



**INFORME DE AUDITORÍA OPERATIVA Y DE CUMPLIMIENTO**  
**CARTAGENA ALTA VELOCIDAD, S.A. (CAV)**  
**Plan de Auditoría 2022**  
**Código AUDInet 2022/527**  
**Oficina Nacional de Auditoría**



## ÍNDICE

I.	DICTAMEN EJECUTIVO	1
1.	INTRODUCCIÓN	1
2.	CONSIDERACIONES GENERALES	2
3.	OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO	5
4.	VALORACIÓN GLOBAL	6
5.	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	12
II.	RESULTADOS DEL TRABAJO	15
1.	DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES	18
1.1.	PROTOCOLO DE 22 DE JUNIO DE 2006	18
1.2.	EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS	27
1.3.	EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS	37
1.4.	PROTOCOLO DE 17 DE MARZO DE 2023	41
2.	VALORACIÓN DE LAS EXISTENCIAS	45
2.1.	VALORACIÓN Y RECUPERABILIDAD DE LAS EXISTENCIAS	45
2.2.	GASTOS REPERCUTIDOS POR MURCIA ALTA VELOCIDAD	52
3.	FINANCIACIÓN	53
3.1.	DEUDA BANCARIA	56
3.2.	APORTACIONES DE LOS SOCIOS	58
	ANEXO I: CUENTAS ANUALES DE CAV	60



## I. DICTAMEN EJECUTIVO

### 1. INTRODUCCIÓN

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

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

Este informe se ha elaborado conforme a la Resolución de 30 de julio de 2015, de la Intervención General de la Administración del Estado, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de la auditoría pública.

Con fecha 11 de mayo de 2023 se emitió el informe provisional que fue remitido para alegaciones, concediéndose al efecto el plazo de 15 días. La sociedad solicitó ampliación del plazo de alegaciones, a lo que se accedió, quedando el plazo ampliado hasta el 14 de junio de 2023.

Con fecha 14 de junio de 2023, dentro del plazo otorgado, se han recibido las alegaciones de la sociedad al informe provisional, que incluyen como anexo las de uno de sus socios, el Gobierno de la Región de Murcia, las cuales han sido tenidas en cuenta en la redacción del presente informe definitivo.

---

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



En cumplimiento de la Resolución de 30 de julio de 2015, de la IGAE, por la que se dictan instrucciones para el ejercicio de la auditoría pública, las alegaciones no se incorporan como anexo al informe. Respecto a aquellos aspectos en los que, debido al contenido y relevancia de lo alegado, se ha derivado la necesidad de modificar el informe, lo hemos hecho, suprimiendo o sustituyendo los aspectos afectados. Por otra parte, en el presente informe se hace constar las opiniones discrepantes manifestadas por el órgano gestor, transcribiendo el contenido de las alegaciones correspondientes y las razones por las que no se acepta o se discrepa de las alegaciones, siempre que en estas se contengan argumentos que rebatan las conclusiones del informe.

## 2. CONSIDERACIONES GENERALES

CAV es una sociedad mercantil pública creada en desarrollo del **Protocolo de 22 de junio de 2006**, suscrito por el extinto Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y ADIF, para la **remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena**.

La sociedad se creó el 12 de diciembre de 2006 con un capital social de 600 miles de €, distribuido entre ADIF (50%), el Gobierno de la Región de Murcia (25%) y el Ayuntamiento de Cartagena (25%). Tras la reestructuración de ADIF en 2013, ésta redujo su participación al 10%, pasando la titularidad del restante 40% a la entidad pública empresarial de nueva creación ADIF-AV.

### ACTIVIDAD

Conforme al artículo 2 de sus estatutos, aprobados en Junta de 23 de diciembre de 2021, CAV tiene por objeto establecer los **mecanismos adecuados de colaboración** entre las entidades titulares del capital social con la finalidad de ejecutar las actuaciones correspondientes a la **ordenación ferroviaria y urbanística**, y cualesquiera operaciones relacionadas con la **integración del ferrocarril y la remodelación de la red arterial ferroviaria en la ciudad de Cartagena**.

Para el desarrollo de su objeto social, la Sociedad **coordinará la realización de los estudios, proyectos y obras** necesarios para la ejecución de las **actuaciones ferroviarias, de integración y urbanísticas**, sin perjuicio de las competencias que, en materia de ordenación del territorio y urbanismo, corresponden al Gobierno de la Región de Murcia y al Ayuntamiento de Cartagena y, en materia ferroviaria, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), y a las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF-AV.



Dichos **estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, siendo posible**, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las entidades titulares del capital social **encarguen a la Sociedad**, mediante los acuerdos que se establezcan, la redacción de determinados estudios y proyectos y/o la ejecución de determinadas obras

Asimismo, se incluye en su objeto social la **promoción y gestión del desarrollo urbanístico**, participando en el reparto de cargas y beneficios derivados del planeamiento, por razón de los **terrenos aportados por los socios**, así como la **enajenación** y, en su caso, concesión por cualquier título de los aprovechamientos resultantes del planeamiento urbanístico.

### **ORGANIZACIÓN**

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

El Consejo de Administración está integrado por doce miembros nombrados por la Junta General en proporción a la participación accionarial en la Sociedad, así como un Secretario y, en su caso, un Vicesecretario, elegidos por el propio Consejo de Administración, los cuales asisten a las sesiones del Consejo con voz, pero sin voto. Los consejeros desempeñan el cargo con carácter gratuito.

