

Mientras tanto y ciñéndonos ahora a los aspectos que señala el AI en este punto debemos indicar:

- En relación con el gasto asumido de 28.953€+IVA que representó la retirada de la cubrición de placas de fibrocemento de una nave que hubo de demolerse para el paso del tranvía, es preciso indicar que el acta de replanteo de fecha 29.06.2005 ya contenía la obligación del Ayuntamiento de poner a disposición el suelo de la antigua nave dejándola totalmente limpia a fecha 30.06.2006. Por esa razón, y para no afectar al plazo y ritmo de obra acordados, lo que hubiera generado más perjuicios añadidos, se tomó la decisión de ejecutar las mismas de forma subsidiaria. No existe en el acuerdo de la JGL ningún informe técnico que considerase otra posibilidad. En reunión de obra de fecha 8.08.2006 con la presencia de . (Jefe de la Unidad de Asistencia Técnica del CRTM) se indica a este respecto: "El coordinador indica que la empresa va a realizar el desmontaje de la uralita de las naves de (...)", es decir obra perfectamente conocida, controlada por la Asistencia Técnica del CRTM y por tanto debemos entender que por éste.
- Sin perjuicio de volver a reiterar que las obras de proyecto de demolición, demolición misma, dirección facultativa y proyecto constructivo de la Casa de la Juventud también fueron previamente inspeccionadas por la Asistencia Técnica del CRTM, es lo cierto que las mismas venían amparadas por el Pleno de 11.10.2005 y previstas en el PPT del al que antes nos hemos referido en el Epígrafe correspondiente.
- En relación con la habilitación de un nuevo local, sucedió que un local existente en la C/ Real dedicado al negocio de cambio de lunas de vehículos se vio afectado por que la misma en ese tramo concreto pasó a ser peatonal, de dónde se hacía imposible por motivos obvios, la continuidad del negocio. Se trata de una decisión de la Administración (no contemplada en el Anteproyecto) que genera daños y perjuicios que fueron afrontados mediante un acuerdo con los dueños del negocio en el sentido de habilitarles el nuevo local adquirido.

II.1.4.2.e) Otras actuaciones en la traza.

-Red de agua reciclada.

Efectivamente el 25 de Enero de 2006 el Ayuntamiento de Parla suscribió un convenio para el suministro de agua reutilizable para el riego de zonas verdes de uso público con el Ente Público de la Comunidad de Madrid Canal de Isabel II, por el que éste se comprometía a financiar con cargo a sus presupuestos la ejecución de las instalaciones de regeneración, impulsión, depósito de regulación y red básica de distribución.

Obvia el AI, quizás por no haber preguntado al Canal de Isabel III que previamente a dicho Convenio el Canal de Isabel II presentó ante el Ayuntamiento, en el marco del Plan Dpura un documento denominado Plan Director de Suministro de Agua de Riego que aportamos como Anexo (suscrito por el Canal de Isabel II y Santillana Hispanagua). En dicho documento textualmente se indica:

"(...)

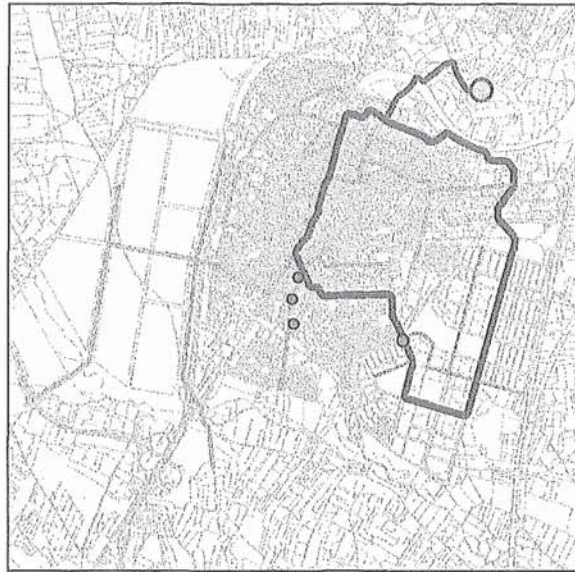
5.3.2

Tuberías de transporte

La tubería principal de transporte conectará el depósito con la red de distribución. El suministro se realizará por medio de un anillo que recorrerá todo el municipio utilizando el trazado del tranvía. Desde éste partirán las tuberías que repartirán a cada uno de los cinco sectores en que se divide la red de riego de Parla. Este reparto se podrá realizar por sectores, con turnos de riego, o de forma simultánea teniendo en cuenta un coeficiente de simultaneidad, tal y como se describe a continuación.

