

Fiskalizazio Txostena

Informe de Fiscalización

**Irurtzun-Andoain Autobidea:
Gipuzkoako bidezatia (II)**

**Autovía Irurtzun-Andoain:
Tramo guipuzcoano (II)**



**Herri Kontuen
Euskal Epaitegia**

**Tribunal Vasco
de Cuentas Públicas**



Irurtzun-Andoain Autobidea: Gipuzkoako bidezatia (II)

Autovía Irurtzun-Andoain: Tramo guipuzcoano (II)

Vitoria/Gasteiz, 1997ko urriak 9

Vitoria/Gasteiz, a 9 de octubre de 1997



AURKIBIDEA/ÍNDICE

SARRERA	1
I. Lanaren Helburua eta Hedadura	3
II. Ondorioak	4
III. A-15 Autobidearen edukierak	7
IV. Ingurugiroaren erasoari buruzko aztelanak	8
INTRODUCCIÓN	9
I. Objetivo y Alcance del Trabajo	11
II. Conclusiones	12
III. Aforos de la Autovía A-15	15
IV. Estudios de Impacto Ambiental	16
ANEXOS	17
A.1 Principales Capítulos del Coste de la Autovía A-15	17
A.2 Análisis de Legalidad	21
ALEGAZIOAK/ALEGACIONES	28



SARRERA

Herri-Kontuen Euskal Epaitegiaren 1996ko urteko programak Gipuzkoako bidezatiari dagokion Iruitzun-Andoain A-15 Autobidearen gaineko fiskalizazio lana besarkatzen du, HKEE honok Autobide berari buruz 1993ko ekainera bitartean plazaratu zuen lanari jarraipen emanez.

Euskal Herriko Errepideen Plan Orokorrak obra hau 1994-2004 epean zehar mamutzea aurreikusi du, bi helburu nagusi bideratzearren:

1. Euskal Herriko kanpoko loturak hobetu eta modernizatzea eta duen kokagune estrategikoaren ondorioz, Levante eta Ebro Ibarreko eskualdeen eta Frantziako Hegomendebalde eta Iifar Europaren arteko nazioarteko loturak ere bai.
2. Gipuzkoa eta Nafarroaren arteko lotura hobetzea, eta zehazki, Iruñearekiko Donostia-Iruñi hiri-ardatza, Nafarroa eta Iruñeak Pasaiko portura duten irispidea erraztuz.

A-15 Autobideak guztira 16,6 Km.ko luzera du Gipuzkoako bidezatian. Nafarroako mugan Leizarango Bidezubian hasten da, Leitza eta Berastegi udalerrien artean eta Adunan amaitzen da, Leizaran, Berastegi eta Oria ibarretan barna igaroz.

A-15 autobidearen Gipuzkoako bidezatiak orografia nekezeko inguru menditsua zeharkatzen du eta horretarako 4 tunel egin behar izan dira (horietako 2 handiak), 4 bidezubi handi, hantat igarobide, orna eta lur kopuru itzelak mugitu.

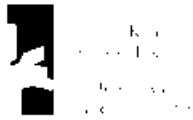
Behin-betiko ibilbidea San Lorentzo Gunea izeneko proiektuari dagokio eta hiru zatitan banatzen da:

		Kilometroak
I bidezatia	Leitza-Eldua	0tik 5,02ra
IIa bidezatia	Eldua-Billabona	5,02tik 11,6ra
IIb bidezatia	Billabona-Aduna	11,6tik 16,6ra

Obra honek 1993ko ekainera arte eragin zituen kostuak, 11.250 milioi pta.koak, HKEEK Autobide honen gainean egindako aurreko txostenak aztertutik zituena.

Obra hobeto ulertu ahal izateko, partidak ondotik adierazten diren kontzeptuen arabera zatitu eta bildu ditugu:

- | | |
|----------------------------|-----------------|
| 1. Obra | 5. Proiektuak |
| 2. Obra osagarria | 6. Desjabetzak |
| 3. Zerbitzuak herrezartzea | 7. Segurtasuna |
| 4. Laguntza Teknikoa | 8. Beste batzuk |



OBRA izeneko lehenengo kontzeptua da garrantzitsuen eta Autobidearen guztizko zenbatekoaren %85a baino gehiago egiten du; hau ere honako atal hauetan banatu dugu:

- Obra Nagusia
 - I. bidezatia
 - IIa bidezatia
 - IIb bidezatia
- I. bidezatiaren zabor garbiketa eta drenaketa
- 3 atal lantu eta drenatu
- Belabieta eta San Lorentzoko tunelen instalakuntzak
- Leizaran gaineko bidezubia (Nafarroako bidezatiarekin lotura)
- Oria ibaiaren gaineko zubia



I. LANAREN HELBURUA ETA HEDADURA

Lanaren helburua obra amaitu bitartera arte-behin-betiko likidazioa egiteko duena- eragindako zuzeneko kostu guztiak jasotzea eta HKEE honek Autobideko obrak hasi zirenetik 1993ko ekainera bitartean mamitutako lehenengo txostenaren ondoko obra nagusia, aldaketak eta obra osagarriak egiteratzean legezketasuna bete izana aztertzea da.

Gogoan hartu behar da A-15 Autobidea egiteko oinarrizko kontratuak, hau da, Obra nagusia, Obra zuzendaritza eta Oria ibaiaren gaineko zubiaren eraikuntza obren hasierako aldi hartan esleitu zirela eta horren legezketasunaren gaineko azterketa Autobide honi buruzko aurreko txostenean dagoela jaso.

Honenbestez, legezketasunaren gaineko azterketa atal hauetara mugatzen da:

- Obra Nagusiaren eta Oria ibaiaren gaineko Zubiaren egiterapen eta likidazioa eta bi obra horien Zuzendaritzak.
- San Lorentzo eta Belabietako tunelen esleipen, egiterapen eta likidazioak, eta Obra Osagarriak izenekoak, oso-osorik bigarren atal honetan egindakoak.
- Txosten hau mamitu bitartean gauzatutako laguntza teknikorako kontratuak.

Honek guztiak, 24.135 milioi pta.ren gaineko azterketa egingo dela esan nahi du, txosten honek aztergai duen aldi guztira erabili diren 24.738 milioi pta.ren gainean.

Lana egitean izan diren oztopo materialak direla eta, ez da obra hau esleitu eta egiteratzeko ordaindu diren unitate prezioen arrazoizkotasun ekonomikoa aztertu.



II. ONDORIOAK

II.1 LEGEZKOTASUNA BETETZEA

Kontratazio administratiboan legezketasuna bete izana aztertzeetik, segidako ondorioak eskuratu ditugu:

1.- Obra kontratuei dagokienez Estatuko Kontratuei buruzko Araudi Orokorren (EKAO) 146. eta ondoko artikuluek eta laguntza teknikorako kontratuentzat 1005/74 Dekretuaren 11. artikulua agindutako prozedurazko tramite guztiak alde batera utzita oniritzi dira aldaketa guztiak, egiterapenean zehar praktika orokorra izan delarik aurrez iada egindako aldaketak gerora baimendu eta onartzea, horrek hitzezko kontratazioa egon dela erakusten duela, EKAOn 125. artikulua debekatzen duena.

2.- Behin 1995eko maiatzaren 5eko obra amaitu delako behin-behineko ekintza partzialak egin ondoren, ezinezkoa da obra osagarriak bideratzea, obra aske modura esleitu behar ziratekeelarik; honenbestez, 41 milioi pta. egiten zituzten "Balaztabideen eraikuntza", 15 milioi pta.ko "radar finkoen ezarketa" eta 120 milioi pta.ko "N-1arekiko lotura hobetzeko bidea" izeneko obra osagarriak, oinarritzko printzipio diren publizitate, lehiaketa eta objektibotasuna gorde gabe esleitu dira.

