2	10 %
C.26/99: Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo II B	1ª	7	35 %

Estas prórrogas corresponden en general a motivos objetivos, como inundaciones, crecida de ríos que impiden la cimentación de los pilares de los puentes, corrimiento de tierras por motivos naturales, condiciones atmosféricas adversas no previsibles en la estación meteorológica en la que se producen, etc. (no obstante,

Zaragoza. Subtramo VI-A y B (C.11/98) fue también la causa de la redacción y aprobación de un proyecto complementario con un plazo de ejecución de 4 meses.

La 1ª prórroga del modificado del contrato para la construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza (C.37/00) se originó por los cambios introducidos en el proyecto por el Ministerio de Fomento, que afectaron al nuevo trazado de la vía de Teruel y a los servicios de canalización, señalización e iluminación en una de las estaciones por las que pasa la línea férrea. La memoria que acompaña la petición de prórroga del

V.3.5 Prórrogas motivadas por la actuación de terceros

INCIDENCIA DE LAS PRORROGAS MOTIVADAS POR ACTUACIONES DE TERCEROS			
Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento del plazo de ejecución
C.27/99. Tramo:Madrid-Zaragoza-Subtramo II	2ª	1,5	7,9 %
C.43/00. Tramo:Madrid-Zaragoza-Subtramo XII B - Trazad	2ª	8	114,3 %
C.50/00. Base de construcción en Madrid	1ª	2	28,6 %
C.62/01. Tramo: circunvalación de Zaragoza	1ª	1,4	43,2 %

Se autorizaron cuatro prórrogas por la demora de terceros en resolver cuestiones relacionadas con las obras (reposición de subestación eléctrica, retraso en el traslado de tendidos eléctricos y concesión de permisos oficiales). Aunque estas circunstancias son, en general, ajenas a la planificación y gestión de la obra por el GIF, las demoras en la autorización de un desvío por parte de la Dirección General de Carreteras de la Comunidad de Madrid en el Subtramo II (C.27/99) del Tramo Madrid-Zaragoza y la producida por la definición del plan de actuaciones de RENFE en la obra de la Nueva estación de Zaragoza, Subtramo Delicias Segunda Fase (C.60/01), por la condición de Entidades u Organismos

INCIDENCIA DE LAS PRORROGAS MOTIVADAS POR RETRASO EN LA ENTREGA DE SUMINISTROS			
Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento del plazo de ejecución
C.41/00. Tramo:Puerto de Ebro-Lleida	2ª	4	33,3 %
C.47/00. Tramo:Calatayud-Sallillas-Montaje vía	1ª	1,5	25 %
C.47/00. Tramo:Calatayud-Sallillas-Montaje vía	2ª	3	50 %
C.47/00. Tramo:Calatayud-Sallillas-Montaje vía	3ª	12	200 %

Las peticiones de la segunda prórroga del contrato del Tramo del Puente de Ebro-Lleida (C.41/00), que ya contaba con una primera prórroga de 4 meses por tramitación de un modificado, y de la primera y segunda del

de octubre de 2001, se debió, según la información facilitada por el GIF, a que en España sólo existe un tren de amolado que pueda realizar determinados trabajos previstos en este proyecto, no siendo posible por ello realizar las obras en el plazo planificado por el GIF.

V.3.7 Prórrogas motivadas por tramitación de modificados y proyectos de obras complementarias

De la totalidad de las prórrogas concedidas, más de la mitad de ellas (40) lo fueron para la tramitación de modificados y obras complementarias (la repercusión de las prórrogas en los plazos de ejecución de las obras con motivo de la tramitación o aprobación de los modi-

ficados se analiza en el epígrafe dedicado a los modificados). Además, con motivo de la tramitación de los proyectos de obras complementarias que afectaron a las obras de los Subtramos VI A y B (C.11/98) y Subtramo XII B (C.18/98) del Tramo Madrid-Zaragoza, se concedieron sendas prórrogas, que no deberían haber afectado al plazo de ejecución de estos contratos porque las obras complementarias son distintas y han de ser independientes de las de los contratos principales (en relación con lo que a este respecto se manifiesta en alegaciones, cabe señalar que en ninguno de los casos a los que en concreto se hace referencia se dan las circunstancias que según tales alegaciones, justificarían la prórroga de la obra principal).

INCIDENCIA DE LAS PRORROGAS POR TRAMITACIÓN DE MODIFICADOS Y COMPLEMENTARIOS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS PLAZOS				
Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento sobre plazo de ejecución	
C.1/96. Tramo: Zaragoza-Lleida-Subtramo I	1ª	4	14,3 %	
C.1/96. Tramo: Zaragoza-Lleida-Subtramo I	2ª	3	10,7 %	
C.2/96. Tramo: Calatayud-Rida-Subtramo I B	1ª	3	13 %	
C.4/96. Tramo: Calatayud-Rida-Subtramo I A	1ª	2,5	5,8 %	
C.4/96. Tramo: Calatayud-Rida-Subtramo I A	2ª	6	14 %	
C.4/96. Tramo: Calatayud-Rida-Subtramo I A	3ª	2	4,7 %	
C.7/96. Tramo: Zaragoza-Lleida-Subtramo VII	1ª	3	12,5 %	
C.10/96. Tramo: Zaragoza-Lleida-Subtramo VI	1ª	3	15 %	
C.11/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VI-A y B	2ª ^{b)}	4	20 %	
C.11/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VI-A y B	3ª	2	10 %	
C.11/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VI-A y B	4ª	1	5 %	
C.12/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VI-C	1ª	1,5	8,3 %	
C.12/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VI-C	2ª	1	5,6 %	
C.12/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VI-C	3ª	1	5,6 %	
C.14/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VIII	2ª	2	9,1 %	
C.14/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo VIII	3ª	2	9,1 %	
C.15/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo IX y X	1ª	2	8,7 %	
C.15/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo IX y X	2ª	1,5	6,5 %	
C.17/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo XII-A	5ª	3	13,6 %	
C.18/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo XII-B	1ª ^{b)}	5,5	27,5 %	
C.18/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo XII-B	2ª	3	15 %	
C.21/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo V-A	1ª	2	10 %	
C.21/98. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo V-A	2ª	2	10 %	
C.23/99. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo XIV	1ª	3	15 %	
C.23/99. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo XIV	2ª	2	10 %	
C.26/99. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo X V	1ª	2	9,1 %	
C.27/99. Tramo: Madrid-Zaragoza-Subtramo II	1ª	5	26,3 %	
C.30/99. Plataforma de los accesos a Lleida	1ª	3	20 %	
C.30/99. Plataforma de los accesos a Lleida	2ª	2	13,3 %	
C.30/99. Plataforma de los accesos a Lleida	3ª	4	26,7 %	
C.30/99. Plataforma de los accesos a Lleida	4ª	2	13,3 %	
C.31/99. Tramo: Zaragoza-Lleida-Subtramo II-A	1ª	4	20 %	
C.31/99. Tramo: Zaragoza-Lleida-Subtramo II-A	2ª	2	10 %	
C.37/00. Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	2ª	2	66,7 %	
C.37/00. Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	3ª	2	66,7 %	
C.37/00. Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	4ª	2	66,7 %	
C.41/00. Tramo: Puente de Ebro-Lleida	1ª	4	33,3 %	
C.45/00. Estación Zaragoza-Edificio Gutiérrez Soto	1ª	2	20 %	
C.45/00. Estación Zaragoza-Edificio Gutiérrez Soto	2ª	1	10 %	
C.50/00. Base de construcción en Madrid	2ª	4	57,1 %	

(*) Se deben a la tramitación de proyectos complementarios

V.3.8 Prórrogas motivadas por otras causas

INCIDENCIA DE LAS PRORROGAS POR OTRAS CAUSAS EN EL CUMPLIMIENTO DE LOS PLAZOS			
Identificación del contrato objeto de la prórroga	Nº de la prórroga	Duración (meses)	Incremento del plazo de ejecución
C.14/98. Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo VIII	1ª	2	9 %
C.17/98. Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XII-A	6ª	1	4,5 %
C.25/99. Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo V-B	1ª	12	85,7 %
C.29/99. Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo 0	1ª	12	60 %

En este grupo se incluyen 4 prórrogas cuya concepción se debe a motivos diversos y no homogéneos. La primera prórroga del contrato del Subtramo VIII del Tramo Madrid-Zaragoza (C. 14/98) se debió a motivos ecológicos que puede estimarse que hacían objetiva y suficiente su justificación. La sexta prórroga del contrato del Subtramo XII-A del Tramo Madrid-Zaragoza (C. 17/98) se basó en la «ejecución de obras del proyecto modificado número 1», por lo que debió en todo caso incluirse como aumento del plazo en ese modificado en lugar de aprobarse sin incremento de ejecución (este contrato fue, además, objeto de cinco prórrogas que totalizaron 15,5 meses).

Las dos prórrogas de los contratos del Tramo Madrid-Zaragoza Subtramos V B y 0 (C. 25/99 y C. 29/99) afectaron a dos contratos en cuya ejecución surgieron múltiples problemas. La primera de ellas tuvo su causa en el estudio de una alternativa al trazado previsto en el proyecto constructivo y la segunda se debió a la existencia de excavaciones arqueológicas, a la paralización de las obras por un Ayuntamiento cuyo término municipal cruza la línea férrea, a decisiones del Ministerio de Fomento que afectaron al trazado inicial, a demoras por requerimientos de RENFE, y a la falta de disposición de terrenos.

Cuando se prorrogó el contrato del Subtramo V-B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.25/99) estaba sometido a una suspensión temporal de carácter parcial acordada el 28 de julio de 1999 (45 días después de que se iniciaran las obras) que fue levantada el 11 de agosto del año 2000. La prórroga, que se concedió el 6 de junio del año 2000 (a dos meses de la finalización del plazo previsto inicialmente para la ejecución de las obras) se justificó como necesaria para dar tiempo al estudio y propuesta de las soluciones que pudieran dar respuesta a las causas que originaron la suspensión parcial.

Aunque las obras del contrato del Subtramo 0 del Tramo Madrid-Zaragoza: Salida de Madrid y Conexión con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla (C.29/99) se iniciaron con sólo 2 meses y 20 días de retraso respecto a la comprobación del replanteo, la lenta disposición sucesiva de los terrenos, la compatibilización de las obras con servicios en funcionamiento, además de otros problemas (no disponibilidad de terrenos, paralización de los trabajos en el término municipal de Getate por orden municipal debido a problemas

En las cuatro prórrogas concedidas en la ejecución del contrato del Subtramo XII A del Tramo Madrid-Zaragoza (C.17/98) por problemas constructivos se alegan causas que en los expedientes no aparecen suficientemente justificadas o explicadas. Lo mismo sucede con las prórrogas de los contratos de construcción del Puente del Ebro-Lleida (C.41/00) y Montaje de vía del Tramo Calatayud-Sallillas (C.47/00) por retraso en la entrega de suministros; y también en la de los contratos de construcción de la Base de Calatayud (C.40/00) y Subtramo XII B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.43/00) por falta de disponibilidad de terrenos ocupados por una sociedad privada que los desalojó con retraso respecto a la fecha acordada y en los que existían unos edificios en demolición.