El trazado del anillo que hará de tubería principal de transporte recorrerá el trazado del tranvía, mientras que la conexión de éste al depósito se hará en el cruce de la Calle Cuenca con la Calle Picasso (...).

El importe total del proyecto ascendió a 3.428.105,34 de acuerdo con la Memoria del Plan Director de Diciembre de 2005 y al Canal de Isabel II (y al resto de Administraciones intervinientes les pareció correcto aprovechar el trazado bajo el tranvía que aquel momento estaba realizándose para ejecutar la tubería principal de transporte –única por lo demás que fue ejecutada por el concesionario-. Así se indica en el documento Anexo que aportamos también del Canal de Isabel II:



Anillo de distribución bajo
El trazado del tranvía
(Ejecución inmediata)

Ubicación del depósito
En el Cerro de la
Cantueña

Agrupación de zonas
a regar para establecer
sectores de riego

Determinación de
conexiones con redes
de ejecución inminente

Establecimiento de la
red secundaria

Proyectada
En ejecución
Conexiones
previstas

Red de riego de Parla

Es decir, es el Canal de Isabel II quién decide por razones que son fácilmente entendibles (aprovechar la obra bajo la traza del tranvía lo que repercutía en menor coste, imposibilidad de levantar luego la obra con paralización del servicio) llevar a cabo la obra utilizando la zona inferior de traza del tranvía, lugar éste en el que lógicamente estaba trabajando el concesionario y cualquier otra empresa podría haber generado imposible coordinación.

Ya desde las primeras reuniones de coordinación, los técnicos de Hispanagua (Por encargo del Canal de Isabel II) participaron en el proyecto, tal como se prueba con el acta de la reunión de fecha .21.11.2005 con la presencia de (CRTM) en el que se indica:

ASUNTOS:

Varios:

- El Consorcio de Transportes presenta a los ingenieros de la Asistencia Técnica contratada para la Inspección y Vigilancia de las Obras.
- El Ayuntamiento realizará la gestión para que haga cargo del 50% de los gastos del capítulo de afecciones a esta compañía.

Red de agua reciclada:

- El Ayuntamiento presenta a los técnicos de Hispanagua encargados del diseño de la red de agua reciclada que se inscribe dentro del plan Depura.
- En Parla se plantea una solución con un depósito en zona alta y un anillo, que aprovechará el trazado del tranvía, con 5 derivaciones. La tubería es de fundición de diámetro 300 mm y quedarán definidos tipo y ubicación de elementos electromecánicos así como especificaciones y planos de detalle.
- Mañana martes 22 se reunirá el Ayuntamiento con el Canal de Isabel II para aclarar quien se hace cargo de los gastos de esta obra. También se establecerá el plazo que debe ser acorde con el de la obra del tranvía.

Obsérvese, además de la participación del CRTM en la reunión previa en la que los técnicos de Hispanagua (empresa de ingeniería del Canal de Isabel II) participaron explicando cómo se debía llevar a cabo el proyecto de agua reciclada, se presentó por el CRTM a su asistencia técnica (aunque el contrato que les unía no fue firmado sino hasta el 15.12.2005 (Apartado II.1.3.2 del AI).

Ni que decir tiene que desde ese momento la A.T. del Consorcio se refirió a este proyecto de agua reciclada en sus informes mensuales, comunicando todas las incidencias del mismo, precios, revisión de proyectos, etc al órgano de contratación quién sin embargo no llevó a cabo actuación administrativa alguna. Sin ir más lejos en el de Marzo de 2006 (primer informe que consta a esta parte) se indica:

Tubería de agua reciclada

Unidad ejecutada	Unidades	Medición ejecutada
Desde 0+400 a 0+960	560 ml	
Desde 1+850 a 1+950	100 ml	
Desde 2+150 a 2+260	110 ml	
Desde 3+700 a 3+820	120 ml	890 ml
Tubería colocada	890 ml	
Excavación zanja de tubería		801 m3
Relleno de zanja para tubería		801 m3

Por ello las alusiones contenidas en el AI, nuevamente marcadamente dirigidas, a que "El Ayuntamiento encargó sin publicidad y tramitación alguna el proyecto (. ..)" y que "su ejecución por la empresa concesionaria, sin tramitar expediente contractual y sin publicidad ni concurrencia" en clara alusión también al Ayuntamiento y a su Concejal Delegado de Planificación Urbanística, decaen absolutamente.