3.- Kontratu aldaketak hark egiteratu ondoren oniritzeak atzerapen handia eragin du egiaztagiriak emateko orduan, ezinezkoa baitzen kontratatu zirenekin bat ez zetozen obra unitateak egiaztatzea. Esandakoaz gain, izan da heste desfase larri bat obraren egiterapen erritmoaren eta horren finantzaketaren artean, behar hainbateko aurrekontu izendapenik ez izateagatik; honela, bada, 1994an ziurtatu ziren 3.588 milioi pezeta, behar hainbateko krediturik ez izateagatik, 1995ean kontuataratu ziren, eta 1995eko 2.152 milioi pta. berriz, 1996an.

II.2 KOSTUEN ANALISIA

Ondoren erakusten diren kostuek obra honetan 96.11.14ra arte egin diren guztiak besarkatzen dituzte.

A-15 Autobidea Gipuzkoako bidezatian egiteko zenbatekoak 35.988 milioi pta.koak izan dira, kontzeptuen arabera, ondotik adierazitako moduan zati-banatzen direnak:



Milioi pta.

KONZEPТУA	ESLEIPENA	PREZIO IKUSKAP	GORA-BEHERAK			% GORA-BEHER	
			ALDAKETA	LIKIDAZIOA	ZENBATEK	ESLEIP	GAINEAN
Obra	25 192	1 067	3 000	1 830	31 089	%19,2	
Obra osagarria	474			4	478	%0,8	
Zerbitzu berrezarpena	270				270	%0,0	
Laguntza teknikoa	630		445		1 075	%70,6	
Proiektuak	403			8	411	%2,0	
Desajabetzak (*)	830				830	%0,0	
Segurtasuna	1 272			205	1 477	%16,1	
Beste batzuk	358				358	%0,0	
GUZTIRA	29 429	1 067	3 445	2 047	35 988	%18,7	

(*) Kopuru hau desajabetza baten ondorioz sartutako auziaren azkenari menderatua dago (ikus A 4). gehieneko arriakua 250 milioi pta. zenbatetsi delarik

Autobidearen egiterapena hasiera batean hiru bidezati tan zatitu zen eta ia kostu hauen %90a horiei egotz dakieke, ondoko moduan:

Milioi pta.

KONZEPТУA	ZENBATEKOA	KM	KOSTUA KM (1)
I bidezatia	7 066	5,0	1 647
II a bidezatia	14 728	6,6	2 465
II b bidezatia	10 316	5,0	2 297
Gainerako autobidea	3 878		
GUZTIRA	35 988	16,6	2 168

(1) "Gainerako Autobidearen" banaketa bidezati bakoitzeko km en arabera

"Gainerako Autobidea" idazpuruak hainbat kontzeptu besarkatzen ditu, garrantzitsuenak, besteak beste, honako hauek izanik:

Milioi pta.

KONZEPТУA	ZENBATEKOA
3 bidezatiaren obra zuzendaritza	941
Segurtasuna	1 477
Publizitatea	151
Atentatuertarako kalteordanak	185

Kilometroaren kostua bidezatiaren arabera aztertzen badugu, kosturik handien izan duena IIa bidezatia izan dela ikusten da, 2.465 milioi pta./km. Bidezati honetan daude Bilabieta (1.840 m.) eta San Lorentzoko (780 m.) tunelak, aztergai dugun atalean luzeenak direnak eta



segurtasunerako instalakuntza bereziz hornitu direnak, horien kostuak 951 milioi pta. egin dituela. Orobat, bidezati honetan Aitzuko bidezubia dago, 428 m. luze dena eta Gipuzkoako bidezatian handiena.

Urteko aurrekontu egiterapenari dagokionez, aipagarria da ia atalik handiena 93 eta 95. urtealdien artean gauzatzen dela, biak barne, guztiaren %66a, alegia:

URTEA	ZENBATEKOA	Milioi pta.		
		PRATUT. EMAITZA	% EGITERAPENA	% EGITERAPEN PILATUA
90 a baino lehenago	159	159	%0,4	%0,4
90 urtea	557	716	%1,6	%2,0
91 urtea	1 498	2 214	%4,2	%6,2
92 urtea	5 353	7 567	%14,9	%21,1
93 urtea	7 283	14 850	%20,2	%41,3
94 urtea	8 569	23 419	%23,8	%65,1
95 urtea	8 061	31 480	%22,4	%87,5
96 urtea	4 508	35 988	%12,5	%100,0
GUZTIRA	35 988			

Autobidea 1995eko maiatzean ireki zen, amaitzeko aurreikusi zen epea betez.



III. A-15 AUTOBIDEAREN EDUKIERAK

1996ko urtarrila eta urria bitarteko hilabeteetan Autobidean edukierak edo trafikoaren Eguneko Bataz besteko Emanaren (EBE) datuak eskuratu dira. Ondotik erakusten diren datuak trafikoaren bataz bestekoa bi norabideetan jasotzen dute.

HILABETEAK	IBILGAILUAK
Urtarrila	7 676
Otsaila	8 079
Martxoa	8 004
Apirila	8 855
Maiatza	8 892
Ekaina	10 454
Uztaila	12 305
Abuztua	12 668
Iraila	10 855
Urria	10 313
BATAZ BESTEKOA	9 810

EGUNAK	IBILGAILUAK
Astelehena	9 238
Asteartea	8 904
Asteazkena	9 366
Osteguna	9 489
Ostirala	10 770
Larunbata	9 629
Igandea	11 916

Datu adierazgarrien modura trafiko kopururik handien bizi duten hilabeteak uztaila eta abuztua direla ondorendu dezakegu eta astean zehar bataz besteko intentsitate handieneko egunak asteburukoak direla, igandeak jasotzen duelarik trafikorik gehien; halaxe, trafikorik handieneko hamar egunetatik sei igandeak izan dira. Aztertutako denbora guzti horretan trafikorik gehien izan duen eguna uztailaren 21a, igandea, izan da, 21.822 ibilgailurekin. Honen aldean, trafikorik gutxienekoa martxoaren 28a, osteguna, izan zen, 5.600 ibilgailu haizik izan ez zituela. Autobide honek urteko guztira 3.600.000 ibilgailu inguruko trafikoa du.

Amaitzeko, trafiko aurreikuspen ezkorrenek 1996. urterako, 6.127 ibilgailuko bataz bestekoa ematen zuten eta baikorrenek, berriz, ikerketen arabera 1996. urtean Autobide honetatik egunero 8.000 eta 10.000 ibilgailu inguru ibiliko zirela esaten zuten.



IV. INGURUGIROAREN ERASOARI BURUZKO AZTERLANAK

Ingurugiroak jasaten duen eraso neurtzeak proiektu batek hainbat faktoreren gamean (hala nola, gizakia, fauna, flora, lurra, ura, aira, klima eta paisaia) dituen eraginak, bai zuzenak, bai zeharkakoak, identifikatu, azaleratu eta balio-neurtzen ditu. Ingurugiroaren erasoari buruzko azterlan hauek aurkeztutako aukera bakoitzak inguruan duen eragina aztertzen dute eta honenbestez, eragin nabarmena dute gauzatu behar den proiektuaren alternatibari. Hortaz, ingurugiroaren alternatiba aipatutako balio-neurketa prozesu horren bitartez bideratuko da.

Inguruaren erasoari buruzko azterlan hauek agiri modura gordetzen dira obraren proiektuan eta gerora, Eusko Jaurlaritzako Ingurugiro Sailordetzaren Ingurugiroaren Erasoari buruzko Aitorpen Formala (IEA) jaso behar dute. Lehenengo IEA 89.11.9an egin zen. Beranduago, San Lorentzo Gunea oniritzi zenean, ingurugiroaren erasoari buruzko beste ebaluaketa prozesu bat gauzatu behar izan zen, bigarren IEA ere aldekoa izan zela 93.05.10ean. Aurrerago, 94.06.27an lehenagoko 93.05.10eko erabakia aldatu zen eta ingurugiro alorreko hainbat aldaketa oniritzi ziren, batik bat, IIa eta IIb bidezatielan eragina izan zutenak.