Los estatutos exigen una mayoría cualificada del 75% del capital social presente o representado o de los consejeros concurrentes, para la adopción de acuerdos significativos, como la modificación del objeto social, ampliación o reducción del capital social, nombramiento del Director General, aprobación del presupuesto, realización o enajenación de inversiones y constitución de pasivos relevantes (>60 miles de €), si bien la práctica general, con alguna excepción significativa, es la adopción de acuerdos por unanimidad.

La sociedad cuenta igualmente con una Comisión de Auditoría, formada por cuatro miembros del Consejo de Administración, nombrados por el propio Consejo, y un secretario, que es el del Consejo.

Dado su escaso nivel de actividad, a la espera de definir el proyecto a ejecutar y su financiación, **la sociedad no cuenta con personal propio**, ejerciendo como gerente-apoderada la Directora Gerente



de Murcia Alta Velocidad, S.A., sociedad vinculada, al compartir tres de los 4 accionistas<sup>2</sup>, asumiendo junto con el otro trabajador de dicha empresa las labores necesarias para el mantenimiento de la actividad de CAV, en base a un acuerdo de repercusión de costes por el que CAV asume, entre otros gastos, una parte de las retribuciones de este personal.

### **NORMATIVA APLICABLE**

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

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

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

Con la modificación de la LGP se amplió el perímetro de las entidades sujetas al control de la IGAE a aquellas sociedades mercantiles públicas en las que la participación del sector público estatal, no

---

<sup>2</sup> Con la lógica excepción del Ayuntamiento de Cartagena, siendo el Ayuntamiento de Murcia el cuarto accionista de Murcia Alta Velocidad, S.A.



siendo mayoritario, sea igual o superior a la de cada una de las restantes administraciones públicas (autonómica y/o local). Tal es el caso de 13 sociedades de integración del ferrocarril, entre las que se encuentra CAV, en las que el Estado dispone, a través de ADIF-AV, ADIF y, en algunos casos, Renfe Operadora, del 50% del capital, correspondiendo el otro 50% al gobierno autonómico y local correspondiente.

### 3. OBJETIVOS Y ALCANCE DEL TRABAJO

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

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

En el presente informe se realiza el análisis de la gestión económico financiera de CAV y del nivel de **definición y cumplimiento de los objetivos establecidos** en el momento de su constitución y su desarrollo posterior, desde la perspectiva del grado de **control interno** existente y de los **principios de buena gestión financiera**. Para ello, el periodo objeto de control se ha extendido a toda la vida de la sociedad, **desde su constitución en 2006 hasta la actualidad**.

- Como **auditoría de cumplimiento**, su objeto consiste en la verificación de que los actos, operaciones y procedimientos de gestión económica financiera se han desarrollado de conformidad con las normas que les son de aplicación. Dada la **escasa actividad económico financiera** desarrollada por la sociedad hasta el momento, el presente **informe no profundiza en cuestiones de cumplimiento de legalidad**.

Para la consecución de estos objetivos, hemos utilizado la información de las cuentas anuales de la sociedad, obteniendo acceso a los papeles de trabajo de sus auditores de cuentas, así como la información recogida en las actas de las reuniones de sus órganos de dirección, y otra documentación e información relacionada con la materia auditada que se especifica en los resultados del trabajo.



Igualmente hemos tenido acceso a la documentación generada en ADIF, en cuanto accionista de la sociedad, quien realiza una importante labor de seguimiento y control sobre la actividad de la misma.

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

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

#### 4. VALORACIÓN GLOBAL

CAV es una sociedad mercantil pública creada en diciembre de 2006, en desarrollo del Protocolo de 22 de junio de 2006, suscrito por el extinto Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y ADIF, para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena.

El objetivo fundamental de la sociedad es **coordinar los intereses de los socios en la ejecución** de las actuaciones correspondientes a la **ordenación ferroviaria y urbanística derivada de la integración del ferrocarril y la remodelación de la red arterial ferroviaria en la ciudad de Cartagena**, coordinando la realización de los estudios, proyectos y obras, y **ejecutándolos cuando así se le encargue** por la entidad competente, todo ello con respeto a las competencias de las distintas Administraciones territoriales integradas en su accionariado.

En su diseño inicial, la operación de integración ferroviaria incluía la aportación por ADIF de los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resultasen innecesarios para la explotación ferroviaria, motivo por el que el objeto social de CAV prevé la **promoción y gestión del desarrollo urbanístico**, participando en el reparto de cargas y beneficios derivados del planeamiento, por razón de los terrenos aportados por los socios, así como la **enajenación** y, en su caso, concesión por cualquier título de los aprovechamientos resultantes del planeamiento urbanístico.

Así, se puede distinguir dos vertientes de ejecución material diferenciadas:



- la **adquisición de terrenos y aprovechamientos urbanísticos** de los socios, su **urbanización y venta** como solares, con el fin de financiar parte de la operación de integración, y
- la **promoción y entrega a los accionistas de las actuaciones de integración ferroviaria y urbana** cuya ejecución se le encargue.

En este planteamiento inicial de la operación, las **plusvalías en la venta de los terrenos y aprovechamientos urbanísticos** aportados por los socios, junto con los **compromisos de financiación** asumidos por los mismos, **se equilibrarían con el coste de las actuaciones** a ejecutar:

miles de €				
Actuaciones	Costes	Financiación	Ingresos	Superávit -Déficit
Reconversión de accesos ferroviarios y adaptación de la Estación	12.000	ADIF	12.000	-18.700
Soterramiento desde paseo Alfonso XIII hasta Avd. Pintor Portela.	20.800	CARM	1.470	
		Ayto. Cartagena	630	
Instalaciones no ferroviarias de la nueva estación.	30.000	Vialia <sup>3</sup>	30.000	0,00
<b>Total Actuación Integración</b>	<b>62,80</b>	<b>Total Actuación Integración</b>	<b>44.100</b>	<b>-18,70</b>
Urbanización Ámbito Estación	6.690	Venta suelos	25.390	18.700
<b>Total Actuación Urbanística</b>	<b>6.690</b>	<b>Total Actuación Urbanística</b>	<b>25.390</b>	<b>18.700</b>
<b>COSTE TOTAL</b>	<b>69.490</b>	<b>INGRESO TOTAL</b>	<b>69.490</b>	<b>0,00</b>

Sin embargo, el Protocolo **no realizó una definición detallada** de las **actuaciones** a ejecutar, los **objetivos** a lograr, los **costes** estimados y su **financiación**, ni un **cronograma** de ejecución.