Las prórrogas que afectaron a los contratos de los Subtramos VI A y B, XII A, V B y 0 del Tramo Madrid-Zaragoza (C.11/98, C.17/98, C.25/99 y C.29/99), de la Plataforma de los accesos a Lleida (C.30/99), del Puente del Ebro-Lleida (C.41/00) y de la Base de construcción en Madrid (C.50/00) incrementaron sus plazos de ejecución entre el cincuenta y el cien por cien. Y los contratos de construcción de la estación intermodal de Zaragoza (C.37/00), del Subtramo XII B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.43/00) y del Subtramo Montaje de vía del Tramo Calatayud-Sallillas (C.47/00) duplicaron el plazo de ejecución de las obras, superando el doscientos cincuenta por cien el incremento de las prórrogas de los contratos C.37/99 y C.47/00.

Las prórrogas que produjeron mayor incremento relativo correspondieron generalmente a los contratos que tenían menor presupuesto de adjudicación aunque también fueron importantes las de algunos de los de mayor cuantía como las 6 que afectaron al contrato C.17/98, que con un plazo de ejecución de 22 meses retrasaron la finalización de las obras 16,50 meses, y las del contrato C.29/99, que con un plazo de ejecución de 20 meses, lo aumentaron en 12 meses (además fue objeto de una modificación que incrementó el plazo en 4 meses y su inicio se había demorado 2,5 meses desde la comprobación del replanteo).

Las prórrogas de mayor duración (12 meses) correspondieron al contrato del Tramo Calatayud-Sallillas. Montaje de vía (C.47/00), debiéndose a que el GIF no pudo disponer del tren de amolado en la fecha prevista, y a los contratos de los Subtramos V-B y 0 del Tramo Madrid-Zaragoza (C.25/99 y C.29/99), estando relacionadas con las suspensiones temporales que sufrieron ambos contratos.

V.4 Modificaciones de los contratos

V.4.1 Incidencia de las modificaciones de los contratos en los plazos de ejecución de las obras

De acuerdo con la información facilitada por el GIF, los contratos hasta 31 de diciembre de 2001, fueron objeto de 57 modificados. De éstos, 18 contenían incrementos de los plazos de ejecución y, aunque los restantes modificados fueron autorizados sin aumento del plazo, 13 de ellos, como consecuencia de la concesión de prórrogas para la tramitación de los modificados, también incrementaron el plazo de ejecución inicialmente pactado.

Los modificados de los contratos formalizados en cada ejercicio fueron los siguientes:

Año de formalización	Modificaciones de los contratos	
	Número de modificados	Número de contratos afectados por los modificados
1986	12	10
1988	13	10
1999	17	10
2000	12	12
2001	3	3
TOTAL	57	45

Los contratos modificados fueron 45, afectando las modificaciones al 63,40 por ciento de los finalizados o que se encontraban en fase avanzada de ejecución a 31 de diciembre de 2001, porcentaje que puede considerarse elevado teniendo en cuenta el carácter excepcional y tasado que la Ley atribuye a las modificaciones de los contratos. El número de modificados en los años 1996, 1998 y 1999 fue superior al de los contratos formalizados, ya que varios de ellos fueron objeto de más de una modificación. El número de modificados correspondientes a los años 2000 y 2001 no es indicativo pues de los 41 contratos formalizados en esos años, 2 no habían comenzado su ejecución y 18 de los restantes 31 habían iniciado sus obras en el último cuatrimestre del año 2001.

La media de incremento de los 31 modificados que, por uno u otro procedimiento, afectaron a los plazos de ejecución fue de 3,16 meses, siendo el de cada uno de ellos el que se refleja en el siguiente cuadro:

De los 8 expedientes de modificación de contratos los plazos establecidos en el artículo 146.4 de su tramitación superó 8 meses, 2 de ellos (C.35/00, Subtramo III B del tramo Lleida-Martorell y C.39/00, Subtramo VI del tramo Zaragoza-Lleida) rebasaron la LCAP.

Los ocho expedientes en que el tiempo de tramitación del modificatorio superó los 8 meses fueron los siguientes:

IDENTIFICACION	Nº de modificatorio	Autorización expediente	Aprobación expediente	Tiempo de tramitación (meses)
C.4/96 Tramo: Calatayud-Ricla. - Subtramo I A	1º	27-02-98	11-12-98	9,5
C.4/96 Tramo: Calatayud-Ricla. - Subtramo I A	2º	14-04-00	3-08-01(*)	15,5
C.6/96 Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo IV	2º	24-04-98	26-03-99	11,0
C.13/98 Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo VII	1º	22-01-99	15-10-99	9,0
C.15/98 Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo IX y X	1º	28-01-00	3-11-00	9,0
C.35/00 Tramo: Lleida-Martorell. - Subtramo III B	1º	28-12-00	4-10-02	9,0
C.39/00 Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo VI	1º	28-12-01	4-10-02	9,0
C.41/00 Tramo: Puente del Ebro-Lleida	1º	29-12-00	21-09-01	8,5

(*) Convalidado por el Consejo de Ministros

Aunque los trámites del modificatorio primero del contrato del Subtramo I (C.1/96) del Tramo Zaragoza-Lleida y del segundo de la Plataforma de los accesos a Lleida (C.30/99) no rebasaron el límite del plazo establecido, sí lo superaron sumando al tiempo de tramitación el de las prórogas concedidas con motivo de la tramitación de modificatorios.

Identificación	Presupuesto del modificatorio		% sobre presupuesto adjud.	Plazo de ejecución del contrato que se modifica (meses)	Meses de ampliación del plazo de ejecución	% sobre plazo ejecución	Plazo ejecución (meses)
	Millones de pesetas	Millones de euros					
Modificado 1 Tramo: Calatayud-Ricla. Subtramo I A	1.551	9.322	20	43	6	14	49
Modificado 1 Tramo: Zaragoza-Lleida. Subtramo IV	1.109	6.659	19,5	28	3	10,7	31
Modificado 1 Tramo: Zaragoza-Lleida. Subtramo VI	1.167	7.014	18	24	4	16,7	28
Modificado 1 Tramo: Madrid-Zaragoza Subtramo VII	-	-	-	21	3	14,3	24
Modificado 1 Tramo: Madrid-Zaragoza Subtramo I	-	-	-	17	3	17,7	20
Modificado 1 Tramo: Zaragoza-Lleida. Subtramo VI	1.234	7.416	9,8	18	3	16,7	21
Modificado 1 Tramo: Lleida-Martorell. Subtramo I	2.369	14.238	19,3	24	4	16,7	28
Modificado 1 Construcción edificios técnicos de L.A.V. Zaragoza-Lleida (Zaragoza, Huesca y Lleida)	146	877	9,9	6	6	100	12
Modificado 1 Construcción edificios técnicos de L.A.V. Madrid-Zaragoza (Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza)	-20	-120	-1,4	6	6	100	12

* En contra de lo manifestado en alegaciones, la documentación unida al expediente hace permanentemente referencia a un plazo de seis meses y no de doce meses.

Los incrementos de los plazos que afectaron a los contratos del Subtramo VII (C.13/98) y del Subtramo I (C.24/99) del Tramo Madrid-Zaragoza del Subtramo VI (C.39/00) del Tramo Zaragoza-Lleida, de la Construcción de edificios técnicos de L.A.V. Zaragoza-Lleida (C.69/01) y de la Construcción edificios técnicos de

Madrid-Zaragoza (C.70/01), superaron, pues, los límites establecidos en el Reglamento de Contratación Administrativa (RCE) dispone que los plazos no podían ser aumentados o disminuidos en mayor proporción que aquella en que resulte afectado el presupuesto. Los nueve modificatorios que incorporaban incrementos del plazo de ejecución de la obra fueron los siguientes:

IDENTIFICACION	Nº(*)	INCREMENTO TOTAL DEL PLAZO (en meses)	% de incremento sobre plazo de ejecución previsto
C.1/96. Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo I	3	11	39,3
C.2/96. Tramo: Calatayud-Ricla. - Subtramo I B	3	9	38,1
C.4/96. Tramo: Calatayud-Ricla. - Subtramo I - A (**)	5	16,5	38,4
C.6/96. Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo IV	4	11,4	40,9
C.7/96. Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo VII	2	9	37,5
C.9/96. Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo VI	3	8,2	36,5
C.10/96. Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo VI A	4	12	60
C.11/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo VI-A y B	5	13	65
C.12/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo VI-C	4	3,5	19,4
C.13/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo VII	2	3	14,3
C.14/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo VIII	4	6	27,3
C.15/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo IX y X	3	3,5	15,2
C.17/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo XII-A	7	16,5	75
C.18/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo XII-B	3	11,5	57,5
C.21/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo V-A	3	4	20
C.23/98. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo XIV	4	5	25
C.24/99. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo I	2	8	47,1
C.26/99. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo XV	3	2	9,1
C.27/99. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo II	5	6,5	34,2
C.29/99. Tramo: Madrid-Zaragoza. - Subtramo 0	2	16	80
C.30/99. Plataforma de los accesos a Lleida	6	13	86,7
C.31/99. Tramo: Zaragoza-Lleida. - Subtramo II-A	3	8	40
C.37/00. Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	5	8	266,7
C.39/00. Tramo: Zaragoza-Lleida. Subtramo VI	1	3	16,7
C.41/00. Tramo: Puente del Ebro-Lleida	3	3	66,7
C.45/00. Estación Zaragoza-Edificio Gutiérrez Soto	3	3	30
C.46/00. Tramo: Lleida-Martorell. - Subtramo I	1	4	16,6
C.50/00. Base de construcción en Madrid	3	6	85,7
C.69/01. Construcción edificios técnicos de la L.A.V. Subtramo Zaragoza-Lleida. - Provincias de Zaragoza, Huesca y Lleida	1	6	100
C.70/01. Construcción edificio técnicos de la L.A.V. Subtramo Madrid-Zaragoza (Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza)	1	6	100

* Incluye el número de incidencias que incrementaron el plazo de ejecución del contrato principal como consecuencia del propio modificatorio, de las prórogas concedidas para su tramitación o de las prórogas otorgadas por otras causas.

** Este contrato tiene 2 modificatorios.

Como queda expuesto, el aumento del plazo de ejecución y otras mediante la concesión de prórogas para su tramitación, conforme se expone en el siguiente cuadro:

Número de Modificados con o sin prórogas para su tramitación				
Nº de modificatorios	Modificados con incremento del plazo de ejecución y con prórogas	Modificados sin incremento del plazo de ejecución pero con prórogas	Modificados sin variación en el plazo de ejecución	TOTAL modificados
9	9	13	26	57

compactaciones y voladuras de roca el modificado primero del Subtramo I-A (C.4/96) del Tramo Calatayud-Ricla, a los contratos del Subtramo XII-A (C.17/98) y del Subtramo II (C.27/99) del Tramo Madrid-Zaragoza y al del Puente del Ebro-Lleida (C.41/00), al aumentar sus presupuestos de ejecución podían haber incluido incrementos de los plazos de ejecución en la proporción que hubiese resultado de conformidad con el artículo 149 de la RCE, en lugar de ser prorrogados con motivo de la tramitación del modificado.

V.4.2 Observaciones generales sobre los modificados

De acuerdo con el artículo 102 de la LCAP (101 TRLCAP) procede la modificación de los contratos siempre que concurren razones de interés público y las modificaciones sean debidas a necesidades nuevas o causas imprevistas.

En términos generales, los expedientes de modificación de los contratos, aunque contienen los documentos e informes previstos en la Ley y en el Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares, relacionando las necesidades que son causa de los modificados, no incluyen justificación o explicación suficiente de que tales necesidades sean nuevas o se deban a causas imprevistas.

a) Modificados de los contratos formalizados en el año 1996.