IEAk gauzatu beharreko hainbat neurri eta tratamendu ezezik, zainketa plan bat ezartzea ere aurreikusten du. Honela, bada, obra zuzendaritzak, ingurugiro gaietan beharrezkoa den berriaz gaitutako aholkularitza jasotzen du eta hiruhilabetero ingurugiroaren erasoari buruzko dagozkion jarraipen eta bilakaera neurrien gaineko txostenak ematen ditu.

Gauzatu diren ekintza oinarrizkoenak birlanaketa, hidroereintza, ezponda eta gune jarraituen landare tratamendua, berreskuratutako lurren hedapena, e.a. izan dira. Ekintza hauen helburua higadura prozesuak geldiaraztea, landaretza estalkia berreskuratzea eta ingurua edertzea da. Bestetik, zarata mailaren jarraipen azterketak egiten dira, obra egiten ari diren aldi eraso handia eragiten baitu. Eraso guzti hauen eragina jaso duten etxebizitzak oso urriak izan direla azpimarratu behar da, horri aurre egiteko zarataren aurkako hesiak jarri direlarik; hauek egoera kontrolpetzea bideratzen dute, eraginpeko inguruaren bizimaila jeitsiarazi dezaketen arazoak murriztuz. Aztertu den beste alderdietako bat uren kalitatearen gaineko kontrola da, batik bat arrain-hazkuntzaren faunari eustearren eta baita, hornidurarako erabiltzen den kasuetarako ere.

Birlanaketa lanetan lehenasuna bertako espezieei eman zaie, hasiera batean aurreikusitako koniferoei beharrean, egungo paisaiari eutsi eta ahal den heinean artifizialtasun eragina ekiditearren.



INTRODUCCIÓN

El programa anual de trabajo del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas (TVCP/HKEE) para 1996 recoge la fiscalización de la Autovía A-15, Iruzun-Andoain, en su tramo guipuzcoano como continuación del trabajo publicado por este TVCP/HKEE sobre esta misma Autovía hasta junio de 1993.

El Plan General de Carreteras del País Vasco contempla esta obra dentro del plazo 1994-2004, respondiendo a dos objetivos principales:

1. Mejorar y modernizar las conexiones exteriores del País Vasco y, como consecuencia de su estratégica situación, las conexiones internacionales entre las regiones del Levante y del Valle del Ebro con el Suroeste francés y el norte de Europa.
2. Mejorar la conexión de Gipuzkoa con Navarra y, en concreto, el eje urbano Donostia-Iruun con Pamplona, facilitando el acceso de Navarra y Pamplona al puerto de Pasajes.

La Autovía A-15 tiene en su tramo guipuzcoano una longitud total de 16,6 Km. Comienza en el Viaducto del Leizaran en el límite de Navarra, entre los municipios de Leiza y Berastegi, y finaliza en Aduna, discurrendo por los valles de Leizaran, Berastegi y Oria.

El tramo guipuzcoano de la A-15 discurre por una zona montañosa de difícil orografía que ha exigido la ejecución de 4 túneles (2 de ellos de cierta importancia), 4 grandes viaductos, numerosos pasos, muros y un considerable volumen de movimiento de tierras.

Su trazado definitivo responde al proyecto llamado Solución San Lorenzo y se divide en tres tramos:

		Kilómetros
Tramo I	Leiza-Eldua	0 a 5,02
Tramo IIa	Eldua-Billabona	5,02 a 11,6
Tramo IIb	Billabona-Aduna	11,6 a 16,6

Los costes de esta obra hasta junio de 1993 por un importe de 11.250 millones de ptas., fueron objeto del anterior informe del TVCP/HKEE sobre esta Autovía.

Para mejor comprensión de la obra, las diferentes partidas las hemos dividido y agrupado en los siguientes conceptos:

- | | |
|----------------------------|-------------------|
| 1. Obra | 5. Proyectos |
| 2. Obra Complementaria | 6. Expropiaciones |
| 3. Reposición de Servicios | 7. Seguridad |
| 4. Asistencia Técnica | 8. Otros |



El concepto 1.- OBRA, que es la más importante y representa un porcentaje superior al 85% del importe total de la Autovía, a su vez la hemos dividido en:

- Obra Principal
 - Tramo I
 - Tramo IIa
 - Tramo IIb
- Desbroce y drenaje Tramo I
- Explanación y drenaje 3 tramos
- Instalaciones de los túneles de Belabieta y San Lorenzo
- Viaducto sobre el Leizaran (Conexión con tramo navarro)
- Puente sobre el río Oria



I. OBJETIVO Y ALCANCE DEL TRABAJO

El objetivo del trabajo es recoger la totalidad de los costes directos incurridos hasta la terminación de la obra, pendiente aún de liquidación definitiva, y analizar el cumplimiento de la legalidad en la ejecución de la obra principal, modificados y obras complementarias, posteriores al primer informe elaborado por este TVCP/HKEE, que comprendía desde el inicio de las obras de la Autovía hasta junio de 1993.

Hay que tener en cuenta que los contratos fundamentales para la ejecución de la Autovía A-15, es decir, la Obra principal, la Dirección de obra y la construcción del puente sobre el río Oria, fueron adjudicados en la época inicial de las obras y su análisis de legalidad está recogido en el informe anterior sobre esta Autovía.

Por lo tanto, el análisis de legalidad se ciñe a:

- La ejecución y liquidación de la Obra principal y del Puente sobre el río Oria, así como las Direcciones de estas dos obras.
- La adjudicación, ejecución y liquidación de las instalaciones de los túneles de San Lorenzo y Belabieta, y las denominadas Obras Complementarias realizadas enteramente en esta segunda parte.
- Los contratos de asistencia técnica realizados en el periodo de tiempo de este informe.

Este alcance supone una revisión de 24.135 millones de ptas. sobre los 24.738 millones de ptas. totales ejecutados en el periodo objeto de este informe.

Por limitaciones materiales en la realización del trabajo no se analiza la razonabilidad económica de los precios unitarios de adjudicación y ejecución de esta obra.



II. CONCLUSIONES

II.1 CUMPLIMIENTO DE LA LEGALIDAD

De la revisión del cumplimiento de la legalidad en la contratación administrativa se extraen las siguientes conclusiones:

1.- La totalidad de las modificaciones se han aprobado obviando los trámites procedimentales establecidos por los artículos 146 y ss. del RGCE para los contratos de obra y el artículo 11 del Decreto 1005/74 para los de asistencia técnica, habiendo sido una práctica generalizada durante su ejecución la autorización y aprobación de reformados previamente realizados, lo que indica la existencia de contratación verbal, prohibida por el artículo 125 del RGCE.

2.- Una vez realizadas las recepciones provisionales parciales de 5 de mayo de 1995, no cabe la tramitación de obras complementarias, sino que éstas debieran haber sido adjudicadas como obras independientes, por lo que las denominadas obras complementarias de "Construcción de lechos de frenado" por 41 millones de ptas., "Instalación de radares fijos" por 15 millones de ptas., y "Trazado de mejora de la conexión con la N-1" por 120 millones de ptas., se han adjudicado obviando los principios fundamentales de publicidad, concurrencia y objetividad.

3.- La aprobación de las modificaciones de los contratos con posterioridad a su ejecución ha conllevado un considerable retraso en la emisión de las certificaciones, puesto que no era posible certificar unidades de obra que no se correspondían con las contratadas. Además de lo anterior se ha producido otro importante desfase entre el ritmo de ejecución de la obra y su financiación por falta de consignación presupuestaria suficiente, así 3.588 millones de ptas. certificados en 1994 se contabilizaron, debido a la inexistencia de crédito suficiente, en 1995, y 2.152 millones de ptas. de 1995 en 1996.

II.2 ANÁLISIS DE COSTES

Los costes que a continuación se presentan abarcan todos los que se han producido en esta obra hasta el 14.11.96.

Los importes de ejecución de la Autovía A-15, en su tramo guipuzcoano, ascienden a 35.988 millones de ptas. que, por conceptos, se desglosan de la siguiente forma:



Millones-ptas.