En particular, se limita a recoger la **denominación genérica de las actuaciones** a acometer y su **importe estimado**. La posterior aprobación del estudio preliminar, en junio de 2009, y la evaluación de las diferentes alternativas mostró **importantes desviaciones en el coste estimado de las actuaciones**, tanto por actualización de la estimación del coste de las actuaciones iniciales como por la incorporación de otras nuevas, y en especial, el ramal de mercancías hasta Escombreras,

<sup>3</sup> El Protocolo se limita a indicar que la financiación y explotación corresponderá a ADIF. De la documentación elaborada por esta entidad se desprende que la previsión inicial era explotar comercialmente la estación mediante VIALIA.



**llegando a estimaciones de 292.278 miles de € en 2019 (incremento del 321%)<sup>4</sup>**, comprometiendo la posibilidad de financiación con las plusvalías de los terrenos a aportar y los compromisos de financiación de los socios. Debe tenerse en cuenta que el protocolo de 2006 **no estableció criterios de corrección de desviaciones** en los ingresos y costes estimados y de asunción de déficits por parte de los socios.

Si bien es cierto que **la falta de definición puede ser consecuencia de la naturaleza del instrumento**, un protocolo de colaboración necesitado de posterior desarrollo, desde su firma en 2006 **hasta la actualidad no se ha culminado la concreción** de las actuaciones, costes y financiación.

Así, como se expone en la *Sección II. Resultados del Trabajo*, desde la aprobación definitiva del estudio informativo en junio de 2009 **los socios han adoptado**, en el marco del Consejo de Administración de la sociedad, **distintas decisiones que variaban sustancialmente la solución dada a la operación de integración**, incluyendo la ubicación de la estación ferroviaria.

En la sesión del **consejo de administración de 22 de febrero de 2019** se acordó dar continuidad a las actuaciones necesarias para la llegada de la alta velocidad por el corredor de acceso actual, garantizando su compatibilidad con soluciones de integración urbana del ferrocarril, en particular con la contemplada en el estudio informativo vigente, el de 2009.

Desde entonces, el grupo de trabajo creado al efecto en el marco de la Sociedad ha estado analizando la mejor solución para la integración del ferrocarril en Cartagena, presentándosele en febrero de 2023 el «*Análisis funcional de la red arterial ferroviaria de Cartagena*», elaborado por ADIF-AV.

El **Consejo de Administración de 1 de febrero de 2023 se dio por informado** de esta **nueva solución de integración**, que se encuentra en línea con la decisión del consejo de 22 de febrero de 2019, **encargando a la sociedad la licitación del anteproyecto y los proyectos básico y constructivo, así como del estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera**.

La solución a plantear es la que contempla el acceso a la ciudad de Cartagena por el corredor actual soterrado (0,8 kms) y la llegada a la actual estación en superficie, de tal modo que se garantiza la

---

<sup>4</sup> Importe incrementable hasta los **384.422 miles de €** en caso de ampliar el soterramiento de 0,8 a 3,3 kms.



finalización de la integración ferroviaria en menor tiempo, puesto que dispone de una Declaración de Impacto Ambiental en vigor y los estudios de caracterización de suelos confirman su viabilidad técnica y ambiental.

Además, con el objeto de mejorar la integración urbana del acceso al barrio de Torreciega, se ha considerado adecuado eliminar el paso superior de la Avenida del Pintor Portela (carretera RM-F-35) mediante la depresión de la traza de la línea ferroviaria Cartagena - Escombreras.

Como se acordó en este Consejo, **el 17 de marzo de 2023** se firmó un **nuevo protocolo**, entre CAV, MITMA y los 4 socios. El protocolo aclara que el mismo **no supone la asunción de compromisos jurídicos ni económicos** por parte de los socios, indicando que la **ejecución de las obras solo se iniciará previa firma de un convenio** que determine las obligaciones a asumir por cada una de las partes en la integración del ferrocarril en relación con la **financiación, organización y ejecución de las actuaciones a desarrollar**.

Por tanto, se va a iniciar en 2023 las labores definitivas de concreción de la operación de integración, y la estimación de sus costes en base a un proyecto constructivo, pudiéndose **cuestionar la necesidad de haber constituido la sociedad en un momento en el que la solución a adoptar era objeto de discusión** entre los distintos niveles territoriales implicados, si bien los **costes de funcionamiento** de la sociedad durante este periodo **han sido contenidos**.

Además, la solución adoptada **sigue siendo objeto de debate ciudadano**, no siendo descartable que se aborden nuevas modificaciones en el planteamiento de la solución adoptada, en especial teniendo en cuenta la relevancia que ha tenido los distintos gobiernos de los tres niveles territoriales en la definición de las actuaciones.