En todo caso, no es de aplicación a estas obras como indica el AI el artículo 141 TRLCAP

Se indica a continuación que en el caso del proyecto de aguas recicladas no se justificó la concurrencia de los requisitos enumerados para solicitar a la empresa concesionaria su ejecución, ni tampoco se formalizó documento administrativo alguno, constando únicamente la aprobación del proyecto por la JGL de 22.12.2006. Reiteramos por enésima vez que la modificación del contrato y la justificación o no de la regularidad del procedimiento era competencia del CRTM y no del Ayuntamiento quién sí hizo lo que tenía atribuido, esto es, aprobar el gasto.

Igual que decae por sí solo a la vista de los informes mensuales (uno por uno con seguimiento estricto de las obras) la alusión que contiene el AI a la falta de seguimiento de las obras de ejecución y esa especie de presunción que viene a dejar en el sentido que las obras parecieron no tener vigilancia alguna. La tuvieron y además fue exhaustiva, completa y planificada por parte de la Asistencia Técnica del CRTM.

Por último, el importe al que se refiere la JGL de 22.12.2006 como importe del proyecto de agua reciclada resulta, no de la libre apreciación del Ayuntamiento (como pretende dar a entender el AI) sino del Proyecto contemplado y analizado por la Asistencia Técnica del CRTM cuyo seguimiento presupuestario se pone de manifiesto mes por mes en sus informes.

Por ejemplo, aportamos el cuadro que se incorpora en el Informe de Enero de 2007 (página 31):

En cuanto a la planificación, en principio no se tiene conocimiento de un cambio en la planificación de obra, motivada por el aumento presupuestario incluido en el Proyecto de construcción de Abril-06. Con el avance actual de las obra no se cumplen los plazos previstos.

En lo referente al seguimiento presupuestario a continuación se incluye un cuadro resumen de los incrementos presupuestarios que se han producido hasta la fecha, respecto del proyecto de licitación.

Descripción	Incremento sobre el Presupuesto de Licitación en Ejecución Material	Incremento sobre el Presupuesto de Licitación en Ejecución por Contrata	Porcentaje sobre Licitación
Proyecto Constructivo Depresión M-408	692.436,97	824.000,00	1,10%
Proyecto de Remodelación de la Estación de Cercanías de la Ciudad de Parla	2.310.053,79	2.748.964,01	3,68%
Construcción de Anillo de Transporte de la Red de Agua Reciclada	227.299,05	270.485,87	0,36%
Nueva Adecuación Urbana	11.715.844,90	13.941.855,43	18,66%
Aparcamientos Disuasorios	241.426,02	287.296,96	0,38%
Ejecución de Colector 1500 en la Calle Juan Carlos I	759.834,30	904.202,81	1,21%
Proyecto Básico de Ejecución para el Derribo de la Casa de la Juventud de Parla	70.982,23	84.466,85	0,11%
	16.017.877,26	19.061.273,93	25,61%

Esta parte ignora, pues ya no ostentaba la titularidad del Ayuntamiento de Parla, por qué razón el precio final reconocido de la JGL de 29.06.2009 ascendió a 499.800€ más IVA según indica el AI, pero teniendo en cuenta los antecedentes y los informes que no obran en poder del alegante, es seguro que ese precio fue aprobado, estudiado y señalado por la A.T. del CRTM.

Aparcamientos disuasorios

Abunda como siempre el AI en atribuir la responsabilidad de la falta de tramitación administrativa y/o de la falta de justificación de las modificaciones en el Ayuntamiento. Aquí también es así y también el AI está equivocado o no dispone de la información suficiente al respecto.

Se indica que la JGL de 22.12.2006 aprobó el precio final reconocido de los aparcamientos disuasorios que ascendió a la cantidad total de 804.371€ más IVA lo que representó un aumento de 287.296€+IVA sobre el presupuesto de ejecución inicialmente ofertado por la concesionaria.

Al respecto indicar que, tal como se indican en la Informes Técnicos que acompañaron a la resolución de la JGL citada de 22.12.2006, el incremento respondió a una necesidad de homologar estos cuatro aparcamientos con el resto de los que se estaban o ya se habían construido, en la ciudad, dotándolos especialmente de luz y de una valla perimetral de hormigón.