CONCEPTO	ADIUDICACIÓN	REV PRECIOS	INCIDENCIAS		IMPORTE	% INCID S/ ADJUDICAC
			MODIFICACIÓN	LIQUIDACIÓN		
Obra	25.192	1.067	3.000	1.830	31.089	19,2 %
Obra complementaria	474			4	478	0,8 %
Reposición de servicios	270				270	0,0 %
Asistencia técnica	630		445		1.075	70,6 %
Proyectos	403			8	411	2,0 %
Expropiaciones (*)	830				830	0,0 %
Seguridad	1.272			205	1.477	16,1 %
Otros	358				358	0,0 %
TOTAL	29.429	1.067	3.445	2.047	35.988	18,7 %

(*) Esta cifra está sujeta al desenlace del litigio existente por una expropiación, (ver A.1.4), estimándose el riesgo máximo en 250 millones de ptas.

Casi el 90% de estos costes se puede imputar a los 3 tramos en que inicialmente se dividió la ejecución de la Autovía de la siguiente forma:

Millones-ptas.

CONCEPTO	IMPORTE	KMS	COSTE XM (1)
Tramo I	7.066	5,0	1.413
Tramo II a	14.728	6,6	2.247
Tramo II b	10.316	5,0	2.063
Resto Autovía	3.878		
TOTAL	35.988	16,6	2.168

(1) Reparto del "Resto Autovía" en función de los kms. de cada tramo

El epígrafe de "Resto Autovía" recoge una serie de conceptos entre los que se encuentran como más relevantes los siguientes:

Millones-ptas.

CONCEPTO	IMPORTE
Dirección de obra de los 3 tramos	941
Seguridad	1.477
Publicidad	151
Indemnizaciones atentados	185

Si tenemos en cuenta el coste del kilómetro por tramo, se observa que el que mayor coste ha supuesto es el tramo IIa con 2.465 millones de ptas./km. Este es el tramo en que se encuentran los túneles de Belabieta (1.840 m.) y San Lorenzo (780 m.), que son los más



largos de la parte que nos ocupa, y que cuentan con unas instalaciones especiales de seguridad cuyo coste se ha elevado a 951 millones de ptas. Así mismo en este tramo esta el viaducto de Aitzu que con sus 428 m. de longitud se convierte en el mayor del tramo guipuzcoano.

En cuanto a la ejecución presupuestaria anual es de destacar que la mayor parte se produce entre los ejercicios 93 y 95, ambos inclusive, un 66% del total:

AÑO	Millones-ptas			
	IMPORTE	IMPORTE ACUMULADO	% EJECUCIÓN	% EJECUCIÓN ACUMULADO
Antes del 90	159	159	0,4%	0,4%
Año 90	557	716	1,6%	2,0%
Año 91	1.498	2.214	4,2%	6,2%
Año 92	5.353	7.567	14,9%	21,1%
Año 93	7.283	14.850	20,2%	41,3%
Año 94	8.569	23.419	23,8%	65,1%
Año 95	8.061	31.480	22,4%	87,5%
Año 96	4.508	35.988	12,5%	100,0%
TOTALES	35.988			

La Autovía se abrió en mayo de 1995 cumpliéndose el plazo previsto para su finalización.



III. AFOROS DE LA AUTOVÍA A-15

Se han obtenido los datos de los aforos o Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico de vehículos por la Autovía entre los meses de enero y octubre de 1996. Los datos que a continuación se presentan son el promedio del tráfico en ambos sentidos.

MESES	VEHICULOS
Enero	7 676
Febrero	8 079
Marzo	8 004
Abril	8 855
Mayo	8 892
Junio	10 454
Julio	12 305
Agosto	12 668
Setiembre	10 855
Octubre	10 313
PROMEDIO	9 810

DÍAS	VEHICULOS
Lunes	9 238
Martes	8 904
Miercoles	9 366
Jueves	9 489
Viernes	10 770
Sábado	9 629
Domingo	11 916

Como datos más significativos podemos destacar que los meses de mayor volumen de tráfico son julio y agosto, y durante la semana los días con mayor intensidad media son los del fin de semana, siendo el domingo el de mayor tráfico de todos, tanto es así que de los 10 días de mayor tráfico 6 han sido domingos. El día de mayor tráfico de todo el periodo expuesto ha sido el domingo 21 de julio con 21.822 vehículos. Por el contrario, el de menor tráfico fue el jueves 28 de marzo con 5.600 vehículos. Esta Autovía tiene un tráfico total anual de aproximadamente 3.600.000 vehículos.

Para concluir, hay que destacar, que las previsiones de tráfico más pesimistas establecían un tráfico medio para el año 1996 de 6.127 vehículos, por contra en los más optimistas se cifraban, según estudios, entre 8.000 y 10.000 los vehículos que circularían diariamente por esta Autovía en 1996.



IV. ESTUDIOS DE IMPACTO AMBIENTAL

La evaluación del impacto ambiental identifica, descubre y evalúa los efectos, tanto directos como indirectos, de un proyecto sobre una serie de factores, como el hombre, la fauna, la flora, el suelo, agua, aire, clima y paisaje. Estos estudios de impacto ambiental analizan la influencia en el entorno de cada una de las alternativas presentadas, por lo que influyen de modo evidente en la alternativa del proyecto a realizar. Por tanto, la alternativa medio ambiental debe estar soportada en dicho aspecto por este proceso evaluativo.

Estos estudios de impacto ambiental se integran como documentos en el proyecto de la obra y, posteriormente, se someten a la Declaración formal de Impacto Ambiental (DIA) de la Viceconsejería de Medio Ambiente del Gobierno Vasco. La 1ª DIA se efectuó el 9.11.89. Posteriormente, con la aprobación de la Solución San Lorenzo, fue necesario un nuevo proceso de evaluación del impacto ambiental, resolviéndose favorablemente la nueva DIA el 10.05.93. Más tarde, el 27.06.94, se modificó la resolución anterior de 10.05.93, aprobándose modificaciones en materia medio ambiental que afectaron fundamentalmente a los tramos IIa y IIb.

La DIA determina, además, una serie de medidas y tratamientos a realizar, así como el establecimiento de un plan de vigilancia. De hecho, la dirección de la obra, que cuenta con el necesario asesoramiento especializado en temas medioambientales, emite informes trimestrales de seguimiento y evolución de las medidas correspondientes de impacto ambiental.

Las acciones fundamentales que se han desarrollado corresponden a revegetaciones, hidrosiembras, tratamiento vegetal de taludes y áreas continuas, extensión de tierras recuperadas, etc. Estas acciones tienen por objeto frenar los procesos erosivos, recuperar la cubierta vegetal y ornamentar el entorno. Por otra parte, se realizan análisis de seguimiento del nivel de ruido, que provoca un severo impacto durante el periodo de realización de la obra. Hay que señalar que el número de viviendas afectadas de modo sustancial ha sido muy reducido, y se ha tratado mediante la construcción de barreras anti-ruídos, que permiten controlar la situación, reduciendo las causas que pueden disminuir la calidad de vida de la zona afectada. Otro de los aspectos analizados es el control de la calidad de las aguas, fundamentalmente para el mantenimiento de la fauna piscícola, así como en los casos en que se utiliza para el abastecimiento.

En la repoblación vegetal se han primado las especies autóctonas en lugar de las coníferas previstas inicialmente, con el objeto de mantener el paisaje actual y evitar en lo posible el efecto de artificialidad.

Eraskina

Anexo

ANEXOS

A.1 PRINCIPALES CAPÍTULOS DEL COSTE DE LA AUTOVÍA A-15

A.1.1 OBRA

Este capítulo económico es el principal de la Autovía, de la que representa un 86,5% del total, con una incidencia económica de 31.089 millones de ptas., de los que 8.078 millones de ptas. se ejecutaron hasta junio de 1993. Se compone de:

- a. Trabajos previos de explanación, desbroce y drenaje por 277 millones de ptas. Ejecutados en su totalidad con anterioridad a junio de 1993 por las primeras empresas adjudicatarias de la obra.
- b. La denominada **Obra principal**, que consta de los tres tramos mencionados, por un importe de 28.750 millones de ptas. A raíz de la adopción de la solución San Lorenzo, se realiza la adjudicación definitiva, según el Acuerdo del Consejo de Diputados (ACD) de 11.05.93, en 23.182 millones de ptas. El total pagado hasta la liquidación final ha sido 28.750 millones de ptas., la diferencia de 5.568 millones de ptas., se debe a:
 1. Revisiones de precios por 1.053 millones de ptas.
 2. Liquidaciones por 1.765 millones de ptas.
 3. Modificados con incidencia económica por 2.750 millones de ptas.