La **principal incertidumbre** existente actualmente es la **repercusión de la contaminación de los terrenos de El Hondón** en la solución propuesta, ya que las cerca de 100 Hectáreas de superficie del ámbito de El Hondón, **adyacentes a las vías a soterrar y a la Estación**, están **declaradas suelo contaminado** por la existencia pasada de **industrias contaminantes**. Además, la existencia de las propias **instalaciones de ADIF** supone la necesidad de valoración de **contaminación por hidrocarburos en la parte correspondiente a la obra ferroviaria**.



La declaración de un suelo como contaminado obliga a realizar las actuaciones necesarias para proceder a su **limpieza y recuperación, pudiendo interferir y encarecer las actuaciones de soterramiento**. Para el «análisis funcional de la red Arterial Ferroviaria de Cartagena» de 2023 se ha realizado un estudio específico de la repercusión en el tramo a soterrar, con el siguiente resultado: «Investigación de la **calidad de suelos y aguas subterráneas**: Se ha detectado contaminación por hidrocarburos y metales pesados. Concluye con la necesidad de efectuar una **valoración de riesgos para determinar la compatibilidad del suelo con su uso previsto y los procesos constructivos a acometer en caso desfavorable**».

Actualmente se encuentra en fase de borrador un convenio entre CAV y ADIF-AV con el objeto de que CAV licite y ADIF-AV dirija la redacción del **anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos necesarios**, por un importe estimado de **7.000 miles de €**. La realización de estos trabajos **incluye la caracterización del suelo** para determinar su compatibilidad con el uso previsto y los procesos constructivos a acometer en caso desfavorable.

Por lo que se refiere al **desarrollo urbanístico de El Hondón**, actualmente se está **redactando el Proyecto de Remediación** del emplazamiento de “El Hondón”, que pretende dar respuesta a los requerimientos emitidos dentro del marco del expediente de declaración de suelo contaminado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente de la Región de Murcia.

Esta situación puede influir en la relevancia de los suelos liberados del uso ferroviario en la financiación total de la operación. Así, el Protocolo de 2023 **no hace referencia a la cesión de suelo y derechos urbanísticos** por los socios **como fuente de financiación**, ni en consecuencia a las funciones de urbanización y venta por parte de CAV. La sociedad considera que esta forma de financiación **será minoritaria y se recogerá en el Convenio** que se firme con carácter previo al inicio de las obras.

Hasta el momento, la **actividad de la sociedad** se ha limitado a la **elaboración de distintos estudios**, algunos de ellos referentes a soluciones abandonadas, habiendo activado la totalidad del coste de estos estudios y de sus gastos de funcionamiento, incluidos los financieros, con el siguiente desglose:



miles de €

CONCEPTO	IMPORTE	%
Estudio de Cartografía	4,29	0,2%
Estudio Geológico geotécnico	353,33	14,7%
Proyecto básico Plataforma RAF Cartagena	757,25	31,4%
Proyecto Nueva estación Cartagena	127,74	5,3%
Estudio viabilidad y alternativas de las Act. Remod. RAF Cartagena	71,98	3,0%
Estudio exploratorio calidad suelo y aguas subterráneas	16,69	0,7%
<b>TOTAL PROYECTOS FERROVIARIOS</b>	<b>1.331,28</b>	<b>55,3%</b>
Tasación terrenos ADIF por SEGIPSA	9,48	0,4%
Proyecto y obras demolición naves, ubicadas en el recinto de la EEEF de Cartagena	43,31	1,8%
<b>TOTAL PROYECTOS URBANÍSTICOS</b>	<b>52,79</b>	<b>2,2%</b>
Repercusión gastos MURCIA AV	503,40	20,9%
Otros gastos operativos	337,63	14,0%
Gastos Financieros	184,22	7,6%
<b>TOTAL GASTOS ACTIVADOS CAV</b>	<b>1.025,25</b>	<b>42,6%</b>
<b>TOTAL VALORACIÓN EXISTENCIAS</b>	<b>2.409,32</b>	<b>100,0%</b>

**CAV considera recuperable la totalidad del importe activado**, por disponer del **compromiso de los socios de asumir estos importes** como parte de las actuaciones a recibir por los mismos, mientras que ADIF y ADIF-AV plantean la necesidad de que el **nuevo convenio aclare la distribución de las mismas entre los socios**.

La valoración de la **posibilidad de activar en los balances de los socios la totalidad de estos gastos**, y en especial de aquellos relacionados con **soluciones finalmente no acometidas**, excede al ámbito subjetivo de este informe, y **debe ser adecuadamente analizado por los mismos** en el momento de su activación.

Por lo que respecta a la **financiación** de estas actuaciones, tras recurrir inicialmente a préstamos a corto plazo, en julio de 2014, se concedió por los socios, de forma mancomunada y **en función de su porcentaje en el capital social**, un préstamo participativo por un importe conjunto de **2.700 miles de €**, importe que ha sido suficiente hasta el momento.

Para la financiación de la elaboración de del anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos (estimado en **7.000 miles**) y sostener los **gastos de la sociedad** (por determinar), se propondrá al Consejo la aportación por parte de los socios de un **nuevo préstamo participativo en función de su**



porcentaje en el capital social. En este préstamo no se incluirá el estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera, que será abordado posteriormente.

Tras la elaboración de estos estudios, destinados a conocer la estimación económica de la integración ferroviaria, en caso de considerarse económicamente viable<sup>5</sup> la actuación y previo acuerdo entre los socios, se firmaría el convenio que determine las obligaciones a asumir por cada una de las partes en la integración del ferrocarril en relación con la financiación, organización y ejecución de las actuaciones a desarrollar.