Nos remitimos nuevamente a los informes técnicos de la Asistencia Técnica del CRTM que emitió una denominada Nota Técnica de fecha 24.10.2005 que incorporó en su informe al CRTM de Octubre de 2006 del siguiente tenor:

NOTA TECNICA

Asunto: Nota Técnica.

Fecha: 24 de octubre 2006

Obra: "Fase I. Tranvía de Parla"

Pág. 1 de 2

Ref.: NT /025 Aparcamientos Parla

APARCAMIENTOS EN PARLA

Debido a la construcción de la Línea 1 del Tranvía de Parla, el Ayuntamiento proyectó la realización de cuatro aparcamientos para suplir la eliminación de aparcamientos en la zona del trozado del tranvía.

Estos aparcamientos son:

Aparcamiento parcela 2, situado entre la confluencia de las calles Carlos V, Jaime I El Conquistador y Alfonso XIII.

Aparcamiento parcela 6, situado en la calle Julio Romero de Torres.

Aparcamiento parcela 9, situado en la confluencia de las calles San José de Calasanz y Santo Tomás de Aquino.

Aparcamiento parcela 12, situado en la confluencia de las calles Reyes Católicos y Carlos V.

El proyecto de licitación de los mismos ascendió inicialmente a un presupuesto de ejecución por contrata de 589.807 € pero debido a los trabajos de homogeneización de los aparcamientos ejecutados y la incorporación de nuevas unidades no incluidas en el presupuesto inicial se ha producido un incremento total de 333.263,59 € lo que ha producido que el presupuesto de ejecución por contrata final haya ascendido a 933.070,60 €.

NOTA TECNICA

Asunto: Nota Técnica.

Fecha: 24 de octubre 2006

Obra: "Fase I. Tranvía de Parla"

Pág. 2 de 2

Ref.: NT /025 Aparcamientos Parla

Los datos económicos de cada aparcamiento, superficie y número de plazas (Incluyendo las de minusválidos) son las siguientes:

Aparcamiento	Presupuesto EC	Superficie	Nº plazas
Nº 2 (Carlos V)	136.239,10 €	1.360 m2	66
Nº6 (Julio Romero de Torres)	326.691,82 €	3.820 m2	207
Nº 9 (San José de Celasanz)	161.019,13 €	1.623 m2	66
Nº 12 (Reyes Católicos)	273.633,09 €	3.036 m2	116
Proyecto y Honorarios	35.487,46 €		
TOTAL	933.070,60 €	9.839 m2	465 Ud

Se adjuntan copias de situación y planta de cada uno de los cuatro aparcamientos.

Como se puede observar el importe reconocido por la Asistencia Técnica del CRTM es incluso superior al que se reconoció con posterioridad en la JGL de 22.12.2006.

En todo caso, el acta de recepción parcial está suscrito por la Interventora de Fondos del Ayuntamiento de Parla además de por los técnicos municipales.

- Colector 1500 C/Juan Carlos I

Durante la ejecución de las obras, y afectando la traza del tranvía a una parte del Colector que transcurría bajo la Avenida Juan Carlos I se detectó la insuficiencia del mismo, tal como se indica en el informe del Técnico municipal. Indica el AI que estas obras se llevaron a cabo sin que se tramitara expediente alguno y sin que la entidad local aprobara previamente el incremento de inversión, siendo la JGL de 22.12.2006 cuando se aprobó el precio final reconocido una vez ejecutada la obra.

Ya hemos indicado que la Asistencia Técnica y el propio CRTM tuvieron pleno conocimiento de esta modificación necesaria para la ciudad. Incluso hemos puesto de manifiesto como se elaboró por parte de la Asistencia Técnica un informe específico sobre esta modificación que fue convenientemente conocida por el CRTM. Se tiene constancia de la existencia del mismo al menos desde Abril de 2006.

CONSULTORÍA Y ASISTENCIA TÉCNICA PARA LA INSPECCIÓN, VIGILANCIA Y TRABAJOS
DE COORDINACIÓN EN MATERIA DE SEGURIDAD Y SALUD DE LAS OBRAS DE
CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA I DEL TRÁMVA DE PARLA.

INFORME Nº 9:
INFORME DE REVISIÓN DEL DOCUMENTO
EJECUCIÓN COLECTOR 1500 EN LA CALLE
JUAN CARLOS I, "Fase I del Trámva de
Parla".