Los diez contratos formalizados en el año 1996 sufrieron modificaciones en el transcurso de su ejecución. De ellos, los contratos del Subtramo I-A del Tramo Calatayud-Ricla (C.4/96) y del Subtramo VI del Tramo Zaragoza-Lleida (C.9/96) fueron objeto de dos modificaciones cada uno; y los contratos del Subtramo I-B del Tramo Calatayud-Ricla (C.2/96) y del Subtramo VII del Tramo Zaragoza-Lleida (C.7/96) requirieron también la ejecución de obras complementarias.

Varias de las causas en las que se fundamentaron los modificados del contrato del Subtramo IV (C.6/96) y del Subtramo VII (C.7/96) del Tramo Zaragoza-Lleida no se ajustan a las prescripciones establecidas en el artículo 102 de la LCAP. Errores de cálculo en las mediciones de las obras referentes a estructuras recogidas en el proyecto, desvíos de línea eléctrica y telefónica, variación de la red de riesgos y construcción de pasos de caminos fueron las causas alegadas en el primer de los modificados; y el segundo, según la propuesta del Ingeniero Jefe del Área de Construcción del GJF, se hizo necesario como consecuencia de las variaciones funcionales y estructurales que hubieron de relacionarse y que obligaron a acometer nuevas unidades y soluciones diferentes a las planteadas inicialmente. En ambos casos los modificados parecen originados más por circunstancias relacionadas con la redacción del proyecto que con incidencias surgidas durante la ejecución de las obras. También se fundamenta, entre otras causas, en haberse producido mayores mediciones,

Identificación	Modificados con incremento del plazo de ejecución y con prórrogas										
	Plazo ejecución contrato inicial	Presupuesto del modificado		Modificado			Prórroga			Total incremento del plazo (meses)	
		Miles de euros	% sobre presupuesto inicial	Plazo sobre meses	% sobre plazo inicial	Plazo en meses	% sobre plazo inicial	Meses	% sobre plazo inicial	Meses	% sobre plazo inicial
Mod.1 Tramo Zaragoza-Lleida Sub Tramo I C.1/96 Mod.1	26	608	4.656	19,6	4	14,3	7	25	11	36,3	
Tramo Calatayud-Ricla Subtramo I B C.2/96 Mod.1	23	650	5.109	19,9	4	17,4	3	13	7	30,4	
Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo VII C.7/96 Mod.1	24	655	3.637	20	6	25	3	12,5	8	37,5	
Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo V-I C.5/96 Mod.1	20	190	1.142	13,8	3	15,4	3	15	6	30,4	
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo VI A y B C.11/98 Mod.1	20	1.286	7.729	20	2	10	3	15	5	25	
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo VII C.13/98 Mod.1	20	-	-	-	3	15	3	15	6	30	
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo C C.20/98 Mod.2	20	2.057	12.363	17,9	4	20	12	60	16	80	
Plataforma de los accesos a Lleida C.20/98 Mod.2	15	762	4.700	15,1	2	13,3	11	73,4	13	86,7	
Tramo Zaragoza-Lleida Subtramo II A C.3/99 Mod.1	20	585	5.890	7,6	2	10	6	30	8	40	

En todos estos casos se aumentaron los plazos de ejecución en proporción no ajustada a lo establecido en el RCE; y sumados los del propio modificado y los de las prórrogas concedidas para su tramitación, los incrementos producidos en los plazos de ejecución alcanzaron un promedio de 34,30 por ciento de aumento sobre los plazos iniciales.

Los modificados que no incluyeron incremento del plazo de ejecución pero para cuya tramitación se concedieron prórrogas fueron los siguientes:

Identificación	Plazo ejecución contrato inicial (meses)		Modificado		Prórroga	
	Plazo ejecución contrato inicial	Incremento	Presupuesto Miles de euros	% presupuesto inicial	Plazo en meses	% sobre plazo inicial
Mod.2 Tramo Calatayud-Ricla Subtramo A C.4/96 Mod.2	43	-	5.595	33,627	10,5	24,4
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo V-C C.10/96 Mod.1	16	-	-	-	3	19,40
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo VII C.13/98 Mod.1	22	-	-	-	4	18,2
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo X y X C.15/98 Mod.1	23	-	-	-	3,0	13,2
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo II A C.17/98 Mod.1	22	-	901	6,416	8,2	37,8
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo U A C.23/98 Mod.1	20	-	-	-	4	20
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo XIV C.26/98 Mod.1	22	-	-	-	5	25
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo X V C.28/98 Mod.1	19	-	971	6,898	7	36,8
Tramo Madrid-Zaragoza Subtramo II C.17/98 Mod.1	3	-	-	-	8	266,7
Completación de las estaciones intermedias de Zaragoza-Lleida C.10/96 Mod.1	12	-	367	2,206	6,2	4,33
Tramo Puente de Ebro-Lleida C.41/00 Mod.1	10	-	-	-	3	30
Estado Zaragoza-Lleida Subtramo B C.10/96 Mod.1	7	-	-	-	41	57,1

Base de datos: COTRATOS/BOE/BOE

no y reposición de servicios no incluidos en el proyecto que, por tanto, no se ajustan a las prescripciones del artículo 102 de la LCAP.

El modificado primero del contrato del Subtramo XII-B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.18/98), que no tuvo incremento de presupuesto y aumento en 3 meses su plazo de ejecución, se debe, según informe del Ministerio, a ajustes del proyecto a lo realmente ejecutado», circunstancia que no corresponde a lo requerido por la Ley para que proceda la modificación del contrato puesto que su finalidad fue incorporar al proyecto constructivo las variaciones ya realizadas durante la ejecución de la obra.

Algunos modificados (en concreto, los de los Subtramos XII-A (C.17/98) y V-A (C.21/98) del Tramo Madrid-Zaragoza) son consecuencia de requerimientos de Organismos y Ayuntamientos que plantearon, cuando las obras estaban ya iniciadas, peticiones que debían haberse formulado con anterioridad, dentro de los plazos destinados a ello (información pública de los proyectos, estudio del impacto medioambiental, declaración de utilidad pública y urgente ocupación, etc). Tampoco estas circunstancias pueden entenderse como necesidades nuevas o causas imprevistas; y su consideración y solución debería haberse abordado antes de que dieran lugar a nuevos gastos y retrasos en la ejecución de la obra, y en definitiva, a demoras en la puesta en servicio de las nuevas líneas férreas.

c) Modificados de los contratos formalizados en el año 1999.

Todos los contratos formalizados durante el año 1999 fueron objeto de modificación, excepto el de la Construcción de la Base de Salillas de Jalón (C.32/99). Los contratos de los Subtramos XIII (C.22/99), XIV (C.23/99), XV (C.26/99) y II-B (C.28/99) del Tramo Madrid-Zaragoza y el de la Plataforma de los accesos a Lleida (C.30/99) fueron modificados dos veces. El contrato del Subtramo II del Tramo Madrid-Zaragoza (C.27/99) tuvo 3 modificados. Y los de los Subtramos I (C.24/99) y 0 (C.29/99) del Tramo Madrid-Zaragoza además de los modificados fueron objeto de sendos proyectos complementarios de obras.

Los dos modificados del contrato del Subtramo XIII del Tramo Madrid-Zaragoza (C.22/99) tuvieron origen, fundamentalmente, en los desvíos exigidos por los servicios de Demarcación de Carreteras de la Comunidad Autónoma de Madrid y en las peticiones de Ayuntamientos y Comunidades de Regantes de nuevas obras, así como en la reposición y desvío de caminos y aceras, en la tramitación de nuevas expropiaciones para ampliar la zona de ocupación de un viaducto y la construcción de taludes, samedos, nuevos drenajes y mayor cimentación en los puentes. Respecto a todas estas causas es cuestionable si realmente constituyen necesidades nuevas o causas imprevistas, circunstancia que no aclara el contenido del expediente.

ron lugar a incremento en los plazos de ejecución de los contratos, bien porque se incluía en el propio modificado (Subtramo VI del Tramo Zaragoza-Lleida, C.39/00) y del Subtramo I del Tramo Lleida-Martorell, C.46/00), bien porque los plazos contractuales fueron ampliados a través de las prórrogas concedidas para la tramitación de los modificados.

El GIF fundamenta las causas del modificado primero del contrato para la Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza (C.37/00) en «variaciones necesarias para la ejecución de la obra» (levantamiento de las vías e instalaciones en los terrenos donde se ubicará la nueva estación, incremento de demoliciones, supresión de montaje de vías y modificaciones de los enlaces) que responden en parte a las objeciones que formuló el contratista en la comprobación del replanteo. Este modificado fue objeto de cuatro prórrogas de 2 meses, que supusieron un incremento del plazo de ejecución de las obras que casi triplicó el inicialmente fijado; y las causas alegadas no puede considerarse que respondan a necesidades nuevas ni imprevistas, máxime teniendo en cuenta que al menos en parte habían sido advertidas por el contratista.

Los modificados de los contratos del Subtramo VI del Tramo Zaragoza-Lleida (C.39/00) y del Tramo del Puente del Ebro-Lleida (C.41/00) tuvieron como causa la realización de nuevas obras (nuevo viaducto sobre el río Glosoria, modificación del acceso rodado de la estación de Penator y construcción de arquetas) y el aseguramiento de zonas inestables, que no parecen responder a circunstancias sobrevenidas e imprevistas; incrementándose el plazo de ejecución de los contratos en 3 y 4 meses, respectivamente (la ampliación del último se llevó a cabo mediante la concesión de una prórroga que aumentó en una tercera parte el plazo de ejecución inicialmente previsto). En estos modificados, y también en el primero del Subtramo III-B del Tramo Lleida-Martorell (C.35/00), se superaron los plazos máximos establecidos en el RCE para su tramitación.

Causas relacionadas con los estudios previos al proyecto y con el proyecto en sí mismo se encuentran entre las incluidas en la petición del modificado primero del contrato del edificio Gutiérrez de Soto de la Estación de Zaragoza (C.45/00), que además fue objeto de dos prórrogas de 2 y 1 mes. En el informe del Ingeniero Jefe del Área de Construcción del GIF se dice que el proyecto no contemplaba las acometidas eléctricas, las de agua y telefonía y la evacuación de aguas e interfería de las obras previstas en otros proyectos, además de no contemplar los problemas estructurales del edificio objeto de las obras contratadas, en el que se detectaron serias patologías, añadiendo que «es necesario un proyecto modificado que contemple estas deficiencias». Obviamente, no se trata de necesidades nuevas o imprevistas.

La propuesta de modificación del contrato del Subtramo I del Tramo Lleida-Martorell (C.46/00) es anterior a la iniciación de las obras del contrato principal.

El motivo del modificado, según el informe del Director de la obra, es «la mejor adaptación de la obra a las características del terreno, recoger la nueva definición del viaducto del Segre de acuerdo con la Declaración de Impacto Medio Ambiental y definir las repeticiones de riego, servicios y servidumbres no previstas en el proyecto», causas que, en general, hacen referencia a deficiencias de las previsiones iniciales.