## 5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

**PRIMERA.** - Si bien la sociedad se constituyó en diciembre de 2006 y el estudio informativo se aprobó definitivamente en junio de 2009, desde dicha fecha se ha discutido entre los socios distintas soluciones, sin llegar a un acuerdo definitivo, mientras que la actividad de la sociedad se ha limitado a la elaboración de distintos estudios, algunos de ellos referentes a soluciones abandonadas.

Esta baja actividad a la espera de acordarse la solución definitiva lleva a cuestionar la necesidad de haber constituido la sociedad en un momento en el que la solución a adoptar era objeto de discusión entre los distintos niveles territoriales implicados, si bien los costes de funcionamiento de la sociedad durante este periodo han sido contenidos.

**SEGUNDA.** - Tras el tiempo transcurrido, en el Consejo de febrero de 2023 los socios se han dado por informados de la solución contenida en el «Análisis funcional de la red arterial ferroviaria de Cartagena», elaborado por ADIF-AV, encargando a la sociedad la licitación del anteproyecto y los proyectos básico y constructivo, así como del estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera.

La solución adoptada sigue siendo objeto de debate ciudadano, no siendo descartable que se aborden nuevas modificaciones en el planteamiento de la solución adoptada, en especial teniendo en cuenta la relevancia que ha tenido los distintos gobiernos de los tres niveles territoriales en la definición de las actuaciones.

---

<sup>5</sup> La viabilidad técnica y ambiental se encuentra soportada por los estudios ya realizados.



**TERCERA.** - Como se acordó en este Consejo, el 17 de marzo de 2023 se firmó un nuevo protocolo, entre CAV, MITMA y los 4 socios. El protocolo aclara que el mismo no supone la asunción de compromisos jurídicos ni económicos por parte de los socios, indicando que la **ejecución de las obras solo se iniciará previa firma de un convenio** que determine las obligaciones a asumir por cada una de las partes en la integración del ferrocarril en relación con la **financiación, organización y ejecución de las actuaciones** a desarrollar.

**CUARTA.** - A la vista de la **experiencia de otras sociedades de integración del ferrocarril**, se recomienda que el convenio que se firme con carácter previo al inicio de ejecución de las obras realice una **definición detallada** de las **actuaciones** a ejecutar, los **objetivos** a lograr, los **costes** estimados y su **financiación**, y un **cronograma** de ejecución. En particular el convenio deberá recoger:

- Las **actuaciones a llevar a cabo**, de forma **detaillada**, tanto en lo referente a la integración ferroviaria como a la urbana, incluyendo una **remisión directa al correspondiente proyecto o proyectos constructivos** aprobados con carácter previo a su firma.
- Los **objetivos a alcanzar** con las actuaciones (niveles de permeabilidad, equipamiento para la ciudad, reorganización de la movilidad, repercusión en el tráfico, en la economía de la ciudad, el nº de metros cuadrados a liberar...) e **indicadores** para su medición, bien directamente bien por remisión a un documento adecuadamente aprobado que los contenga, como puede ser el estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera.
- El **importe estimado de la ejecución de la operación**, correspondiente a los citados **proyectos constructivos**, los **costes de funcionamiento** de la sociedad, en su caso los **costes financieros** a asumir, y cualquier otro coste adicional, como por ejemplo los eventuales **costes de urbanización y comercialización** de solares.
- Una estimación del **plazo de ejecución y cronograma** de ejecución.
- La **adecuada definición de las competencias** de la sociedad y de cada socio en la ejecución del proyecto.



- La **financiación de la operación**, recogiendo los **compromisos de financiación asumidos por los socios**, otras fuentes de financiación como pueda ser en su caso la aportación de terrenos y derechos urbanísticos para su urbanización y venta, obtención de fondos europeos...
- Los **criterios de corrección de desviaciones** en los ingresos y costes estimados y de **asunción de déficits** por parte de los socios.
- Relacionado con lo anterior, debe quedar clara **a priori** la **correlación existente entre la financiación de cada socio y la recepción de inversiones ejecutadas** por la sociedad, evitando posteriores conflictos. A tal efecto, resulta clave también la fijación de **criterios de actuación en caso de falta de correspondencia exacta** entre las aportaciones y las inversiones a recibir.

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

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

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

**QUINTA.** - La **principal incertidumbre** existente actualmente es la **repercusión económica de la contaminación de los terrenos de El Hondón** en la solución propuesta, ya que las cerca de 100 Hectáreas de superficie del ámbito de El Hondón, adyacentes a las vías a soterrar y a la Estación, están declaradas suelo contaminado por la existencia pasada de industrias contaminantes. Además, la existencia de las **propias instalaciones de ADIF** supone la necesidad de **valoración de contaminación por hidrocarburos** en la parte correspondiente a la obra ferroviaria.



Los resultados de estas valoraciones suponen el **encarecimiento** de las actuaciones planteadas, estando **pendiente su cuantificación**.

**SEXTA.** - CAV debe proceder a **imputar los gastos activados como mayor valor de las existencias a cada uno de los distintos trabajos y estudios realizados**, a fin de tener una valoración individualizada de cada uno de ellos, que permita su correcta imputación a los socios.

**SÉPTIMA.** - Se recomienda **actualizar periódicamente el acuerdo de reparto de gastos entre CAV y Murcia Alta Velocidad, S.A.**, a fin de que refleje en cada momento la mejor estimación de los medios aplicados a la gestión de cada una de las sociedades.

## II. RESULTADOS DEL TRABAJO

CAV es una sociedad mercantil pública creada en desarrollo del Protocolo suscrito el 22 de junio de 2006 por el extinto Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y ADIF, para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena.