Como quiera que dicha modificación fue conocida por el CRTM, órgano de contratación, al menos desde el mes de Abril de 2006, y en absoluto planteó ningún problema sobre su adecuación a la legalidad, no existió inconveniente para que el precio final reconocido fuera aceptado por la JGL de 22.12.2006.

II.1.4.2.f) Expediente de liquidación

Este expediente en concreto fue aprobado habiendo el alegante dejado la titularidad de la Alcaldía de Parla (acta de JGL de 29.06.2006) por ello se ignoran las particularidades que dieron lugar a este incremento aunque el mismo parece estar debidamente justificado en cuanto a modificación de instalaciones tranviarias y de regulación de tráfico tras la puesta en marcha de la Fase II a), cambio de calidades en marquesinas y armarios de las paredes que pasaron a ser de acero inoxidable y unidades de adecuación urbana para la zona de Parla Este, no contempladas con anterioridad. No dudamos como en los anteriores que las mismas tendrían el seguimiento completo y exhaustivo de la Asistencia Técnica del CRTM quién informaba a éste puntualmente de las modificaciones.

No podemos compartir en modo alguno la frase contenida en el AI acerca de que ésta, como "las relacionadas en los Subepígrafes anteriores, se ejecutaron sin tramitación previa, aprobándose su importe final en la JGL de 29.06.2009" . Ya hemos puesto de manifiesto con los documentos que asimismo incorporamos y con otros muchos que por razones obvias no constan a esta parte pero debieran estar en el CRTM que éste controló bien directamente o bien a través de la Asistencia Técnica todas las obras, modificaciones y proyectos ya contemplados con anterioridad en el Proyecto o ya decididos en las reuniones de coordinación.

Ignoramos la razón por la que el CRTM no quiso, no pudo o no interesó la modificación del contrato pero desde luego, las conocía con anterioridad a su ejecución y en ningún momento puso obstáculo a las mismas, incluso en ocasiones, las encargó directamente.

De hecho aportamos una prueba a este respecto que consideramos esencial.

Se trata del acta del Consejo de Administración del _____ (concesionaria del Tranvía de Parla) de fecha 12.02.2009, anterior por tanto a la celebración de la Junta de Gobierno Local de 29.06.2009 en la que se aprobó una parte importante de las ampliaciones (tal como hemos indicado en escritos anteriores por importe de casi 30M€). Pues bien, en dicha sesión del Consejo de Administración está presente (como en todos), un representante del Consorcio de Transportes de Madrid (pues así lo indica el Pliego –participación de la Administración en el Consejo de Administración de la entidad concesionaria). Se trata de _____ (persona que también firmó por parte del Consorcio las actas de recepción de obras, todas ellas conformes, de 2007 y 2008). No hay como se puede observar ningún representante del Ayuntamiento de Parla, a pesar del énfasis que el AI pone al hecho de que ambas Administraciones quisieran estar presente en el Consejo de Administración de la entidad concesionaria.

En el punto 4º del Orden del Día de dicha sesión se trata el punto "Proceso de Reequilibrio" cuyo contenido reproducimos literalmente:

"(...) Se ha solicitado por parte de la Sociedad a la Administración el reconocimiento del incremento de inversión y, en consecuencia, el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión y, aún no ha habido respuesta oficial si bien, verbalmente, el Ayuntamiento de Parla ha comunicado que va a proponer un nuevo calendario de pagos. El Consorcio indica que está a la espera de que se alcance un acuerdo entre las partes implicadas (Ayuntamiento de Parla y Sociedad Concesionaria) para formalizar dicho acuerdo y modificar el contrato"

Esas negociaciones y esa aplicación de un nuevo calendario tuvieron como consecuencia el acuerdo de la JGL del Ayuntamiento de 29.06.2009 en la que se asume el gasto, y se eleva al Consorcio para que modifique el contrato.

Pues bien, hasta tal punto era conocedor el Consorcio Regional de Transportes de las vicisitudes del contrato, de las ampliaciones de la inversión y de la legalidad de las mismas, que el representante del Consorcio Regional indica a los socios de la entidad concesionaria que está (el Consorcio) a la espera de la negociación final (de calendario entendemos) para formalizar el acuerdo y modificar el contrato. Si todo estuviera tan mal, si nadie conocía nada y si el Consorcio Regional desconocía las ampliaciones como parecería deducirse, difícilmente el representante del órgano de contratación se podría haber pronunciado de esta forma tan contundente y clara.