Los modificados y liquidaciones han supuesto unos incrementos del 11,9% y del 6,5%, respectivamente.

La finalización de los tres tramos ha sufrido variaciones como consecuencia de las prórrogas concedidas, quedando definitivamente los plazos de finalización de la obra, por tramos, de la siguiente forma:

- Tramo I: 31.03.95
- Tramo IIa: 15.12.95
- Tramo IIb: 31.03.96

Las Actas de recepción provisional parciales se hicieron en mayo de 1995 para los tres tramos a la vez, coincidiendo con la puesta en servicio de la Autovía.

- c. **Viaducto de Leizarán.** El 26.10.92 la DFG firma con el Gobierno de Navarra un anexo al acuerdo de coordinación entre ambos para la construcción de la Autovía A-15. Mediante



este anexo se encarga al Gobierno de Navarra la construcción del puente sobre el valle de Leizarán que unirá los tramos navarro y guipuzcoano de la Autovía, comprometiéndose la DFG a pagar el 50% del coste del mismo.

Las obras fueron supervisadas por la Comisión de Coordinación creada al efecto en el acuerdo de coordinación entre ambos gobiernos. Las obras ascendieron a 818 millones de ptas., de los que 409 millones de ptas. correspondieron a la DFG.

d. Puente sobre el río Oria, adjudicado en 556 millones de ptas. el 19.10.92, incrementándose por un modificado en 146 millones de ptas., lo que deja el coste final en 702 millones de ptas.

e. Instalaciones de los túneles de Belabieta y San Lorenzo. Se adjudicaron con fecha 13.09.94 en 782 millones de ptas. La diferencia con los 951 millones de ptas. de coste final viene dada por un modificado, que junto con la actualización del IVA al 16%, supuso un mayor importe de 104 millones de ptas., y un incremento de liquidación de 65 millones de ptas. El plazo de finalización se retrasó hasta el 31.01.96.

Estos dos túneles se encuentran en el tramo Ila, y ambos están dotados de instalaciones de ventilación, control, seguridad, vigilancia, iluminación y señalización luminosa variable, detección de humos e incendios, opacímetros, regulación y control de tráfico, etc. Estas instalaciones se controlan desde un edificio situado entre los dos túneles. El mantenimiento de estas instalaciones supone un coste de 85 millones de ptas. al año.

A.1.2 OBRAS COMPLEMENTARIAS

El importe total por este concepto asciende a 478 millones de ptas., la adjudicación y ejecución de estas partidas se producen con posterioridad a junio de 1993. Sus conceptos principales son los siguientes:

		Millones-ptas.
CONCEPTO		IMPORTE
Afirmado camino de Otsabi		1
Pasos ganado		51
Construcc lechos de frenado		41
Instalación radares fijos		15
Corrección deslizamiento		185
Mejora conexión autopista		120
Prepara trazas y accesos		3
Liquidación obras proyecto civil		2
Pavimentación caminos acceso		5
Instalación red detecc niebla		53
Instalación carteles		2



A.1.3 ASISTENCIA TÉCNICA

Sus conceptos principales son los siguientes:

Millones-ptas.	
CONCEPTO	IMPORTE
Dirección obras Autovía	941
Asistencia Técnica al Proy Reform.	53
Dirección obra instalación túneles	22
Estudio Geológico	19
Dirección obra Puente río Orna	10
Otros	30

De los 1.075 millones de ptas. de este apartado, 346 millones de ptas. se ejecutaron hasta junio de 1993. La partida más importante es la dirección de la obra principal, cuya adjudicación se realizó el 24.09.91 por un importe de 496 millones de ptas., que a lo largo del periodo objeto de este informe se ha incrementado en 445 millones de ptas. hasta llegar a los 941 millones de ptas. del cuadro. A la fecha del informe este contrato se hallaba sin liquidar.

A.1.4 RESTO DE GASTOS

Del resto de gastos, los importes de mayor entidad se adjudicaron y ejecutaron en el periodo anterior, como por ejemplo:

Millones-ptas.	
CONCEPTO	IMPORTE
Proyectos (Por fases, y Solución S. Lorenzo)	330
Seguridad y Otros (En su totalidad) ...	1.835
Reposición de servicios	201
Expropiaciones	400

Durante el periodo objeto de este informe se ha incurrido dentro del capítulo de expropiaciones, en gastos por valor de 430 millones de ptas., dentro de los cuales se incluyen la asistencia técnica para llevarlas a cabo, e indemnizaciones, por un importe de 21 millones de ptas., por el derribo accidental de una vivienda ocasionando dos víctimas mortales.

Dentro del mismo capítulo de expropiaciones, existe un contencioso por el valor de la expropiación de unas fincas urbanas ubicadas en la localidad de Andoain. La DFG ha expropiado dichas fincas de 29.092 m² proponiendo un precio de 1.307 pts/m², mientras que la parte expropiada exige un precio de 13.420 pts/m². El 10 de enero de 1993 el Jurado de Expropiación Forzosa de Gipuzkoa establece el justiprecio en 5.053 pts/m², teniendo que pagar además la DFG los intereses devengados desde la fecha de ocupación de los terrenos, 14 de noviembre de 1990, lo que supone un importe de 147 millones de ptas. por el precio de



las fincas y 36 millones de ptas. por los intereses devengados. A la fecha de este informe, noviembre de 1996, existe un recurso contencioso-administrativo por este litigio que esta pendiente de resolución que podría incrementar estas cifras como máximo en 250 millones de ptas., incluidos los intereses hasta noviembre de 1996.

A.1.5 RESUMEN GENERAL DE COSTES POR CONCEPTOS

COSTE DEL TRAMO DE GIPUZKOA DE LA AUTOVÍA (A-15) (Gastos hasta noviembre 1996)

Miliones-ptas.

	IMPORTE
OBRA	31 089
Obra Principal	28 750
Tramo I	6 276
Tramo Ila	13 412
Tramo Iib	9 062
Desbroce y drenaje Tramo I	74
Explanación y drenaje 3 Tramos	203
Instalaciones de los Tuneles Belabieta y S. Lorenzo	951
Viaducto Leizarán	409
Fuente Rio Oria	702
OBRA COMPLEMENTARIA	478
Pasos ganado	51
Construcción lechos de frenado	41
Corrección deslizamiento	185
Mejora conexión autopista	120
Instalación red detección de niebla	53
Otras obras complementarias	28
REPOSICIÓN DE SERVICIOS	270
Modificación gasoducto	50
Operación mecanización gasoducto	90
Otras reposiciones de servicios	130
ASISTENCIA TÉCNICA	1 075
Dirección obras Autovia	941
Asistencia técnica al proyecto reformado	53
Otras asistencias técnicas	81
PROYECTOS	411
Por fases	134
Solución San Lorenzo	196
Otros proyectos	81
EXPROPIACIONES (*)	830
SEGURIDAD	1 477
OTROS	358
Publicidad	151
Indemnizaciones	185
Varios	22
TOTAL	35 988

(*) Incluye asistencia técnica al expediente expropiatorio



A.1.6 AYUDAS RECIBIDAS PARA LA FINANCIACIÓN DE LA AUTOVÍA

La DFG solicitó del Fondo de Cohesión la aprobación del proyecto de la Autovía A-15, siendo éste aprobado para los tramos Ila, IIfb y las instalaciones de los túneles por la Comisión de las Comunidades Europeas el 12 de enero de 1996. El importe máximo de ayuda concedida es de 8.452.365 ecus, que representa el 80% del coste elegible. Con el cambio de noviembre de 1996 esta cifra en ecus representaría aproximadamente 1.344 millones de ptas.