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

De acuerdo con lo previsto en el acuerdo primero del Protocolo, la sociedad se creó el 12 de diciembre de 2006 con un capital social de 600 miles de €, distribuido entre ADIF (50%), el Gobierno de la Región de Murcia (25%) y el Ayuntamiento de Cartagena (25%). Tras la reestructuración de ADIF en 2013, ésta redujo su participación al 10%, pasando la titularidad del restante 40% a la entidad pública empresarial de nueva creación ADIF-AV<sup>6</sup>.

Desde la creación de la sociedad en 2006 hasta 2021 los estatutos sociales definían de un modo extenso el objeto social de CAV, en línea con el contenido del Protocolo de 2006.

---

<sup>6</sup> Conforme a la Orden PRE/2443/2013 de 27 de diciembre, por la que se determinan los activos y pasivos de la entidad pública empresarial ADIF que pasan a ser titularidad de la entidad pública empresarial ADIF-Alta Velocidad.



La Junta General de Accionistas de 16 de diciembre de 2021 aprobó una modificación de los estatutos para adaptarlos a distintas modificaciones del texto refundido de la Ley de Sociedades de Capital y realizar una definición más amplia de su objeto social. Como se indica en el acta *«se considera adecuado su actualización ampliando el ámbito de posible actuación de la Sociedad y una ampliación funcional de su objeto (artículo 2). Esta actualización no supone una sustitución o modificación sustancial del mismo ya que no se produce una alteración del sector de actividad económica en el que la Sociedad opera, ni una variación de la ejecución de actuaciones encomendadas a la misma»*. En particular, la sociedad no tiene planes a corto plazo de modificación de su objetivo último, la coordinación, y en su caso ejecución, de la integración del ferrocarril y la remodelación de la red arterial ferroviaria de Cartagena, sin perjuicio de la concreta definición de las actuaciones pendiente de acordar.

Tras esta modificación de 2021 (negritas añadidas):

*«La Sociedad tiene por objeto establecer los **mecanismos adecuados de colaboración** entre las entidades titulares del capital social con la finalidad de ejecutar las actuaciones correspondientes a la **ordenación ferroviaria y urbanística**, y cualesquiera operaciones relacionadas con la **integración del ferrocarril y la remodelación de la red arterial ferroviaria en la ciudad de Cartagena**.*

*Para el desarrollo de su objeto social, la Sociedad **coordinará la realización de los estudios, proyectos y obras** necesarios para la ejecución de las actuaciones ferroviarias, de integración y urbanísticas, sin perjuicio de las competencias que, en materia de ordenación del territorio y urbanismo, corresponden a la Comunidad Autónoma de la Región de Murcia y al Excmo. Ayuntamiento de Cartagena y, en materia ferroviaria, al Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, o en su caso al ministerio competente, y a las entidades públicas empresariales ADIF y ADIF - Alta Velocidad. Dichos estudios, proyectos y obras serán **ejecutados por el organismo competente** en la materia, **siendo posible**, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las entidades titulares del capital social **encarguen a la Sociedad**, mediante los acuerdos que se establezcan, la redacción de determinados estudios y proyectos y/o la ejecución de determinadas obras. Asimismo, se incluye en su objeto social la **promoción y gestión del desarrollo urbanístico**, participando en el reparto de cargas y beneficios derivados del planeamiento, por razón de los **terrenos***



*aportados por los socios, así como la **enajenación** y, en su caso, **concesión por cualquier título de los aprovechamientos resultantes del planeamiento urbanístico**».*

La solución adoptada no era la única posible, pudiendo haberse optado por la ejecución de las actividades directamente por parte de las administraciones interesadas en el proyecto común. La constitución de una sociedad instrumental para realizar una parte de las actuaciones habría de servir, como señala el Protocolo, para «*facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la Actuación y a la transformación urbanística derivada de estas obras*», así como fijar la financiación conjunta de la totalidad del proyecto.

Se configura, por tanto, como una sociedad instrumental, creada como medio de colaboración de las administraciones partícipes a fin de llevar a cabo un proyecto de interés común a todas ellas: ejecutar determinadas actuaciones correspondientes a la ordenación ferroviaria y urbanística en la ciudad de Cartagena.

Así, se puede distinguir dos vertientes de ejecución material diferenciadas:

- la **adquisición de terrenos y aprovechamientos urbanísticos** de los socios, **su urbanización y venta** como solares, con el fin de financiar parte de la operación de integración, y
- la **promoción y entrega a los accionistas de las actuaciones de integración ferroviaria y urbana** cuya ejecución se le encargue.

En este planteamiento inicial de la operación, las **plusvalías en la venta de los terrenos y aprovechamientos urbanísticos** aportados por los socios, junto con los **compromisos de financiación** asumidos por los socios, **se equilibrarían con el coste de las actuaciones** a ejecutar.

Mostramos a continuación la evolución de la actividad de la sociedad desde su creación a la actualidad, dedicando posteriormente un apartado específico a la valoración de las existencias y otro a la financiación.



## 1. DISEÑO Y EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES

### 1.1. PROTOCOLO DE 22 DE JUNIO DE 2006

La opción por un Protocolo de colaboración y no por un convenio supone la ausencia de obligaciones jurídicas *stricto sensu*. Esta naturaleza se refleja en el contenido del mismo, ya que recoge una serie de principios y líneas generales de actuación que han de regir la colaboración de las partes en la definición y ejecución de un proyecto común, siendo necesaria la posterior concreción tanto del proyecto como de las concretas obligaciones de cada parte. Precisamente la creación de CAV sería la vía elegida para facilitar esa posterior concreción.