Reproducimos el punto entero por su interés:

Cuarto.-Proceso de Reequilibrio.

Se ha solicitado por parte de la sociedad a la Administración el reconocimiento del incremento de inversión y, en consecuencia, el restablecimiento del equilibrio económico de la concesión y aún no ha habido respuesta oficial si bien, verbalmente, el Ayuntamiento de Parla ha comunicado que va a proponer un nuevo calendario de pagos. El Consorcio indica que está a la espera de que se alcance un acuerdo entre las partes implicadas en el reequilibrio (Ayuntamiento de Parla y Sociedad Concesionaria) para formalizar dicho acuerdo y modificar el contrato.

¿Es posible que el representante del Consorcio Regional de Transportes, incluso la misma persona física que había firmado todas las recepciones de las obras ejecutadas (incluidas las ampliaciones) de conformidad, manifieste con esta simpleza que el Consorcio "formalizará" y "modificará" el contrato concesional si todo era absolutamente ilegal?

Por último, no queremos dejar de llamar la atención sobre las palabras empleadas por el representante del órgano de contratación: **"formalizará" y "modificará"**.

Ambas tienen un significado que enlaza perfectamente con la descripción de hechos que venimos sosteniendo. La particularidad de este contrato es que el Ayuntamiento debía asumir toda la inversión (a contrario de Boadilla, Pozuelo y las Tablas que fueron regalados por la Comunidad de Madrid, ya lo dijimos). Por ello, era preciso primero que el Ayuntamiento asumiera el gasto y después el Consorcio le diera forma jurídica mediante la modificación del contrato. Exactamente eso fue lo que se hizo tal como se desprende de la simple lectura de las partes dispositivas de las actas de las JGL de 22.12.2006 y 29.06.2009 en las cuales, como también indicamos, el Ayuntamiento asumía el gasto y elevaba al Consorcio Regional –órgano de contratación-, para que como órgano de contratación adoptase las medidas legales oportunas y en fin, se produjese la modificación del contrato

II.1.4.2.g) Ampliación unidades móviles.

Ya nos hemos referido de forma sucinta a este asunto en la Introducción. Volvemos a reiterar que la entidad MINTRA encargó más trenes ligeros/tranvías de los que necesitaba para sus líneas de Metro Ligero, siendo Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid,

Aún cuando existió un compromiso verbal por parte del Consejero y por la propia Presidenta de la Comunidad, de ceder, como aportación de la Comunidad de Madrid al proyecto, las unidades móviles necesarias (9), la realidad fue que el Ayuntamiento de Parla tuvo que afrontar el coste de las unidades móviles.

A los efectos de la firma del contrato concesional el Sr. Gerente del CRTM remitió una notificación al concesionario indicándole los costes en que MINTRA estaría dispuesta a vender las unidades móviles, incluyendo obviamente todos los incrementos producidos.

Director Gerente

CONSORCIO
TRANSPORTES
REGIONAL DE MADRID

Sr.
Director General

C/ La Soledad, 1 - A
28980 PARLA (MADRID)

Madrid, 9 de agosto de 2005

Muy Sr. mío:

Le remito carta de MINTRA dirigida al Ayuntamiento de Parla sobre los condicionantes económicos y plazos de suministro del material móvil, al objeto de que nos manifiesten su conformidad o reparos para poder redactar el Contrato de la Concesión.

Atentamente,

REGISTRO DE SALIDA
Ref:06/063449 9/05 Fecha:09/08/2005 13:28
Consorcio Regional de Transportes
Registro Consorcio Transportes
Destino:

Comunidad de Madrid

CONSORCIO REGIONAL DE TRANSPORTES DE MADRID

Plaza de Castilla, 1 - 28014 Madrid - Tel: 91 520 10 00 - Fax: 91 520 10 01 - E-mail: gremio@crtrm.es

Concejal Delegado de Planificación Urbanística
Desarrollo Industrial y Desarrollo Local

Alcorcón, 21 de julio de 2005

En contestación a tu escrito de fecha 13 de julio de 2005 en el que solicitabas la confirmación por parte de MINTRA de la venta de 9 unidades móviles de metro ligero que tenemos contratado su suministro con al concesionario de la Línea 1 de Parla, su precio y plazos de entrega paso a realizar los siguientes comentarios:

- Estamos dispuestos a la firma del correspondiente contrato de compraventa de las 9 unidades.
- El precio de la operación sería igual al coste soportado por MINTRA por la adquisición de estas 9 unidades, que en ningún caso sería el de adjudicación de ya que existen equipamientos adicionales contratados con otras entidades, y otra serie de costes (inspección de la fabricación, financieros, revisiones de precios, etc...) que se deben incorporar.
- En cuanto a la disponibilidad o plazos de entrega, según el cuadro de entregas acordado, dispondríamos para la entrega en vuestras vías de 3 unidades en enero de 2007 y 6 unidades en febrero de 2007.