La propuesta del Director de las obras del contrato del Subtramo Delicias Primera Fase de la Estación de Zaragoza (C.53/01) indica que el modificado se debe a peticiones de Organismos afectados por las obras (Diputación General de Aragón y Ayuntamiento de Zaragoza), a perfeccionamiento del proyecto y, finalmente, a la no disponibilidad total de los terrenos; circunstancias que pueden considerarse la primera evitable, la segunda previsible y la última ajena a los motivos contemplados legalmente para la formulación de modificados.

Los modificados de los contratos para la construcción de edificios técnicos de la LAV Zaragoza-Lleida: Zaragoza, Huesca y Lleida (C.69/01) y de la construcción de edificios técnicos de la LAV Madrid-Zaragoza: Madrid, Guadalupe, Soria y Zaragoza (C.70/01), basados ambos en idénticas causas, incrementaron los plazos de ejecución de la obra en 6 meses cada uno de ellos (el presupuesto del contrato C.69/01 sufrió un aumento de 146 millones de pesetas y el del contrato C.70/01), por el contrario, dio lugar a una disminución de 20 millones, siendo este el único de los modificados que dio lugar a una rebaja del precio de adjudicación). Las solicitudes de autorización para redactar los proyectos de modificación de ambos contratos se produjeron sólo dos días después del inicio de las obras y reflejan como causa de las modificaciones las objeciones que los contratistas hicieron constar en las actas de comprobación replanteo. En el informe del Ministerio de Fomento se indica que los proyectos iniciales respondían sólo en parte a las necesidades existentes, lo que dio lugar a que fuese «necesario modificar parte de las actuaciones previstas, acomodándolas a los requisitos de este momento», añadiendo que «los proyectos contenían unidades de difícil disposición en el mercado, cuestión que debería ser especialmente cuidada previamente a la aprobación de los mismos».

e) Modificados más relevantes producidos en el periodo.

En el conjunto del período 1996-2001, los más significativos fueron los de los contratos del Subtramo I-A del Tramo Calatayud-Riela (C.4/96), y de los Subtramos XIII (C.18/98) y II (C.27/99) del Tramo Madrid-Zaragoza.

El contrato del Subtramo IA del Tramo Calatayud-Riela (C.4/96) se vio afectado por dos modificados y tres prórrogas que tuvieron su causa en la tramitación del segundo de los modificados. Las tres prórrogas y el

plazo de ejecución del modificado primero totalizaron 14,50 meses de incremento del plazo de ejecución de las obras inicialmente pactado, que aumentó casi un 40 por ciento.

El primer modificado, aprobado en febrero de 1998 incrementó su presupuesto en 1.551 millones de pesetas (9.322 miles de euros) (19,9 por ciento del presupuesto de adjudicación) y en 6 meses el plazo de ejecución (13,9 por ciento del plazo previsto). Las causas que lo motivaron fueron fundamentalmente de carácter técnico y de mejora como consecuencia de la falta de previsión del proyecto inicial, y del aumento de las mediciones, aunque también se debió a otras causas imprevistas y necesidades nuevas (comportamientos no previstos de los terrenos y normas y reglamentos nuevas de necesaria aplicación).

El modificado número 2 de este contrato no supuso incremento directo del plazo de ejecución, aunque sí lo aumentó mediante la concesión para su trámite de tres prórrogas que totalizaron 10,5 meses. La redacción del proyecto de este modificado fue autorizada por el GIF el 14 de abril de 2000 por un adicional líquido de 5.595 millones de pesetas (33.627 miles de euros) (72,10 por ciento sobre el presupuesto de adjudicación). La cuantía del modificado exigía el dictamen del Consejo de Estado y la autorización del Consejo de Ministros de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 60.3 y 12.2 de la LCAP; aunque cuando se inició su tramitación las obras estaban ejecutadas sin que hubiese segundo previamente el procedimiento legalmente establecido (el informe del Ministerio de Fomento, además de expresar que el modificado tenía su origen en un proyecto defectuoso y escasamente estudiado, indicaba que la mayor parte de las obras contempladas en el mismo estaban ya realizadas). El Consejo de Estado no aprobó la modificación porque «resulta impertinente la aprobación de modificaciones encaminadas a variar el objeto del contrato, cuando las obras están finalizadas», considerando, además, que la ejecución de las obras sin la previa aprobación comportaba una irregularidad de conformidad con la cláusula 62 del Pliego de Cláusulas Administrativas Generales (Decreto 3854/1970, de 31 de diciembre). No obstante, el Consejo de Ministros convalidó finalmente en agosto de 2001 las actuaciones correspondientes a este modificado.

El contrato del Subtramo XI-B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.18/98) fue objeto de un modificado con incremento de su plazo de ejecución de 3 meses, además de una prórroga de 3 meses con motivo de la tramitación del modificado. Este contrato también se vio afectado por un proyecto de obras complementarias que dio lugar a otra prórroga de 5,5 meses para su tramitación, por lo que los incrementos del plazo inicial totalizaron 11,50 meses (un 57,50 % de aumento sobre el pactado). La propuesta de modificación del Gerente de las obras, de abril del año 2000, no incluía incremento ni del presupuesto ni del plazo de ejecución; pero, pese a ello, en el modificado aprobado por el

sión de las suspensiones acaecidas durante la ejecución de las obras y de la tramitación de proyectos complementarios, a ella se ha hecho referencia en los epígrafes en los que se analizan las prórrogas y los modificados.

V.5.1 Contratos rescindidos y declarados desiertos

El contrato de obras del Subtramo II del Tramo Zaragoza-Leida transferido al GIF por el Ministerio de Fomento cuando ya estaba adjudicado, con un presupuesto de 7.011 millones de pesetas (42.137 miles de euros) y 30 meses de plazo de ejecución, fue resuelto con fecha 15 de enero de 1999 por mutuo acuerdo, sin haberse iniciado las obras.

El proyecto inicial había sido redactado y aprobado teniendo en cuenta la Declaración de Impacto Medio Ambiental que establecía que las obras a realizar no podían afectar a la zona del «Soto del Aguilar», declarada de especial protección por las Cortes de Aragón.

La resolución del contrato tuvo su origen en la contestación social que provocó el trazado del proyecto, que atravesaba parte de la zona de huerta y de regadío de los términos municipales de Fuentes de Ebro y de Osera, de la provincia de Zaragoza; reivindicaciones sociales a las que se unieron las Cortes y el Gobierno de Aragón. Para solucionar esta situación se aprobó un nuevo trazado («Alternativa Sur») que afectaba, en parte, a la zona del «Soto del Aguilar» obligando a su descalificación parcial como zona de especial protección.

Estas mismas causas fueron las que hicieron que el GIF declarara desierta la adjudicación del contrato de construcción del Puente del Ebro del Tramo Zaragoza-Leida, que tenía un presupuesto de 984 millones de pesetas (5.914 miles de euros) y un plazo de ejecución de 15 meses. La Resolución dictada por el GIF el 12 de febrero de 1998 expone que «está fundada en consideraciones de índole medio ambiental, técnicas, socioeconómicas y de oportunidad, que así lo aconsejan».

Las obras contempladas en el contrato rescindido y en el declarado desierto se incluyeron, teniendo en cuenta el nuevo trazado, en los contratos de los Subtramos IIA y IIB del Tramo Zaragoza-Leida (C.31/99 y C.28/99) con presupuestos de licitación de 13.053 y 6.672 millones de pesetas (78.450 y 40.100 miles de euros), siendo adjudicados el 16 de julio de 1999 y 27 de abril de 2000, respectivamente, recepcionándose las obras el 24 de abril de 2001 y el 12 de noviembre de 2002. Ello dio lugar, en el primero de los contratos, a un retraso superior a los tres años, teniendo en cuenta que las obras habían sido adjudicadas en abril de 1996 estando prevista su finalización en diciembre del año 1998; y en cuanto a las obras del contrato del Puente del río Ebro, cuya previsión inicial era que finalizaran en septiembre de 1999, se recepcionaron finalmente en el mes de noviembre de 2002, también con más de tres años de retraso.

V.5.2 Suspensiones producidas durante la ejecución de obra

Una vez iniciadas las obras, a petición del GIF, se produjeron tres suspensiones parciales que, aunque por sí mismas no habían de producir incrementos en el plazo de ejecución de la obra en su conjunto, fueron la causa de la concesión de prórrogas y de la aprobación de modificados con prórrogas para su tramitación. Estas suspensiones están documentadas en expedientes tramitados conforme a lo previsto en las cláusulas 63 y 64 del Real Decreto 3854/1970, de 31 de diciembre, y en la cláusula 31 del Pliego de Cláusulas Administrativas Particulares que rige para los concursos de obras del GIF.

Las obras del contrato del Subtramo IA del Tramo Calatayud-Ricla (C.4/96), con un plazo de ejecución de 43 meses, se iniciaron el día 3 de septiembre de 1996. Con fecha 14 de febrero de 1997 se levantó acta de suspensión temporal parcial «al tener conocimiento el Director de la obra de que la Subdirección de Planificación y Proyectos, dependiente de la Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera, había redactado un estudio informativo del Tramo Madrid-Zaragoza e informado favorablemente otra alternativa que dejaba sin función ni utilidad una parte importante de la obra en ejecución». El estudio tenía su origen en los problemas que planteaba el trazado de la línea a su paso por el término municipal de Calatayud, dependiendo la solución final de cuál fuese el trazado del Subtramo XII B (travesía de Calatayud), que empalmaba con el Subtramo IA (obras objeto de la suspensión). Finalmente, el trazado de la travesía de Calatayud fue aprobado en el mes de mayo de 1998 haciendo inecesaria la modificación del trazado inicialmente previsto en el proyecto de obras del contrato del Subtramo I-A del Tramo Calatayud-Ricla (C.4/96), cuyas obras habían permanecido suspendidas durante 13 meses.

Las obras del contrato del Subtramo V-B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.25/99) se iniciaron el 15 de junio de 1999 y fueron suspendidas, temporal y parcialmente, mes y medio después (28 de julio de 1999), por orden de la Secretaría de Estado de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento «en tanto se redacta el oportuno proyecto modificado de cambio de trazado». El motivo de la suspensión fue que la mencionada Secretaría de Estado, ante el rechazo social y político que generó la realización de las obras a las que se refería este contrato, ordenó la redacción de un nuevo estudio informativo complementario en el que se analizaron y comparasen las alternativas viables a las obras suspendidas, manteniéndose finalmente la solución contemplada en el proyecto constructivo inicial. Todo ello dio lugar a que la obra estuviese suspendida parcialmente 12,5 meses para acabarse ejecutando el proyecto aprobado en un principio.

Las suspensiones de los dos contratos al haber superado los plazos fijados en el artículo 152.4 de la LCAP;

V.5.3 Proyectos de obras complementarios

En el período analizado se concertaron varios contratos de obras complementarias cuya ejecución se adjudicó al contratista de la obra principal.

El apartado d) del artículo 141 de la LCAP dispone que podrán confiarse al contratista del contrato principal las obras complementarias no incluidas en el proyecto ni en el contrato cuando sean necesarias como consecuencia de circunstancias imprevistas y no excedan del 20 por ciento del precio del contrato; indicando que será requisito para que proceda la adjudicación al contratista del contrato principal que las obras no pueden separarse, técnica o económicamente de este contrato o que, pudiendo separarse sean estrictamente necesarias para su perfeccionamiento.

El precio de los proyectos de las obras complementarias analizadas no superó el porcentaje legalmente establecido respecto al presupuesto de las obras principales, excepto el del proyecto complementario del Subtramo VII del Tramo Zaragoza-Lleida (C.7/96) cuyo importe alcanzó el 23,95 por ciento respecto al del contrato principal.