El Protocolo de colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y ADIF, para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Cartagena, suscrito el 22 de junio de 2006, recoge los objetivos compartidos por los firmantes en el marco del proyecto global de remodelación e integración ferroviaria:

#### OBJETIVOS FERROVIARIOS:

En el marco de la previsión de incorporación de la ciudad de Cartagena a la red de altas prestaciones, conforme a las previsiones del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020, estos objetivos serían:

- 1.º - La incorporación del nuevo corredor de altas prestaciones Madrid-Levante a la red ferroviaria de Cartagena.
- 2.º La mejora de la intermodalidad con el fin de permitir en condiciones de rapidez y comodidad el intercambio con otros modos de transporte.
- 3.º - La intensificación de los servicios de cercanías con Murcia por la misma infraestructura.

A tales efectos, el entonces Ministerio de Fomento se encontraba redactando el Estudio informativo de acceso ferroviario de Alta Velocidad a Cartagena, conforme a los siguientes parámetros:

- \* Reconversión del canal de acceso ferroviario a la Estación mediante la construcción de una doble vía.



\* Remodelación de la Estación de Cartagena para acoger los tráficos de alta velocidad y cercanías.

### **OBJETIVOS URBANÍSTICOS:**

Se pretende complementar la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria con una mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad, que posibilite la permeabilización del actual trazado ferroviario mediante la realización de una operación urbanística que permitiría nuevos espacios ciudadanos y zonas verdes.

Esta actuación posibilitaría:

- la eliminación del paso superior de la carretera N-301 sobre el ferrocarril,
- la remodelación total de la estación ferroviaria de Cartagena,
- una actuación urbanística sobre los suelos ferroviarios de titularidad estatal que resulten innecesarios para la explotación ferroviaria de forma que se conjuguen los objetivos de mejora del espacio urbano y de eficaz aprovechamiento de las plusvalías resultantes para financiar el conjunto de las actuaciones.

### **ATRIBUCIÓN DE RESPONSABILIDADES Y ÁMBITO DEL PROTOCOLO:**

El expositivo del Protocolo establece la distribución de responsabilidades entre las citadas administraciones, en función de sus competencias, de modo que:

- a) El Ministerio de Fomento (actual MITMA) se responsabiliza del coste de la llegada de la alta velocidad ferroviaria a Cartagena.
- b) La Comunidad Autónoma Región de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena, en el ejercicio de sus competencias urbanísticas procederán a redactar y aprobar las modificaciones necesarias del planeamiento urbanístico vigente, de conformidad con lo previsto en el Protocolo y aportarán la financiación que se contempla en el mismo.
- c) ADIF explotará y operará la nueva Estación Ferroviaria, tanto en lo referente a los servicios de transporte en ella prestados como a aquellas actividades comerciales que proceda ubicar en dicho edificio y que sean compatibles con su uso principal.



En base a esta atribución de responsabilidades, determinadas actuaciones quedan fuera del ámbito del protocolo (en terminología ADIF, “fuera de convenio”). Es el caso de las obras ferroviarias necesarias para la llegada de la alta velocidad a Cartagena, salvo el pasillo de acceso ferroviario a la estación. Por lo que se refiere a la remodelación “no ferroviaria” de la estación y su explotación comercial por ADIF, la situación es ambigua, ya que hay cierta regulación de la misma, pero no es tenida en cuenta en la estimación de costes e ingresos (ADIF la considera “fuera de convenio”).

Así, el acuerdo tercero señala que «*Las actuaciones contempladas en el presente Protocolo, enumeradas de forma abreviada, responderán a los siguientes objetivos:*

- 1. Adaptación de los accesos ferroviarios para la llegada de la línea de alta velocidad mediante la construcción de un trazado adaptado a la nueva funcionalidad ferroviaria, incluyendo el soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la estación.*
- 2. Depresión de la playa de vías de la Estación para hacer posible el soterramiento del pasillo ferroviario».*

#### **CREACIÓN Y FUNCIONES DE CAV:**

El Protocolo prevé la creación de una sociedad instrumental, con el fin de facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo del proyecto.

En ejecución de dicho Protocolo se constituyó la sociedad Cartagena Alta Velocidad, S.A. el 12 de diciembre de 2006, con un capital social de 600 miles de €, siendo sus accionistas el Gobierno de la Región de Murcia (25%), el Ayuntamiento de Cartagena (25%) y el Ministerio de Fomento (50%), a través de ADIF. Actualmente el 50% correspondiente al Ministerio de Fomento está distribuido entre ADIF-AV (40%) y ADIF (10%).

Se establece como objetivo fundamental de la sociedad gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno. Para ello:

1. Definirá la propuesta global de la actuación concertada en este ámbito de Cartagena.
2. Elaborará los estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones urbanísticas y de transportes, definiendo sus costes.



3. Propondrá la creación de instrumentos de gestión adecuados para llevar a cabo los proyectos que se acuerden, asegurando la necesaria coordinación de los mismos.

Conforme al acuerdo duodécimo, la Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación.

### **FINANCIACIÓN:**

El Ministerio de Fomento (actual MITMA) se compromete a ejecutar y financiar la adaptación del pasillo ferroviario y la estación existente a la llegada del nuevo corredor de altas prestaciones previsto en el PEIT 2005-2020, estimada en 12.000 miles de €.

ADIF se compromete a financiar las instalaciones no ferroviarias de la nueva estación, incluyendo la remodelación de vestíbulos, accesos mecánicos a andenes, accesos a la estación, etc. Como hemos indicado, en contrapartida también asume la explotación comercial de la estación.

La Comunidad Autónoma de Murcia se compromete a aportar a la operación la cantidad de 1.470 miles de €.

El Ayuntamiento de Cartagena se compromete a aportar a la operación la cantidad de 630 miles de €, junto con el aprovechamiento urbanístico que citaremos a continuación.