El Consejo Vasco de Finanzas en su reunión del 7 de octubre de 1996 concedió una ayuda de 850 millones de ptas. para los gastos de seguridad ocasionados por la construcción de esta Autovía.

A.2 ANÁLISIS DE LEGALIDAD

A.2.1 OBRA

A.2.1.1 OBRA PRINCIPAL

La adjudicación de la obra definitiva y su ejecución hasta un importe de 7.565 millones de ptas., fueron objeto de fiscalización del anterior informe del TVCP/HKEE sobre esta Autovía.

A partir de junio de 1993 el gasto ejecutado por dicho concepto ha ascendido a 21.185 millones de ptas., destacándose las siguientes incidencias:

Modificados de la Obra Principal con incidencia económica.

Durante la ejecución de esta obra han tenido lugar 3 modificados con incidencia económica.

- a. El primero de ellos se aprueba por Acuerdo de Consejo de Diputados, en adelante ACD, de 10.05.94 por un importe de 78 millones de ptas., tiene lugar en el tramo IIfb, y tiene por objeto la construcción de dos pasos inferiores en el enlace de Andoain. Este modificado, en el que se han obviado los trámites procedimentales, debiera haberse cumplimentado conforme a lo establecido por el artículo 155 del RGCE para la adjudicación de obras accesorias o complementarias, puesto que estas obras no eran necesarias para la puesta en servicio o entrada en funcionamiento de la Autovía.
- b. El segundo modificado se aprueba por ACD de 13.09.94 se realiza en el tramo I, supone un incremento del coste de 1.454 millones de ptas., y es debido a problemas de carácter geológico y geotécnico. La necesidad de tramitación se detecta en diciembre de 1993, como consecuencia de imprevistos surgidos de carácter urgente, reconociéndose que a esa fecha parte de dicho modificado se hallaba ejecutado.
Pese a ser urgente la tramitación del reformado, se produce un retraso de casi nueve meses hasta su aprobación que obedece a imposibilidades presupuestarias.



De todo esto se deduce que el modificado se ha aprobado prescindiéndose de los trámites establecidos por el RGCE, habiéndose incurrido en la contratación verbal de obras, expresamente prohibida por el artículo 125 del citado reglamento. Además las obras han sido ejecutadas sin consignación presupuestaria.

- c. El tercer modificado aprobado por ACD de 11.04.95, afecta de nuevo al tramo I Ib y recoge fundamentalmente incidencias de carácter geológico y geotécnico, supone un incremento de 1.218 millones de ptas., y un plazo de ejecución de 9 meses.

En este modificado se incluían 461 millones de ptas. de obras ya realizadas y que, por tanto, se aprobaron con posterioridad a su ejecución y no tuvieron el preceptivo crédito presupuestario en el momento su realización.

Como en el modificado anterior, en éste también, se ha prescindido de los trámites legalmente establecidos para su aprobación.

La práctica totalidad de las obras del modificado se ejecutan y certifican para mayo de 1995, por lo que el ACD de aprobación, dota una financiación no acorde a la ejecución de las obras, más aún cuando en él, se indica que todas las obras necesarias para la entrada en servicio de la Autovía deben estar finalizadas para el 5 de mayo de 1995. La falta de un plazo de ejecución razonable nos indica la previa ejecución de la mayor parte del modificado y por tanto la existencia de contratación verbal, prohibida terminantemente por el art. 125 del RGCE.

El plazo autorizado, la financiación aprobada y las certificaciones emitidas de este modificado han sido:

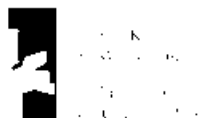
Millones-ptas.			
EJERCICIO	MESES EJECUCIÓN	CRÉDITO	CERTIFICACIONES
1995	8	105	(*) 1.218
1996	1	1.113	

(*) De este importe, 1.208 millones de ptas. se habían certificado a 31/05/95

Modificados de la Obra Principal sin incidencia económica.

A lo largo del desarrollo de la obra se han producido varios reformados sin incidencia económica en los que se ha prescindido igualmente de los trámites legalmente establecidos para su aprobación.

En uno de ellos, en el tramo I Ib, aprobado por el ACD de 8.07.93, para disminución de la sección de los caminos y adecuarse a las determinaciones de la Viceconsejería de Medio Ambiente, aparecen trabajos por un importe de 112 millones de ptas. ejecutados con anterioridad a la aprobación de este modificado, que si bien se verían compensados con las economías producidas como consecuencia de las modificaciones introducidas en los caminos



y obras de fábrica y drenaje, y que por lo tanto no afectarían al presupuesto total de las obras, indican la existencia de contratación verbal, prohibida por el artículo 125 del RGCE.

En otro de ellos, en el tramo IIb, aprobado por el Acuerdo de Consejo de Diputados de 19.04.94, de modificación del enlace de Andoain, se cambia la tipología constructiva de dos puentes, acordándose nuevos precios de los que no nos consta la existencia de actas de precios contradictorios.

En un tercero, en el tramo IIa, de modificación de estructuras y muros, aprobado por el Acuerdo de Consejo de Diputados de 7.06.94, por el que se sustituye uno de los viaductos por un muro y se modifica otro de los viaductos reduciendo alguna de sus condiciones constructivas.

En otro, aprobado por Acuerdo de Consejo de Diputados de 11.04.95, a menos de un mes de la apertura de la Autovía, de modificaciones y cambios del Viaducto de Aitzu resultantes de problemas observados en las condiciones de cimentación, que hacen necesario una estructura más larga que la inicial, que supone un gasto adicional de 618 millones de ptas., y que se vería compensado con la disminución de otras unidades de obra. El exiguo plazo de ejecución, de apenas un mes, indica la existencia de contratación verbal previa y la aprobación de obras ya ejecutadas.

Recepciones provisionales, liquidación provisional y terminación de los trabajos.

La Autovía se entrega al uso el 5 de mayo de 1995, realizándose un Acta de recepción provisional parcial por cada uno de los 3 tramos de la Autovía, en las cuales se recogen como anexos los trabajos y actividades pendientes de realización. El artículo 180 del RGCE establece que cuando se realicen recepciones provisionales parciales deberá verificarse simultáneamente una liquidación provisional parcial a cuenta de la correspondiente definitiva. Sin embargo, no existen las liquidaciones correspondientes a las recepciones efectuadas en esta fecha.

Posteriormente, el 31 de enero de 1996, se realizan nuevas recepciones provisionales en las que quedan pendientes de realización la práctica totalidad de los puntos que se señalaron como pendientes en las actas de mayo de 1995. Como consecuencia de estas actas de recepción, se realizan las liquidaciones provisionales sobre las mediciones efectuadas en estos últimos actos de recepción, que fueron aprobadas por el Consejo de Diputados el 16 de julio de 1996, con un importe total de 28.750 millones de ptas. Es destacable la no existencia dentro de la liquidación de un apartado para el control de calidad en una obra de esta envergadura.



LIQUIDACIÓN OBRA PRINCIPAL				Millones-ptas
CONCEPTO	TRAMO I	TRAMO IIA	TRAMO IIB	TOTAL
Aprobación inicial	4.215	12.232	6.735	23.182
Modificados	1.454		1.296	2.750
Revisión de precios	214	501	338	1.053
Adicional liquidación	393	679	693	1.765
TOTAL LIQUIDACIÓN	6.276	13.412	9.062	28.750

Como consecuencia de las primeras recepciones, y de la entrega al uso público de la obra, empieza a contar el plazo de garantía, que finaliza el 5.05.96, sin que se hayan realizado en el plazo de un mes a partir de esa fecha las recepciones definitivas como dispone el artículo 173 del RGCE.

En el Acta de recepción provisional de 31.01.96 se hace constar que la suspensión temporal de las obras del enlace de Berastegi, que se mencionaba en la recepción provisional del tramo I de 5.05.95, pasa a ser definitiva, lo que provoca la inejecución del citado enlace. En febrero de 1997 se ha sometido a información pública un nuevo proyecto de ejecución de este enlace con un presupuesto de 102 millones de ptas.

Los plazos de finalización se cumplieron para los tres tramos.