Aunque en principio la diferencia legal entre un proyecto complementario y un modificado se basa en que aquel se configura como un contrato diferente del principal en tanto que el modificado supone una alteración de éste, las comprobaciones realizadas han puesto de manifiesto la dificultad que ofrece establecer esta diferenciación en las actuaciones llevadas a cabo por el GIF.

En el ámbito temporal de esta fiscalización se produjeron 6 contratos de obras complementarias relacionados con otros tantos contratos principales, que también fueron objeto de uno o varios modificados tramitados en algunos casos simultáneamente con el proyecto de las obras complementarias, como en Subtramo 0 del Tramo Madrid-Zaragoza (C.29/99), o en fechas muy cercanas.

La identificación, cuantía y plazo de los complementarios se recoge en el siguiente cuadro:

Identificación del contrato principal	Presupuesto inicial de la obra (Millones de pesetas)	Presupuesto complementario (Millones de pesetas)	% sobre presupuesto del contrato principal		Plazo de ejecución (meses)	% sobre plazo del contrato principal
			Millones de euros	Millones de euros		
C.2/96 Subtramo B del Tramo Calatayud-Ricla	4.267	852	5.121	20	4	17,4
C.7/96 Subtramo VII del Tramo Zaragoza-Lleida	3.281	786	4.724	23,9	4	16,7
C.11/99 Subtramo VI A y B del Tramo Madrid-Zaragoza	6.436	38.661	7.669	19,9	4	20
C.19/99 Subtramo 0 del Tramo Madrid-Zaragoza	4.635	27.857	5.433	19,5	9	45
C.24/99 Subtramo I del Tramo Madrid-Zaragoza	3.676	23.295	3.270	14	3	17,6
C.29/99 Subtramo 0 del Tramo Madrid-Zaragoza	12.142	72.975	1.632	9,909	3	15

CONTRATOS COMPLEMENTARIOS

Todas las obras complementarias se han ejecutado de manera simultánea a la de los contratos principales y ninguna ha superado la fecha de finalización de las obras del contrato principal ni, por consiguiente, ha incrementado los plazos de ejecución de las obras de los Subtramos que fueron objeto de obras complementarias.

Algunos de los trabajos a realizar que incluye el expediente del proyecto de las obras complementarias de los contratos del Subtramo IB del Tramo Calatayud-Ricla (C.2/96) y del Subtramo VI A y B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.11/99) parecen ser los mismos que contienen los modificados que afectaron a dichos contratos. El modificado del último de estos contratos fue solicitado tres días antes de que el GIF autorizase las obras complementarias, siendo el incremento del presupuesto originado por el modificado un 19,98 por ciento y el causado por el complementario un 19,88 por ciento, ambos sobre el presupuesto de adjudicación del contrato principal.

En la descripción de la propuesta de autorización para la redacción del proyecto complementario del Subtramo XII B del Tramo Madrid-Zaragoza (C.18/98) se dice que «el proyecto complementario especificado incluye exclusivamente actuaciones en la estación de Calatayud, en las instalaciones de RENFE así como la construcción de vías, canalizaciones, electrificación etc.». Esta descripción parece definir una obra separada del contrato principal, y no estrictamente necesaria para su perfeccionamiento, circunstancia que, al no ajustarse a lo previsto en el número 1 del apartado d) del artículo 141 de la LCAP, habría hecho necesaria su adjudicación mediante concurso público.

El proyecto de obras complementarias del contrato del Subtramo I del Tramo Madrid-Zaragoza (C.24/99) tiene su origen en la decisión del Ministerio de Fomento de modificar el trazado de la línea de alta velocidad a la salida de Madrid, decisión que hizo que la solución inicialmente proyectada no resultase válida y hubiera de plantearse la alternativa que recogía este complementario.

Por último, el complementario del contrato del Subtramo 0 del Tramo Madrid-Zaragoza (C.29/99) se debe, según el Informe de la Subdirección General de Construcción de Infraestructuras Ferroviarias, a que determinadas conducciones de energía, señalización y comunicaciones no habían sido recogidas en el proyecto de la obra principal. El Ministerio de Fomento en su informe sobre estas obras indica que los «proyectos de modificación y/o complementarios, en muchos casos, podrían observarse si las solicitudes se acordaran con anterioridad al proyecto». Estas obras complementarias fueron aprobadas al mismo día que el modificado que también afectó a este contrato y que tenía su causa en nuevas solicitudes de RENFE.

V.6 Repercusión de las incidencias en la demora de la fecha inicialmente prevista para la conclusión de las obras de cada uno de los Tramos

Los contratos celebrados por el GIF en los años 1999, 2000 y 2001 tenían prevista su finalización en las fechas que se indican en el Anexo III. Las incidencias producidas con anterioridad al inicio de las obras y durante su ejecución han retrasado la conclusión de las obras en la práctica totalidad de los contratos. La repercusión de estas circunstancias en la finalización de la construcción de cada uno de los Tramos de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, ha sido la siguiente:

V.6.1 Tramo Madrid-Zaragoza

Este Tramo ha sido objeto de 40 contratos de obras de los que 33 corresponden a la construcción de las infraestructuras y trazados de la línea férrea y el resto a la construcción de estaciones.

Las obras del Tramo Madrid-Zaragoza en las que se produjeron mayores retrasos correspondieron al Subtramo IA del Tramo Calatayud-Ricla (C.4/96) (terminos municipales de Calatayud y Paracuellos de la Ribera de la provincia de Zaragoza) que se vieron afectados por 3 prórrogas y 2 modificados que totalizaron 18,5 meses, además del tiempo transcurrido hasta que el segundo modificado fue convalidado por el Consejo de Ministros. En definitiva, cuando se receptionaron estas obras habían transcurrido 21,3 meses desde la fecha en la que debió finalizar el contrato.

La recepción de las obras del contrato del Subtramo XII A (C.17/98) que atraviesan los términos municipales de Castejón de las Armas y de Ateca en la provincia de Zaragoza se concluyeron 17 meses después de la fecha de finalización prevista. Este retraso se debió a las 6 prórrogas concedidas para la ejecución de las obras que incrementaron el plazo de ejecución de las obras en 16,5 meses produciendo un considerable retraso en la finalización prevista de la obra. Las obras del Montaje de la vía entre Calatayud y Sañillas de Jalón (C.47/00) que estuvieron finalizadas en el mes de abril del año 2001 habiendo, por tanto, acumulado hasta final de ese año un retraso de 22 meses.

La finalización de las obras de infraestructuras y trazado de la línea férrea del Tramo Madrid-Zaragoza estaba prevista para el 8 de agosto de 2002, fecha señalada para la conclusión del último de los contratos, que correspondía a las obras del montaje de vía Madrid-Aldanueva de Guadalupe (C.72/01). Sin embargo, el 31 de diciembre de 2002, las obras de este contrato aún

no habían sido recepcionadas por el GIF; y, en consecuencia, las obras de infraestructuras y trazado de línea del Tramo Madrid-Zaragoza tenían a 31/12/2002 un retraso de casi 5 meses sobre la fecha de finalización prevista, retraso al que habrá de sumarse el tiempo que transcurre hasta que finalmente se produzca la recepción de las obras de todos los contratos de este Tramo.

Tampoco los contratos de construcción de las estaciones que incluye este Tramo finalizaban en las fechas previstas. Las obras de la Estación Intermodal (C.37/00) y de la Estación de Zaragoza-Edificio Gutiérrez Soto (C.45/00) se recepcionaron, respectivamente, con 11 y 4 meses de demora sobre la fecha de finalización prevista; y los otros 5 contratos: construcción de la Nueva estación de Zaragoza. Subtramo XIV/Delicias (C.49/00), Nueva estación de Zaragoza. Subtramo Miraflores (C.51/00), Nueva estación de Zaragoza. Subtramo Delicias-Miraflores (C.52/00), Nueva estación de Zaragoza. Subtramo Delicias. Primera Fase (C.53/01) y Nueva estación de Zaragoza. Subtramo Delicias Segunda Fase (C.60/01), se encontraban en ejecución a 31 de diciembre de 2002, cuando su finalización tenía que haberse producido antes del 15 de diciembre de 2002.

V.6.2. Tramo Zaragoza-Lleida

De los 15 contratos que comprende este Tramo sólo uno de ellos tenía como objeto la construcción de edificios técnicos, correspondiendo los demás contratos (14) a la construcción de infraestructuras y a la línea férrea entre las localidades de Zaragoza y Lleida.

A 31 de diciembre de 2002, de las obras de este Tramo aún no habían sido recepcionadas por el GIF las correspondientes a los contratos del Puente del Ebro-Lleida (C.41/00), del Subtramo VI (C.39/00), de la construcción de edificios técnicos (C.69/01) y de los cerramientos, mejoras medioambientales y protecciones antivandálicas del Puente del Ebro-Lleida (C.73/01), que se encontraban en ejecución.

Los contratos del Tramo Zaragoza-Lleida que habían acumulado mayores demoras respecto a la finalización prevista correspondieron al Subtramo II B (C.28/99) y al de Plataforma de accesos a Lleida (C.30/99), con 19 y 16 meses, y al contrato del Puente del Ebro-Lleida (C.41/00), que a 31/12/2002, sin haber finalizado, ya acumulaba un retraso de 17 meses. Estos contratos habían sido objeto, el primero de ellos (C.28/99), de una suspensión inicial total de 3,5 meses y de 3 prórrogas que sumaban 15 meses, (dos de ellas tramitadas en 2002); el segundo (C.30/99) de una suspensión inicial de 3,5 meses, 4 prórrogas que sumaban 11 meses y 1 modificado con incremento de 2 meses del plazo de ejecución; y el último (C.41/00) de 4 prórrogas (concedidas dos en el año 2001 y otras dos en el año 2002) y de un modificado aprobado en octubre de 2002 que también incrementó el plazo de ejecución de la obra.

estos contratos se habían concluido las obras a 31 de diciembre de 2002.

VI. CONCLUSIONES

Primera.—En el período que abarca esta fiscalización, el GIF celebró 73 contratos de obras, de los que a 31 de diciembre de 2002, habían finalizado las obras de 41. Hasta 31 de diciembre de 2001 estos contratos fueron objeto de 167 incidencias que afectaron a la fecha inicialmente prevista para su conclusión, clasificados en el modo siguiente: 36 suspensiones del inicio de las obras, 74 prórrogas y 57 modificaciones de contratos. Estas incidencias afectaron a 63 de los contratos formalizados, dando lugar a un retraso medio del 36,50 por ciento de los plazos de finalización inicialmente previstos, lo que equivale a una demora media de 6,5 meses por contrato. Además de estas incidencias, se han producido otras (rescisión de contrato, concurso declarado desierto, suspensiones temporales y obras complementarias) a cuya repercusión en la ejecución de los contratos se hace referencia en el Informe.

La mayoría de las incidencias (132) correspondió a los 41 contratos recepcionados por el GIF hasta 31/12/2002, que tuvieron un retraso medio de 8,1 meses respecto al plazo inicialmente previsto.

En los casos y con el alcance que se establece en el Informe al analizar cada una de las incidencias, se han apreciado en las comprobaciones realizadas circunstancias que cuestionan la adecuación de su tramitación y de su concesión a la legislación que regula la contratación administrativa.