Espero tus comentarios. Un fuerte abrazo.



CONSEJERO DELEGADO

Con posterioridad, una vez avanzado el proceso, (en enero de 2007), el Ayuntamiento se vio obligado a aceptar aquello que en Agosto de 2006 había negado, a través de una comunicación que dirigió el Director Económico Administrativo de MINTRA, : que reproducimos:

urbanismo

De:

Enviado el: lunes, 22 de enero de 2007 19:44

Para: urbanismo

Asunto: Contrato Cesión 9 Unidades

Datos adjuntos: contrato Tranvía de Parla 16 01 07 (MINTRA Tranvía de Parla Alstom) (2).DOC

Estimado :

Adjunto te envío el contrato de cesión de derechos de las nueve unidades que se destinan a Tranvía de Parla. Este contrato implica que nos debéis pagar a nosotros el importe correspondiente a los pagos realizados por MINTRA a Alstom de estas nueve unidades. Por otro lado, pagaréis a el importe pendiente a medida que se fueran produciendo los hitos correspondientes. Dentro de los pagos realizados por MINTRA están las revisiones de precios que se han liquidado a según el contrato de suministro. Además hay que firmar otro contrato de cesión del contrato de la

A la fecha el importe acumulado de pagos son los siguientes:

Unidad 42 a 49: hasta el hito 5% - 85% s/(2.066.000 + 17.475)

Unidad 50 : hasta el hito 4º - 65% s/(2.066.000+17.475)

Repuestos: unidad 42 a 50 -- 5% :5.165 €/u

Validadoras y protección antirrayado 30% s/ (68.380,57+6.434)

El importe de las revisiones de precios a falta de confirmar está siendo de 85.900 Euros por unidad.

El importe pagado por la Radiotelefonía+SAE es de 96.476,34 € por unidad

Un cordial saludo,

*Dtor. Área Económico-Administrativa
MINTRA (Madrid, Infraestructuras del Transporte)*

☎ :

Fax :

✉ :

De manera que esta fue la forma en que se produjo el aumento de las unidades móviles, desde luego, en modo alguno, se puede atribuir responsabilidad en dichos incrementos al Ayuntamiento.

De hecho, hemos tenido conocimiento también de una reunión en Barcelona previa a la fijación del precio definitivo de las unidades móviles en la que participaron el CRTM (fabricante de las unidades móviles),

SA; MINTRA (como adquirente de las unidades móviles) y METRO DE MADRID (como asistencia técnica de MINTRA) en la que se pactan definitivamente los precios de las unidades móviles del Tranvía de Parla. Es decir, con la participación del órgano de contratación y sin la presencia de representante del Ayuntamiento de Parla alguno, se fija el precio que definitivamente se acabó pagando por las unidades móviles. No debería quedar duda alguna pues de la imposibilidad de atribución de responsabilidad al Ayuntamiento por este incremento. La revisión de precios a que hace referencia el A.I. por importe de 902.678€ se corresponde como se puede observar con la comunicación dirigida en su día (enero de 2007) por MINTRA.

II.2. REGIMEN FINANCIERO DE LA CONCESION DEL TRANVIA: RELACIONES FINANCIERAS

En esencia los datos económicos obtenidos así como las relaciones de pagos son posteriores a que el alegante ostentase la titularidad de la Alcaldía del Ayuntamiento de Parla, por lo que estos datos son desconocidos.

Ya se ha dicho, eso sí, en la Introducción algunos datos económicos a reseñar, particularmente el de la deuda pendiente a fecha 31.12.2014 que es MANIFIESTAMENTE INFERIOR a la que se ha manejado por los medios de comunicación

Por otro lado, hacemos mención a las comunicaciones a las que se refiere el A.I. dirigidas conjuntamente por el Gerente del CRTM y por el Concejal Delegado de Planificación Urbanística del Ayuntamiento de Parla de fechas 29.03.2006 y de Marzo de 2007. En esta última es significativo el hecho de que se haga alusión a la Junta de Gobierno Local de 22.12.2006 y a las ampliaciones aprobadas en la misma, siendo que el Gerente del CRTM firma la notificación.