A lo largo de la ejecución de la obra, y debido a la aceleración de los trabajos, se han ido detectando anualmente importes certificados que quedaron sin contabilizarse en el ejercicio correspondiente transfiriéndose a ejercicios posteriores. Así en 1994 se certificaron 3.588 millones de ptas. que se contabilizaron en 1995, y 2.152 millones de ptas. ejecutados en 1995 y contabilizados en 1996.

A.2.1.2 INSTALACIONES DE LOS TÚNELES DE BELABIETA Y SAN LORENZO

El contrato de estas instalaciones se adjudica mediante concurso el 13.09.94 en 782 millones de ptas. y con un plazo máximo de ejecución de 7 meses, no estando ni la adjudicación ni los informes previos suficientemente motivados de acuerdo a los criterios del PCAP.

La mayoría de las empresas que constituyen la UTE adjudicataria acreditan hallarse al corriente de sus obligaciones tributarias y para con la Seguridad Social con posterioridad a la fecha de adjudicación del contrato.

El 6.06.95, con posterioridad a la recepción provisional de la Autovía, mediante Acuerdo del Consejo de Diputados, se aprueba un modificado que junto con la actualización del IVA supone un incremento de 104 millones de ptas. sin que se le dote del crédito presupuestario adecuado hasta el ejercicio 1996. En este modificado se producen circunstancias análogas a las vistas anteriormente, ya que las obras se hallaban ejecutadas antes de su aprobación.

En abril de 1996 se aprueba el incremento de liquidación de 65 millones de ptas., con lo que el coste total de esta partida se eleva a 951 millones de ptas.



La financiación de la obra no se acomoda al ritmo de emisión de certificaciones.

Millones-ptas.				
	1994	1995	1996	TOTAL
Anualidad Financ	100	682	(*) 169	951
Ejecución año	6	841	104	951
DESFASE	94	(65)	-	-

(*) Incremento de liquidación de 65 millones de ptas.

A.2.1.3 PUENTE SOBRE EL RÍO ORIA

Este puente, aunque está en la N-1, se considera dentro del tramo Ibb puesto que se incluía en el enlace de la A-15 con la N-1 en dirección a Vitoria-Gasteiz.

El contrato fue adjudicado el 19.10.92 en 556 millones de ptas., y su plazo de ejecución concluía el 22.06.94 de conformidad con lo establecido en el último acuerdo de prórroga.

La recepción provisional fue realizada el 31.12.94. Transcurridos ocho meses desde esta fecha y recibida la Autovía, el 26.08.95 por Acuerdo del Consejo de Diputados, se adjudica un modificado por un importe de 146 millones de ptas. Del texto del mismo se desprende que las obras estaban ya ejecutadas, conculcándose lo dispuesto en el artículo 125 del RGCE.

En la ejecución de este contrato no ha habido la lógica adecuación entre la financiación y el ritmo de ejecución de las obras.

Millones-ptas.					
	1992	1993	1994	1995	TOTAL
Anualidad Financ	150	405	0	147	702
Ejecución año	0	182	347	173	702
DESFASE	150	373	26.	-	-

A.2.2 OBRAS COMPLEMENTARIAS

Dentro de las Obras complementarias, y debido a su escasa importancia cuantitativa, aproximadamente el 1% del total, hemos seleccionado 5 proyectos, que representan el 86% de este apartado, para un análisis más limitado:

Millones-ptas.		
OBRA	PROCEDIMIENTO	IMPORTE
Construcción de lechos de frenado	Procedimiento negociado	41
Instalación de radares fijos	Procedimiento negociado	15
Trazado mejora conexión con la N-1	Procedimiento negociado	120
Corrección del deslizamiento	Procedimiento de emergencia	185
Instalación red detección de niebla	Concurso	53



Los 4 primeros contratos se adjudican al contratista de la obra principal. Los 3 primeros no pueden ser tramitados por el procedimiento negociado como obras complementarias, toda vez que la obra principal estaba recibida en el momento de la adjudicación, y por lo tanto se han adjudicado obviando los principios fundamentales de publicidad, concurrencia y objetividad. La 4ª obra, de corrección del deslizamiento, se ejecuta por el procedimiento de emergencia, motivado en las alteraciones geológico-geotécnicas del desmonte, a causa de la climatología, que hicieron temer por la estabilidad del talud. Además se ha tratado incorrectamente como una obra complementaria, ya que no se trata de una obra independiente susceptible de ser entregada al uso.

La 5ª, de instalación de red de detección de niebla, se adjudica mediante concurso.

A.2.3 ASISTENCIA TÉCNICA

Dentro de este apartado hemos analizado los siguientes contratos:

	Mitiones-ptas
OBRA	IMPORTE
Dirección obras Autovía	941
Dirección obras Puente río Orta	10
Asistencia técnica proyecto reformado lechos de frenado	53
Asistencia técnica a las instalaciones de los túneles	22

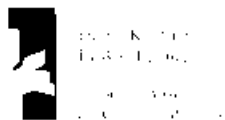
A.2.3.1 DIRECCIÓN DE LAS OBRAS DE LA AUTOVÍA

La partida más importante es la dirección de la obra principal, cuya adjudicación se analizó en el informe anterior sobre esta Autovía, si bien es preciso recordar, por lo que afecta a la ejecución en el periodo que nos ocupa, que la decisión de optar por la Solución San Lorenzo, que provocó una importante modificación en el contrato de la obra principal, no produjo, documentalmente, modificación alguno del contrato de dirección de obra.

Con posterioridad a esta fecha se han realizado 3 modificaciones del contrato en relación con la redacción de los proyectos reformados y complementarios de la obra principal, prescindiéndose del procedimiento establecido por el artículo 11 del Decreto 1005/74 para los modificados de los contratos de Asistencia Técnica.

Estos modificados han sido los siguientes:

- **1er. Modificado** aprobado por Acuerdo del Consejo de Diputados de 3.11.93 y que supone un incremento de 360 millones de ptas.
- **2º Modificado** aprobado por ACD. de 21.02.95 con incremento económico de 63 millones de ptas. y se incluyen en el contrato la dirección de las obras de las instalaciones de los túneles de Belabieta y San Lorenzo.
- **3er. Modificado** aprobado por OF. de 26.10.95 autorizándose un gasto adicional de 17 millones de ptas., que deja el presupuesto de ejecución definitivo en 936 millones de ptas.



Posteriormente, en marzo de 1996, se autoriza (ADO) un incremento del gasto de 5 millones de ptas. que eleva el importe a 941 millones de ptas.

Estos modificados han llevado consigo un incremento de las anualidades y de los plazos, pasando la finalización de la obra a febrero de 1996.

A.2.3.2 DIRECCIÓN DE LAS OBRAS DEL PUENTE SOBRE EL RÍO ORIA

Se adjudican de forma directa al contratista encargado de la dirección de las obras de la Autovía con fecha 2.02.93 en 10 millones de ptas.

En las obras de construcción de este puente se realiza el Acta de Replanteo con fecha 30.12.92, y la primera certificación se emite con anterioridad a la adjudicación de la dirección de las obras, lo que pone de manifiesto la existencia de contratación verbal de la dirección de las obras.

No consta en el expediente la existencia de un modificado de este contrato que esté relacionado con el reformado que hubo en las obras del puente, y que se comenta en el apartado relativo a las mismas.

A.2.3.3 ASISTENCIA TÉCNICA A LAS INSTALACIONES DE LOS TÚNELES DE GOROSMENDI, LOATZU, BELABIETA Y SAN LORENZO, Y OTROS

Este apartado está formado por:

- 5 trabajos de asistencia técnica, por un importe total de 11 millones de ptas., contratados directamente sin petición de ofertas, sin que exista por tanto expediente de contratación, existiendo únicamente las facturas correspondientes.
- 1 contrato para la asistencia técnica de los túneles de Belabieta y San Lorenzo por 12 millones de ptas. Este contrato se adjudica por contratación directa sin solicitud de otras ofertas, por considerarse fundamental el conocimiento de las instalaciones.