Segunda.—Las causas que han motivado las incidencias han sido heterogéneas y de índole diversa. Junto a las originadas por circunstancias objetivas y ajenas al GIF aparecen otras que podrían haberse evitado procurando una mayor colaboración con los Organismos y Entidades que solicitaron la realización de trabajos para los que se precisó tramitar modificaciones y prórrogas que incrementaron los plazos de ejecución de las obras; y otras incidencias resultan imputables al Ente gestor bien porque están causadas por deficiencias de los proyectos y previsiones iniciales, bien porque no estaba justificada la concesión de prórrogas o porque la demora podía haberse evitado realizando el GIF con mayor celeridad sus actuaciones.

En el informe se expone de manera individualizada lo que el resultado de los análisis realizados ha puesto de manifiesto respecto al origen de las diferentes incidencias que han dado lugar a demoras en la realización de las obras.

Tercera.—En los retrasos producidos en el inicio de las obras por falta de disponibilidad de terrenos como consecuencia de hallarse sometidos a expedientes de expropiación forzosa ha influido de modo significativo el que el acuerdo de expropiación de los terrenos afectados por las obras previstas se tomase transcurrido un

tiempo, y no inmediatamente, desde la aprobación del proyecto constructivo, demorándose la fecha efectiva de disposición de los terrenos necesarios para el inicio de las obras.

Cuarta.—Todas las prórrogas de los plazos de ejecución de los contratos se han producido y tramitado por el GIF por motivos no imputables a los contratistas.

Aunque en los correspondientes expedientes se ha dejado constancia de las causas por las que se solicitan, no siempre se aclaran suficientemente la razones en que se fundamenta la concesión de las prórrogas y con frecuencia las motivaciones alegadas no justifican la concesión de las prórrogas. Así sucede, entre otras, en las prórrogas para la adecuación de los trabajos a las exigencias presupuestarias o para la ejecución de las obras de un modificado.

También se han otorgado prórrogas de los contratos principales para la tramitación de proyectos de obras complementarias cuya concesión ha de estimarse carente de fundamento al tener que ser los proyectos complementarios independientes del contrato principal.

Quinta.—Los 57 modificados producidos en el período que abarca esta fiscalización han afectado a la gran mayoría de los contratos formalizados, aunque sólo 31 de ellos incrementaron su plazo de ejecución, bien a través del propio modificado bien mediante las prórrogas concedidas para su tramitación.

En un gran número de los expedientes de modificación no aparece suficientemente acreditado si las causas que originaron los modificados correspondían realmente a necesidades nuevas o imprevistas.

El tiempo de tramitación de los expedientes de modificación ha superado en varios casos los 8 meses, sobrepasando en dos de ellos los plazos legalmente establecidos en la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; y tampoco los incrementos de los plazos de ejecución producidos por los modificados se ajustaron a lo dispuesto en el Reglamento General de Contratación del Estado respecto a la proporción que deben mantener con las variaciones del precio de las obras.

Sexta.—Las suspensiones temporales de las obras para realizar estudios sobre alternativas a los proyectos de obras en ejecución y las prórrogas autorizadas por este motivo han resultado, en determinados casos, innecesarias y más gravosas, tal y como ha sucedido con la suspensión temporal del contrato del Subtramo V-B del Tramo Madrid-Zaragoza, que puede suponer un incremento de 332 millones de pesetas (1.995 miles de euros) que con una adecuada planificación del trazado de la línea férrea podría haberse evitado.

Séptima.—La repercusión de las incidencias de los contratos en la demora de la fecha inicialmente prevista para la finalización de las obras no puede cuantificarse definitivamente porque a 31/12/2002 no todos los contratos estaban finalizados. A esa fecha, el Tramo Madrid-Zaragoza presentaba casi 5 meses de retraso

ANEXO I

Relación Contratos de Obra de la Línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa Formalizados hasta 31/12/2001

Nº	NÚMERO G.U.F.	IDENTIFICACIÓN	Fecha Formalización	Presupuesto de licitación (millones de pesetas)	Plazo Ejecución	Fecha Recepción de las obras *
AÑO 1996						
C.1196	4/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO I	26/12/95	4.070	28	24/03/99
C.2196	1/96	TRAMO: Calatayud-Riela.-SUBTRAMO I B	02/08/96	4.267	23	30/06/99
C.3196	2/96	TRAMO: Calatayud-Riela.-SUBTRAMO I I	02/08/96	7.202	30	10/11/99
C.4196	3/96	TRAMO: Calatayud-Riela.-SUBTRAMO I A	02/08/96	7.764	43	14/12/01
C.5196	5/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO III	02/08/96	4.354	24	29/06/99
C.6196	6/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO I V	02/08/96	5.682	28	23/02/00
C.7196	10/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO VII	02/08/96	3.281	24	17/06/99
C.8196	8/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO V	30/09/96	6.449	33	29/09/99
C.9196	9/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO V I	30/09/96	6.461	24	24/08/99
C.10196	7/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO V-I	30/10/96	1.373	20	21/07/99
AÑO 1998						
C.1198	ON-01/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO VI-A y B	03/09/98	6.436	20	19/07/01
C.1298	ON-02/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO VI-C	03/09/98	6.921	18	27/09/00
C.1398	ON-03/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO VII	03/09/98	10.058	21	13/11/00
C.1498	ON-04/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO VIII	03/09/98	13.330	22	14/02/01
C.1598	ON-05/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO IX y X	03/09/98	16.326	23	18/01/01
C.1698	ON-06/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XI	03/09/98	8.749	23	07/03/01
C.1798	ON-07/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XII-A	03/09/98	10.961	22	19/12/01
C.1898	ON-08/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XII-B	03/09/98	4.635	20	27/06/01
C.1998	ON-12/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO IV	15/12/98	15.557	26	26/06/01
C.2098	ON-11/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO III	17/12/98	13.782	24	19/04/01
C.2198	ON-13/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO V-A	18/12/98	4.485	20	23/05/01
AÑO 1999						
C.2299	ON-14/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XIII	12/02/99	10.892	22	06/06/01
C.2399	ON-15/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XIV	19/04/99	8.708	20	10/10/01
C.2499	ON-09/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO I	26/04/98	3.876	17	01/10/01

* En ejecución a 31/12/2002

sobre la de finalización prevista para las obras del contrato que daba término a la construcción del Tramo; y la demora en el Tramo Zaragoza-Lleida era de 4 meses, pero aún se encontraban en fase de ejecución cuatro de los contratos que comprendía. Los contratos de obras

del Tramo Lleida-Barcelona se encontraban en su totalidad en ejecución a 31 de diciembre de 2002

Madrid, 25 de julio de 2003.—El Presidente, **Ubaldo Nieto de Alba**.

Nº	NUMERO G.I.F.	IDENTIFICACIÓN	Fecha Formalización	Presupuesto de ejecución (millones de pesetas)	Plazo Ejecución	Fecha Recepción de las obras *
C.50/00	ON-13/00	Base de construcción en Madrid	05/12/00	1.962	7	16/07/02
C.51/00	ON-16/00	Nueva Estación Zaragoza-SUBTRAMO Miraflores	05/12/00	3.813	15	*
C.52/00	ON-15/00	Nueva Estación Zaragoza-SUBTRAMO Delicias	14/12/00	6.793	22	*
AÑO 2001						
C.53/01	ON-17/00	Nueva Estación Zaragoza-SUBT. Delicias Primera Fase	08/01/01	13.845	20	*
C.54/01	ON-20/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO VII-B Plataforma	10/05/01	4.197	21	*
C.55/01	ON-19/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO VII-A Plataforma	11/05/01	3.150	21	*
C.56/01	ON-22/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO VII-B Plataforma	18/05/01	5.955	26	*
C.57/01	ON-21/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO VII-A Plataforma	25/05/01	7.194	22	*
C.58/01	ON-23/00	TRAMO: Lleida-Barcelona-SUBTRAMO VIII-C Plataforma	30/05/01	2.932	21,5	*
C.59/01	ON-29/00	TRAMO: Lleida-Barcelona-SUBTRAMO IX-A Plataforma	30/05/01	6.538	18	*
C.60/01	ON-07/01	Nueva Estación Zaragoza-SUBT. Delicias Segunda Fase	07/08/01	13.848	15,5	*
C.61/01	ON-31/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO IX-B	10/08/01	5.917	14,5	*
C.62/01	ON-12/01	TRAMO: Circunvalación de Zaragoza	10/08/01	1.715	3,17	14/02/02
C.63/01	ON-03/01	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO IX-C Plataforma	31/08/01	6.346	17,5	*
C.64/01	ON-16/01	TRAMO: Saillas de Jalón-Zaragoza	31/08/01	2.506	8	*
C.65/01	ON-17/01	TRAMO: Aldeanueva Guadalupe-Alcolea del Pinar	31/08/01	2.268	6	*
C.66/01	ON-04/01	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO X-B	07/09/01	5.801	17	*
C.67/01	ON-05/01	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO XI-B	07/09/01	4.440	15	*
C.68/01	ON-09/01	TRAMO: Alcolea del Pinar-Catalayud (Guad.Soria y Zera)	07/09/01	2.708	7,5	*
C.69/01	ON-20/01	Construcción edificios técnicos de la L.A.V. Zaragoza-Lleida/Zaragoza, Huesca y Lleida)	17/10/01	1.469	6	*
C.70/01	ON-21/01	Construcción edificios técnicos de la L.A.V. Madrid-Zaragoza (Madrid,Guadalupe,Soria y Zaragoza)	17/10/01	1.413	6	*
C.71/01	ON-23/01	TRAMO:Catalayud-Rúa Proyecto Cerramiento Mejoras Medioambientales, Protecciones antivandalicas.	22/11/01	659	3	12/08/02
C.72/01	ON-25/01	TRAMO: Aldeanueva Guadalupe (Madrid y Guadalupe)	26/11/01	2.899	7,5	*
C.73/01	ON-26/01	TRAMO:Puerto Ebro-Lleida.Proyecto Cerramiento Mejoras Medioambientales, Protecciones antivandalicas.	21/12/01	1.775	8	*