Por todo lo que antecede,

SOLICITA A ESE ORGANISMO, que tenga por presentado este escrito, por hechas las manifestaciones que en el mismo se contienen, por aportada la documentación que se aporta y, previos los trámites legales oportunos, y a la vista de todo ello proceda a modificar el Anteproyecto de Informe emitido por ese Organismo, dando en su caso, nuevo plazo para alegaciones (artículo 44.2 Ley 7/1988).

TAMBIEN SOLICITA, que a la vista de la documentación que ya hemos indicado a lo largo de nuestro escrito y que consideramos esencial para el que el Tribunal de Cuentas pueda, definitivamente, tener una visión completa y no parcial del proyecto, tal como parece haber pretendido el C.R.T.M. con la ocultación de informes que ha realizado se proceda a requerir y poner a disposición de las partes:

PRIMERO.-

Al Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid:

- Informes completos mensuales (con anexos fotográficos) emitidos y entregados por su Asistencia Técnica mes a mes desde Marzo de 2006 hasta Septiembre de 2008;
- Informes y adendas concretas (nos constan que se hicieron al menos 31), sobre diversos aspectos del proyecto que fueron emitidos por la Asistencia Técnica y comunicados al C.R.T.M.;
- Relación completa de comunicaciones y reuniones de coordinación habidas entre el C.R.T.M. y su Asistencia Técnica desde Noviembre de 2005 a Septiembre de 2008.
- Relación completa de expedientes de contratación, sus ampliaciones y modificaciones, que nos consta existieron, entre el C.R.T.M. y su Asistencia Técnica incluida los expedientes de pago de facturas por los mismos.
- Relación de asistencias de _____ en su calidad de representante del C.R.T.M. al Consejo de Administración de la Sociedad concesionaria Tranvía de Parla, SA y copia de las actas de las mismas.
- Relación completa de comunicaciones, acuerdos, convenios entre el C.R.T.M. y MINTRA SA relativos a la cesión del contrato del material móvil para Tranvía de Parla.

- Pliegos Económico Administrativos y Técnicos completos de la licitación por parte de MINTRA de la concesión de construcción y explotación de los Metros Ligeros 1 y 2 (Sanchinarro y Pozuelo/Boadilla)
- Relación completa de las cantidades abonadas por el C.R.T.M. desde 2008 a 2014 (incluidos) a los concesionarios Metro Ligerero Norte, SA, Metro Oeste SA y con cargo a su presupuesto limitativo.

SEGUNDO.-

A la Consejería de Infraestructuras y Transportes de la Comunidad de Madrid:

- Informe de la Asesoría Jurídica de la Consejería favorable para la aprobación del PCAP y del PPT para la construcción y explotación del Tranvía de Parla;

TERCERO.-

A la entidad pública MADRID INFRAESTRUCTURAS DEL TRANSPORTE, SA

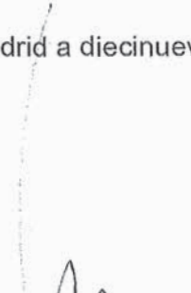
- Relación de todas las comunicaciones, contratos, documentos de adjudicación que obren en la misma, relativos a la adquisición a del material móvil incluyendo en su caso, las actas de inspección en las que hubiera participado personal a su servicio particularmente en relación con las ampliaciones de la adjudicación aceptadas.

CUARTO.-

A la entidad , entidad adjudicataria del contrato de asistencia técnica para la vigilancia e inspección de las obras del Tranvía de Parla:

- Relación de personal adscrito al cumplimiento del contrato desde Noviembre de 2005 a Septiembre de 2008;
- Relación pormenorizada de las reuniones en las que participaron ya con Técnicos del Ayuntamiento de Parla, Técnicos del Consorcio Regional de Transportes, Técnicos del Canal de Isabel II, Técnicos de RENFE/ADIF.
- Relación circunstanciada y copia completa de todas las comunicaciones habidas desde Noviembre de 2005 a Septiembre de 2008, con el C.R.T.M., traslado de informes mensuales y adendas específicas confeccionadas durante ese período, con la constancia fehaciente de su entrega y puesta a disposición del CRTM en los términos del Pliego Técnico.

En Madrid a diecinueve de noviembre de 2015.


Fdo., Tomás Gómez Franco.