Las obras de las instalaciones de estos túneles, tuvieron un reformado, que se ha explicado en su correspondiente apartado, sin que se hayan modificado el contrato de asistencia técnica.

Hay que indicar que no se adecuó correctamente la financiación al ritmo real de ejecución, y que hubiera sido recomendable utilizar el procedimiento de tramitación anticipada del expediente dada la fecha de la adjudicación.

	Millones-ptas.			
	1994	1995	1996	TOTAL
Anualidad Financ.	12	0	0	12
Ejecución año	0	9	3	12
DESFASE	12	3	-	-



ALEGAZIOAK/ALEGACIONES

IRURTZUN-ANDOAIN autobiarren, Gipuzkoako zatiaren gainean, joan den uztailaren 30ean idatziz bidali zen fiskalizazioaren emaitzei buruzko informeari aurkeztu dizkioten alegazioak:

INFORMEAREN ONDORIOEI BURUZKO ALEGAZIOAK:

II.1 LEGEA BETETZEA epigrafeko 2. atalak honako hau dio: '1995eko maiatzaren 5ean egindako behin-behineko harreraren ondoren ezin da obra osagarriak tramitatu; obra horiek obra nagusiarekin zerikusirik ez duten obra gisa esleitu behar ziren. Beraz, obra osagarri gisa esleitutakoak, hau da "Larrialdiko frenatokia egitea" (41 milioi pezeta), "Radar higiezinak jartzea" (15 milioi pezeta), eta "N-I errepedearekiko loturaren trazatua hobetzekoa" (120 milioi pezeta), publizitate, lehia eta objetibotasunaren funtsezko printzipioak alde batera utzita esleitu dira.

Gure ustez, obra horiek publizitaterik gabe eta negozio bidezko prozeduraz esleitzea aurreikusita dago 1995eko maiatzaren 18ko 13/1995 Legean, Herri Administrazioen Kontratuenean (141.d art.), proiektuan edo kontratuan azaltzen ez ziren obra osagarriak zirelako eta obra osagarri horiek onartu zirenean ez zutelako gainditzen kontratuko prezioaren %20.

Halaber, obraren harrera, zati batean, 1995eko maiatzaren 5ean egin zen arren, esleipendunaren kontratua ez zegoen iraungita, obraren erromateak eta beste elementu batzuk ere bukatzeko zehar delako; hori zen hain zuzen ere obraren harrera osoa ez egiteko arrazoia. Horrez gain, kontratuen Erregelamendu Orokorrak, 1975eko azaroaren 25eko 3410/1975 Dekretuaz onartutakoak, 171. artikuluan xedatzen du berme epean kontratuduna obraren artapenez arduratuko dela eta, ondorioz, kontratua indarrean egongo dela bermea itzultzen den arte, orduan amaituko baita kontratudunaren erantzukizuna.

ERASKINEI EGINDAKO ALEGAZIOAK

A.2.2. OBRA OSAGARRIAK atalean, arestian aipatu dugun alegazioen ondorioei buruzko informean aipatu diren hiru proiektuak aztertzen dira. Beraz, atal honetarako ere aurreko iritziak berak balio dutela uste dugu.

Presazko tramitea izan duen "Lubizia izandako ezponda egonkortzeko obrari" dagokionez, berriz, zuzeneko esleipena egokia dela uste dugu, izan ere, 1995eko maiatzaren 18ko 13/1995 Legeak, Herri Administrazioen Kontratuenean, 73. artikuluan aurreikusten duen egoeraren aurrean baieunduen. Artikulu horren arabera, kontratatzeko ahalmena duen organoak, espediente administratiboa tramitatu beharrik gabe, premiazko edo arrisku larriko egoera konpontzeko egin beharrekoak egiteko agindu dezake, xede hori duen obra askatasun osoz kontratatuz, kontratuen Legeak xedatzen dituen beharkizun formalak bete beharrik gabe.



Egia da kasu honetan akats bat izan dela proiektu horri obra osagarria deitzea, ez baitzen obra nagusiarekin zerikusirik ez duen eta modu horretara esleitu daitekeen obra, baina, nolana ere, proiektuaren izena zuzena ez izateak ez du osan nahi behar bezala tramitatu ez denik, larrialdiko obra zenez bidezkoa baitzen zuzeneko esleipena.

Hori guztia kontutan hartuta, Aldundiak aipatu diren obrak behar bezala esleitu dituela uste dugu, eta indarrean dagoen zuzenbidezko ordenamenduari atxikitu gaitzaizkiola. Beraz, informean obra horiei buruz egin diren aipamenak ezabatu egin beharko liratekeela uste dugu.

En relación al Informe sobre los Resultados de la Fiscalización de la AUTOVÍA IRURZUN-ANDOAIN: Tramo gupuzcoano, enviado por escrito de fecha 30 de julio último, se presentan las siguientes alegaciones:

ALEGACIONES A LAS CONCLUSIONES DEL INFORME

En el apartado 2 del epígrafe II.1 CUMPLIMIENTO DE LA LEGALIDAD, se dice que "Una vez realizadas las recepciones provisionales parciales de 5 de mayo de 1995, no cabe la tramitación de obras complementarias, sino que éstas debieran haber sido adjudicadas como obras independientes, por lo que las denominadas obras complementarias de "Construcción de lechos de frenado" por 41 millones de pesetas, "Instalación de radares fijos" por 15 millones de pesetas y "Trazado de mejora de la conexión con la N-1" por 120 millones de pesetas, se han adjudicado obviando los principios fundamentales de publicidad, concurrencia y objetividad".

El que suscribe considera que la adjudicación de las obras señaladas por el procedimiento negociado sin publicidad, se ajusta a lo previsto en el apartado d) del artículo 141 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, ya que se trata de adjudicaciones de obras complementarias que no figuraban en el proyecto, ni en el contrato, y no excedían del 20 por 100 del precio del contrato en el momento de la aprobación de dichas obras complementarias.

Se considera, asimismo, que si bien las obras fueron recibidas parcialmente el día 5 de mayo de 1995, el contrato con el contratista adjudicatario no se había extinguido, ya que faltaban remates de obra y otros elementos por terminar (motivo por el que no se recibió la obra en su totalidad) y además durante el periodo de garantía, según establece el artículo 171 del Reglamento General de Contratación, aprobado por Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre, el contratista debe cuidar la conservación de las obras, por lo que el contrato sigue vigente hasta que se devuelva la garantía y quede totalmente extinguida la responsabilidad del contratista.

ALEGACIONES A LOS ANEXOS

En el apartado A.2.2 OBRAS COMPLEMENTARIAS, se analizan los tres proyectos señalados en las alegaciones a las conclusiones del informe a que nos hemos referido en el apartado anterior, por lo que damos por reproducidas nuestras consideraciones.

Respecto a la obra de "Corrección del deslizamiento" adjudicada por el trámite de emergencia, consideramos que el procedimiento de adjudicación directa es correcto ya que se daba el supuesto contemplado en el artículo 73 de la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas, y con arreglo al mismo, el órgano de contratación competente, sin obligación de tramitar expediente administrativo, puede ordenar la ejecución de lo necesario para remediar la situación de necesidad o grave peligro presentado, contratando libremente su objeto, sin sujetarse a los requisitos formales establecidos en la Ley de Contratos.

En este caso, efectivamente, se ha producido una incorrección al denominar al proyecto como obra complementaria, cuando en realidad no se trataba de una obra independiente susceptible de ser entregada al uso, pero esta incorrección en la denominación del proyecto no implica una tramitación indebida, ya que por tratarse de una obra de emergencia procedía la adjudicación directa.

Por cuanto antecede consideramos que esta Diputación ha actuado en las adjudicaciones señaladas con sujeción al Ordenamiento Jurídico vigente, por lo que estimamos que deberían omitir del Informe las alusiones realizadas a estas obras.



Herri Kontuen
Euskal Epaitegia

Tribunal Vasco
de Cuentas Públicas

Avda. 11 01085 VITORIA-GASTEIZ
Apdo. 2239 PK 01080 VITORIA-GASTEIZ
Tel: 945 14 30 60 Fax: 945 14 07 73