* En ejecución a 31/12/2002

Nº	NUMERO G.I.F.	IDENTIFICACIÓN	Fecha Formalización	Presupuesto de ejecución (millones de pesetas)	Plazo Ejecución	Fecha Recepción de las obras *
C.25/99	ON-01/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO V-B	14/05/99	4.223	14	19/07/01
C.26/99	ON-02/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO X V	01/06/99	19.275	22	10/10/01
C.27/99	ON-03/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO III	15/07/99	13.848	19	28/01/02
C.28/99	ON-06/99	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO II-B	29/07/99	6.672	20	*
C.29/99	ON-04/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO 0	29/07/99	12.142	20	*
C.30/99	ON-07/99	Plataforma de los accesos a Lleida	30/07/99	5.169	15	09/04/02
C.31/99	ON-05/99	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO II-A	30/07/99	13.059	20	12/02/02
C.32/99	ON-11/99	Base de superestructura de Saillas de Jalón	17/12/99	1.167	5	26/07/00
AÑO 2.000						
C.33/00	ON-17/99	Base de acopios de Montagut	19/04/00	658	4	10/10/00
C.34/00	ON-18/99	TRAMO: Lleida-Barcelona-SUBTRAMO II-B	30/05/00	4.686	18	*
C.35/00	ON-19/99	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO II-B	31/05/00	8.543	24	*
C.36/00	ON-20/99	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO V	05/06/00	8.671	24	*
C.37/00	ON-05/00	Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	30/06/00	602	3	03/10/01
C.38/00	ON-02/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO III-A	24/07/00	10.651	24	*
C.39/00	ON-06/00	TRAMO: Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO VI	26/07/00	12.580	18	*
C.40/00	ON-07/00	Base de construcción en Calatayud	26/07/00	1.493	7	04/10/01
C.41/00	ON-09/00	TRAMO: Puente de Ebro-Lleida	31/07/00	7.456	12	*
C.42/00	ON-01/00	TRAMO: Lleida-Barcelona-SUBTRAMO IV-B	31/07/00	10.552	28	*
C.43/00	ON-06/00	TRAMO:Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XII B-Trazad	31/07/00	2.118	7	25/04/02
C.44/00	ON-03/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO II-A	31/07/00	5.698	20	*
C.45/00	ON-04/00	Estación Zaragoza-Edificio Gutierrez Soto	31/10/00	377	10	09/01/02
C.46/00	ON-10/00	TRAMO: Lleida-Matoneill-SUBTRAMO I	03/11/00	12.244	24	*
C.47/00	ON-11/00	TRAMO Calatayud-Saillas.-Montaje de vía	10/11/00	1.459	6	*
C.48/00	ON-12/00	TRAMO: Lleida-Barcelona-SUBTRAMO IV-A	10/11/00	6.653	21	*
C.49/00	ON-14/00	Nueva Estación Zaragoza-SUBTRAMO XIV Delicias	04/12/00	2.214	14	*

* En ejecución a 31/12/2002

ANEXO II

Relación de incidencias producidas en los contratos formalizados hasta 31-12-2001

nº	IDENTIFICACION	Plazo inicial de ejec. (meses)	INCIDENCIAS								Plazo inicial + Incidencias (meses)	% Increm. sobre plazo ejec.
			Suspen.		Prórrogas		Modificado		TOTAL			
			Inicial		nº	Meses	nº	Meses	nº	Meses		
			nº	Meses								
C.1/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO I	28			2	7	1	4	3	11	39	39,3%
C.2/96	TRAMO: Calatayud-Ricla.- SUBTRAMO I-B	23			2	5	1	4	3	9	32	39,1%
C.3/96	TRAMO: Calatayud-Ricla.- SUBTRAMO II	30			2	7	1	0	3	7	37	23,3%
C.4/96	TRAMO: Calatayud-Ricla.- SUBTRAMO I -A	43			3	10,5	2	6	5	16,5	59,5	38,4%
C.5/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO III	24			2	7,9	1	0	3	7,9	31,9	32,8%
C.6/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO IV	28			3	8,5	1	3	4	11,5	39,5	40,9%
C.7/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO VII	24			1	3	1	6	2	9	33	37,5%
C.8/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO V	33	1	0,9			1	0	2	0,9	33,9	2,7%
C.9/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO VI	24			1	4,8	2	4	3	8,8	32,8	36,5%
C.10/96	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO V-I	20			3	9	1	3	4	12	32	60%
TOTAL AÑO 1996			1		19		12		32			
C.11/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO VI - A y B .	20	1	1,5	4	11	1	2	6	14,5	34,5	72,5%
C.12/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO VI - C	18	1	1,5	3	3,5	1	0	5	5	23	27,8%
C.13/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO VII	21					2	3	2	3	24	14,3%
C.14/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO VIII	22			3	6	1	0	4	6	28	27,3%
C.15/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO IX y X	23			2	3,5	1	0	3	3,5	26,5	15,2%
C.16/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XI	23			1	5			1	5	28	21,7%
C.17/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XII - A	22			6	16,5	1	0	7	16,5	38,5	75%
C.18/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XII-B	20	1	1,5	2	8,5	1	3	4	13	33	65%
C.19/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO IV	26	1	2,5			2	0	3	2,5	28,5	9,6%
C.20/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO III	24	1	3,3			2	0	3	3,3	27,3	13,8%

nº	IDENTIFICACION	Plazo inicial de ejec. (meses)	INCIDENCIAS								Plazo inicial + Incidencias (meses)	% Increm. sobre plazo ejec.
			Suspen.		Prórrogas		Modificado		TOTAL			
			Inicial		nº	Meses	nº	Meses	nº	Meses		
			nº	Meses								
C.21/98	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO V - A	20	1	3	2	4	1	0	4	7	27	35%
TOTAL AÑO 1998			6		23		13		42			
C.22/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XIII	22	1	4,5			2	0	3	4,5	26,5	20,5%
C.23/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XIV	20	1	2,5	2	5	2	0	5	7,5	27,5	37,5%
C.24/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO I.	17			1	5	1	3	2	8	25	47,1%
C.25/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO V-B	14			1	12	1	0	2	12	26	85,7%
C.26/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XV	22	1	2,23	1	2	2	0	4	4,2	26,2	19,2%
C.27/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO II	19	1	2,5	2	6,5	3	0	6	9	28	47,4%
C.28/99	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO II-B	20	1	3,5	1	7	2	0	4	10,5	30,5	52,5%
C.29/99	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO 0.	20	1	2,5	1	12	1	4	3	18,5	38,5	92,5%
C.30/99	Plataforma de los accesos a Lleida	15	1	3,5	4	11	2	2	7	16,5	31,5	110%
C.31/99	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO II - A	20	1	3,5	2	6	1	2	4	11,5	31,5	57,5%
TOTAL AÑO 1999			8		15		17		40			
C.34/00	TRAMO: Lleida-Barcelona SUBTRAMO II-B	18	1	9			1	0	2	9	27	50%
C.35/00	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO III-B	24	1	8			1	0	2	8	32	33,3%
C.36/00	TRAMO:Lleida-Martorell.- SUBTRAMO V	24	1	8					1	8	32	33,3%
C.37/00	Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	3	1	2	4	8	1	0	6	10	13	333,3%
C.38/00	TRAMO:Lleida-Martorell.- SUBTRAMO III A	24	1	6			1	0	2	6	30	25%
C.39/00	TRAMO: Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO VI	18	1	5			1	3	2	8	26	44,4%
C.40/00	Base de construcción en Calatayud	7			1	3			1	3	10	42,9%
C.41/00	TRAMO: Puente de Ebro-Lleida	12			2	8	1	0	3	8	20	66,7%

nº	IDENTIFICACION	Plazo inicial de ejec. (meses)	INCIDENCIAS								Plazo inicial + Incidencias (meses)	% Increm. sobre plazo ejec.		
			Susten.		Prórrogas		Modificado		TOTAL					
			Inicial		nº	Meses	nº	Meses	nº	Meses			nº	Meses
			nº	Meses										
C.42/00	TRAMO: Lleida-Barcelona.- SUBTRAMO IV-B	28	1	6					1	6	34	21,4%		
C.43/00	TRAMO: Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO XII-B	7			2	11			2	11	18	157,1%		
C.44/00	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO II-A	20	1	9			1	0	2	9	29	45%		
C.45/00	Estación Zaragoza-EdificioGutierrez Soto	10			2	3	1	0	3	3	13	30%		
C.46/00	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO I	24	1	7			1	4	2	11	35	45,8%		
C.47/00	TRAMO: Calatayud-Salillas.- Montaje de via	6			3	16,5			3	16,5	22,5	275%		
C.48/00	TRAMO: Lleida Barcelona.- SUBTRAMO IV A	21	1	6					1	6	27	28,6%		
C.50/00	Base de construcción en Madrid	7	1	1	2	6	1	0	4	7	14	100%		
C.51/00	Nueva Estación Zaragoza.- SUBTRAMO Miraflores-Subt.II	15					1	0	1	0	15	0%		
C.52/00	Nueva Estación Zaragoza.- SUBTRAMO Delicias-Miraflores	22					1	0	1	0	22	0%		
TOTAL AÑO 2000			11		16		12		39					
C.53/01	Nueva Estación Zaragoza-SUBT.Delicias. Primera Fase	20					1	0	1	0	20	0%		
C.54/01	TRAMO: Lleida -Martorell. SUBTRAMO VII-B Plataforma	21	1	4,47					1	4,5	25,5	21,3%		
C.55/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO VII - A Plataforma	21	1	4,23					1	4,2	25,2	20,1%		
C.56/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO VIII-B Plataforma	26	1	3,53					1	3,5	29,5	13,6%		
C.57/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO VIII-A Plataforma	22	1	4,7					1	4,7	26,7	21,4%		
C.58/01	TRAMO: Lleida-Barcelona.- SUBTRAMO VIII-C. Plataforma	21,5	1	4,7					1	4,7	26,2	21,9%		
C.59/01	TRAMO: Lleida-Barcelona.- SUBTRAMO IX-A	18	1	4,73					1	4,7	22,7	26,3%		
C.61/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO IX-B	14,5	1	2,47					1	2,5	17,0	17%		
C.62/01	TRAMO: Circunvalación de Zaragoza	3,17			1	1,37			1	1,4	4,5	43,2%		
C.63/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO IX-C Plataforma	17,5	1	1,77					1	1,8	19,3	10,1%		

nº	IDENTIFICACION	Plazo inicial de ejec. (meses)	INCIDENCIAS								Plazo inicial + Incidencias (meses)	% Increm. sobre plazo ejec.		
			Susten.		Prórrogas		Modificado		TOTAL					
			Inicial		nº	Meses	nº	Meses	nº	Meses			nº	Meses
			nº	Meses										
C.66/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO X-B	17	1	13,9					1	13,9	30,9	81,8%		
C.67/01	TRAMO: Lleida-Martorell.- SUBTRAMO XI-B	15	1	13,9					1	13,9	28,9	92,7%		
C.69/01	Construcción edificios técnicos de la L.A.V. SUBTRAMO Zaragoza-Lleida. Prov. de Zaragoza, Huesca y Lleida	6					1	6	1	6	12	100%		
C.70/01	Construcción edificio técnicos de la L.A.V. SUBTRAMO Madrid-Zaragoza (Madrid, Guadalajara, Soria y Zaragoza)	6					1	6	1	6	12	100%		
TOTAL AÑO 2001			10		1		3		14					
TOTAL CONTRATOS CON INCIDENCIAS			36		74		57		167					

ANEXO III-I

Demoras producidas en la finalización de las obras de cada uno de los tramos de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa

TRAMO: Madrid-Zaragoza		Fecha Prevista Finalización *	Fecha Recepción	Total Retraso (MESES)
C.2/96	Calatayud-Ricla - SUBTRAMO I-B	24-07-98	30-06-99	11,4
C.3/96	Calatayud-Ricla - SUBTRAMO II	19-02-99	10-11-99	8,8
C.4/96	Calatayud-Ricla - SUBTRAMO I - A	15-03-00	14-12-01	21,3
C.11/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO VI - A y B .	24-05-00	19-07-01	14,0
C.12/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO VI - C	25-03-00	27-09-00	6,2
C.13/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO VII	24-06-00	13-11-00	4,7
C.14/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO VIII	24-07-00	14-02-01	6,8
C.15/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO IX y X	23-08-00	18-01-01	4,9
C.16/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XI	23-08-00	07-03-01	6,5
C.17/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XII - A	24-07-00	19-12-01	17,1
C.18/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XII-B	24-05-00	27-06-01	13,3
C.19/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO IV	04-03-01	26-06-01	3,8
C.20/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO III	04-01-01	19-04-01	3,5
C.21/98	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO V - A	07-09-00	23-05-01	8,6
C.22/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XIII	30-12-00	06-06-01	5,3
C.23/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XIV	08-01-01	10-10-01	9,2
C.24/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO I.	16-10-00	01-10-01	11,7
C.25/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO V-B	07-08-00	19-07-01	11,5
C.26/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XV	20-04-01	10-10-01	5,8
C.27/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO II	05-03-01	28-01-02	11,0
C.29/99	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO 0.	19-04-01	**	
C.32/99	Base de superestructura de Saillas de Jalón	08-06-00	26-07-00	1,6
C.40/00	Base de construcción en Calatayud	22-03-01	04-10-01	6,5
C.43/00	Madrid-Zaragoza - SUBTRAMO XII-B	22-03-01	25-04-02	13,3
C.47/00	Calatayud-Saillas - Montaje de vía	03-06-01	19-12-02	18,8
C.50/00	Base de construcción en Madrid	01-08-01	16-07-02	11,6

* Cuantificada desde la fecha de comprobación del replanteo.

** En ejecución a 31-12-2002.

TRAMO: Madrid-Zaragoza		Fecha Prevista Finalización *	Fecha Recepción	Total Retraso (MESES)
C.62/01	Circunvalación de Zaragoza	13-11-01	14-02-02	3,1
C.64/01	Saillas del Jalón-Zaragoza	26-04-02	**	
C.65/01	Aldeanueva Guadalupe-Alcolea del Pinar	28-03-02	**	
C.68/01	Alcolea del Pinar-Calatayud. Provincias de Guadalupe, Soría y Zaragoza	17-05-02	**	
C.70/01	Construcción edificio técnicos de la L.A.V. SUBTRAMO Madrid-Zaragoza (Madrid, Guadalupe, Soría y Zaragoza)	16-05-02	19-11-02	6,2
C.71/01	Calatayud-Ricla. Proyecto Cerramiento Mejoras Medioambientales, Protecciones antivandálicas	03-03-02	12-08-02	5,4
C.72/01	Madrid-Aldeanueva de Guadalupe. (Provincias de Madrid y Guadalupe) - Montaje de vía	08-08-02	**	
37/00	Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	27-10-00	03-10-01	11,4
C.45/00	Estación Zaragoza-EdificioGutierrez Soto	02-09-01	09-01-02	4,3
C.49/00	Nueva Estación Zaragoza. - SUBTRAMO XIV Delicias	09-03-02	**	
C.51/00	Nueva Estación Zaragoza. - SUBTRAMO Miraflores-Subt II	30-03-02	**	
C.52/00	Nueva Estación Zaragoza. - SUBTRAMO Delicias-Miraflores	04-11-02	**	
C.53/01	Nueva Estación Zaragoza-SUBT. Delicias. Primera Fase	23-09-02	**	
C.60/01	Nueva Estación Zaragoza-SUB. Delicias Segunda Fase	15-12-02	**	

* Cuantificada desde la fecha de comprobación del replanteo.

** En ejecución a 31-12-2002.

ANEXO III-3

Demoras producidas en la finalización de las obras de cada uno de los tramos de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa

TRAMO: Lleida-Barcelona	Fecha Prevista Finalización *	Fecha Recepción	Total Retraso (MESES)
C.34/00	Lleida-Barcelona SUBTRAMO II-B	22-12-01	**
C.35/00	Lleida-Martorell - SUBTRAMO III-B	20-06-02	**
C.36/00	Lleida-Martorell - SUBTRAMO V	20-06-02	**
C.38/00	Lleida-Martorell - SUBTRAMO III A	14-08-02	**
C.42/00	Lleida-Barcelona - SUBTRAMO IV-B	19-12-02	**
C.44/00	Lleida-Martorell - SUBTRAMO II-A	22-04-02	**
C.46/00	Lleida-Martorell - SUBTRAMO I	21-11-02	**
C.48/00	Lleida Barcelona - SUBTRAMO IV A	29-08-02	**
C.54/01	Lleida - Martorell. SUBTRAMO VII-B Plataforma	28-02-03	**
C.55/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO VII - A Plataforma	28-02-03	**
C.56/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO VIII-B Plataforma	04-08-03	**
C.57/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO VIII-A Plataforma	12-04-03	**
C.58/01	Lleida-Barcelona - SUBTRAMO VIII-C. Plataforma	05-04-03	**
C.59/01	Lleida-Barcelona - SUBTRAMO IX-A	21-12-02	**
C.61/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO IX-B	16-11-02	**
C.63/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO IX-C Plataforma	07-03-03	**
C.66/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO X-B	27-02-03	**
C.67/01	Lleida-Martorell - SUBTRAMO XI-B	29-12-02	**

* Cuantificada desde la fecha de comprobación del replanteo.

** En ejecución a 31-12-2002.

ANEXO III-2

Demoras producidas en la finalización de las obras de cada uno de los tramos de la línea Madrid-Barcelona-Frontera Francesa

TRAMO: Zaragoza-Lleida	Fecha Prevista Finalización *	Fecha Recepción	Total Retraso (MESES)
C.1/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO I	24-03-99	11,7
C.5/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO III	29-06-99	10,3
C.6/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO IV	23-02-00	14,3
C.7/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO VII	17-06-99	10,0
C.8/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO V	29-09-99	2,5
C.9/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO VI	24-08-99	10,0
C.10/96	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO V-I	21-07-99	11,8
C.28/98	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO II-B	13-11-02	19,1
C.30/98	Plataforma de los accesos a Lleida	09-04-02	16,9
C.31/98	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO II - A	12-02-02	10,0
C.33/00	Base de acopios de Montagut	10-10-00	1,8
C.39/00	Zaragoza-Lleida - SUBTRAMO VI	**	
C.41/00	Puente de Ebro-Lleida	**	
C.73/01	Puente Ebro-Lleida. Proyecto Cerramiento Mejoras Medioambientales Protecciones Antivandálicas.	**	
C.69/01	Construcción edificios técnicos de la L.A.V. SUBTRAMO Zaragoza-Lleida. Prov. de Zaragoza, Huesca y Lleida	**	

† Cuantificada desde la fecha de comprobación del replanteo.

†* En ejecución a 31-12-2002.

ANEXO IV

Contratos que han requerido expropiaciones: Tiempo transcurrido desde la aprobación del proyecto constructivo hasta el acuerdo de expropiación y hasta el acta de ocupación

Nº	Identificación contrato	Aprobación proyecto constructivo (A)	Acuerdo Expropiación (B)	Tiempo transcurrido (meses) (B-A)	Acta de Ocupación (C)	Tiempo transcurrido (meses) (C-A)
TRAMO MADRID-ZARAGOZA						
C.11/98	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO VI - A y B	29/05/1998	20/05/1998	*	24/11/98	6
C.12/98	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO VI - C	29/05/1998	20/05/1998	*	25/11/98	6
C.18/98	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XII-B	29/05/1998	20/05/1998	*	27/10/98	5
C.19/98	Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO IV	27/07/1998	12/11/1998	3,6	9/03/99	7,5
C.20/98	Madrid-Zaragoza.- SUBTRAMO III	29/07/1998	12/11/1998	3,5	10/03/99	7,5
C.21/98	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO V - A	29/07/1998	12/11/1998	3,5	11/03/99	7,5
C.22/99	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XIII	20/10/1998	22/01/1999	3,1	22/06/99	8,2
C.23/99	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XIV	14/12/1998	26/02/1999	2,5	18/06/99	6,2
C.26/99	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO XV	18/02/1999	30/03/1999	1,3	28/07/99	5,3
C.27/99	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO II	21/04/1999	22/01/1999	*	7/10/99	5,6
C.29/99	Madrid-Zaragoza.-SUBTRAMO 0	10/05/1999	22/06/1999	1,4	13/12/99	7,2
C.50/00	Base de construcción en Madrid	07/06/2000	05/10/2000	4	25/01/01	7,7
TRAMO ZARAGOZA-LLEIDA						
C.8/96(**)	Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO V	16/02/1996	--	--	--	--
C.28/99	Zaragoza-Lleida.-Subtramo II-B	07/05/1999	22/06/1999	1,5	14/12/99	7,4
C.30/99	Plataforma de los accesos a Lleida	20/04/1999	22/06/1999	2,1	20/12/99	8,1
C.31/99	Zaragoza-Lleida.- SUBTRAMO II-A	07/05/1999	22/06/1999	1,5	13/12/99	7,3
C.39/00	Zaragoza-Lleida.-SUBTRAMO VI	18/02/2000	05/06/2000	3,6	23/01/01	11,3

* El acuerdo de Expropiación se tomó antes de la aprobación del Proyecto Constructivo

(**)El GIF no dispone de datos de este contrato adjudicado por el Ministerio de Fomento

Nº	Identificación contrato	Aprobación proyecto constructivo (A)	Acuerdo Expropiación (B)	Tiempo transcurrido (meses) (B-A)	Acta de Ocupación (C)	Tiempo transcurrido (meses) (C-A)
TRAMO LLEIDA-BARCELONA						
C.34/00	Lleida-Barcelona.-SUBTRAMO II-B	17/11/1999	05/06/2000	6,7	13/03/01	16,1
C.35/00	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO III-B	30/11/1999	05/06/2000	6,3	21/02/01	15
C.36/00	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO V	25/11/1999	05/06/2000	6,4	15/03/01	15,9
C.38/00	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO III-A	14/01/2000	05/06/2000	4,8	21/02/01	13,5
C.42/00	Lleida-Barcelona.-SUBTRAMO IV-B	23/12/1999	05/06/2000	5,5	21/02/01	14,2
C.44/00	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO II-A	15/12/1999	05/06/2000	5,8	4/05/01	16,9
C.46/00	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO I	14/01/2000	05/06/2000	4,8	29/05/01	16,7
C.48/00	Lleida-Barcelona.-SUBTRAMO IV-A	27/04/2000	15/09/2000	4,7	16/05/01	12,8
C.54/01	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO VII-B Plataforma	09/10/2000	11/05/2001	7,1	25/07/01	9,6
C.55/01	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO VII-A Plataforma	09/10/2000	11/05/2001	7,1	25/07/01	9,6
C.56/01	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO VIII-B Plataforma	09/10/2000	11/05/2001	7,1	25/09/01	11,7
C.57/01	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO VIII-A Plataforma	09/10/2000	11/05/2001	7,1	25/09/01	11,7
C.58/01	Lleida-Barcelona.-SUBTRAMO VIII-C Plataforma	09/10/2000	11/05/2001	7,1	25/09/01	11,7
C.59/01	Lleida-Barcelona.- SUBTRAMO IX -A	05/12/2000	11/05/2001	5,2	20/09/01	9,6
C.61/01	Lleida-Martorell.- SUBTRAMO IX -B	13/12/2000	11/05/2001	5	20/09/01	9,4
C.63/01	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO IX -C Plataforma	26/01/2001	11/05/2001	3,5	20/09/01	7,9
C.66/01	Lleida-Martorell.- SUBTRAMO X - B	26/01/2001	11/05/2001	3,5	12/02/02	12,7
C.67/01	Lleida-Martorell.-SUBTRAMO XI - B	26/01/2001	29/06/2001	5,1	20/12/01	10,9

* El acuerdo de Expropiación se tomó antes de la aprobación del Proyecto Constructivo