Además, una vez delimitados por el MITMA los terrenos no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias, los mismos se desafectarán y se cederán por ADIF a CAV a efectos de que esta desarrolle su urbanización y puesta en mercado.

Conforme al acuerdo décimo, en la medida que las obras redundan en beneficio del municipio y contribuyen a la consecución de los objetivos establecidos por la legislación aplicable, el Ayuntamiento de Cartagena cederá a la Sociedad, mediante los procedimientos necesarios, el aprovechamiento urbanístico que le pudiera corresponder conforme a la legislación vigente, a fin de costear las inversiones que se realicen en los términos del Protocolo.

Debe remarcar que, al menos la cesión de terrenos por ADIF no sería una cesión gratuita, ya que el acuerdo quinto preveía que los acuerdos de cesión concretarán las contraprestaciones a recibir por los propietarios públicos del suelo, que consistirán en la financiación de las actuaciones



contempladas en el acuerdo duodécimo en lo que exceda de la cantidad cuya financiación es asumida por el MITMA (12.000 miles de €).

Por su parte, el acuerdo duodécimo indica que los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico del ámbito de actuación se aplicarán a la ejecución, en orden de prioridad, de las actuaciones siguientes:

- \* A la adaptación de los accesos ferroviarios a la llegada de la línea de alta velocidad, incluyendo el soterramiento del actual trazado del ferrocarril.
- \* A la remodelación de la actual estación que tenga en cuenta el soterramiento del pasillo ferroviario.
- \* A sufragar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad.

Este listado priorizado no se corresponde íntegramente con el contenido del expositivo quinto que señala que las plusvalías generadas por la liberación de este suelo permitirán costear las actuaciones infraestructurales y urbanísticas necesarias, y en particular:

- \* Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación desde el enlace de la vía de ancho ibérico de Escombreras hasta la nueva Estación, posibilitando el paso de la carretera N-301 a nivel del terreno.
- \* Depresión de la rasante de la Estación para posibilitar el soterramiento de la vía.
- \* Realización de las actuaciones de diseño, planeamiento urbanístico y evaluación económico-financiera de la actuación urbanística.

Las actuaciones financiadas con estos recursos no tienen por qué haber sido ejecutadas por la sociedad. Así lo reconoce el acuerdo undécimo al señalar que *«Con cargo a las plusvalías generadas por la puesta en valor de los terrenos, tras los procesos de cambios de uso de los mismos a través de la modificación del planeamiento vigente o de su desarrollo, se costearán inversiones que realicen la Sociedad, el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Cartagena, tal y como se determina en este Protocolo»*.



El Protocolo estima las plusvalías (descontados los costes de urbanización) en un importe de 18.700 miles de €.

Por último, el acuerdo duodécimo hace una referencia a la posibilidad de obtener fondos europeos y señala que, en caso de existir recursos excedentarios, después de llevar a cabo todas las actuaciones previstas en el Anexo, las partes podrán acordar su reinversión en otras mejoras de la infraestructura ferroviaria en Cartagena.

Como sucede con la mayoría de los protocolos y convenios de las distintas sociedades de integración del ferrocarril<sup>7</sup>, el Protocolo no incluye el procedimiento a seguir en el caso de que se produzca un déficit de financiación de las actuaciones.

### **COMPETENCIAS EN LA URBANIZACIÓN DE LOS TERRENOS**

Como hemos señalado, el Protocolo atribuye a la Comunidad Autónoma Región de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena la redacción y aprobación las modificaciones necesarias del planeamiento urbanístico vigente.

Tramitarán igualmente las expropiaciones necesarias para la realización de las actuaciones y asumirán el componente urbanístico complementario de las actuaciones ferroviarias propiamente dichas.

La planificación urbanística preverá como mínimo, en el ámbito delimitado al efecto por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, una edificabilidad de 46.800 metros cuadrados de techo edificable, garantizando que al menos un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto al uso terciario.

En los suelos que resulten calificados como sistema general ferroviario, en el ámbito de la Estación, se establecerá un aprovechamiento complementario de uso terciario compatible, a desarrollar en el conjunto de la nueva estación.

---

<sup>7</sup> Conforme al informe del Tribunal de Cuentas, todos salvo Logroño, Murcia y Almería.



En cuanto a la ejecución de la urbanización, se atribuye a la sociedad, quien recibe la cesión de los terrenos, los urbaniza y enajena, utilizando las plusvalías para financiar el proyecto de integración<sup>8</sup>.

Sin embargo, el acuerdo undécimo puede ser contradictorio al señalar que *«La Sociedad coordinará la realización de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las actuaciones urbanísticas y de infraestructura de transporte a que hace mención este Protocolo, sin perjuicio de las competencias que en materia de ordenación del territorio y urbanismo corresponden al Ayuntamiento de Cartagena y a la Comunidad Autónoma Región de Murcia, y en materia ferroviaria, al Ministerio de Fomento.*

*Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, o por aquellos de las administraciones firmantes a las que se le encomiende, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las Instituciones firmantes de este Protocolo deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas».*

Podría plantearse que la referencia del segundo párrafo se circunscribe a las infraestructuras de transporte y no a la urbanización. Sin embargo, el acuerdo noveno indica que el Ayuntamiento de Cartagena *«asumirá, a través de la gestión urbanística, la urbanización de los terrenos liberados del uso ferroviario y una vez terminado, la urbanización sobre el nuevo canal de acceso soterrados».*

### **ESQUEMA DE FINANCIACIÓN**

El Protocolo concluye con un Anexo, indicando que en él *«se recogen todas las actuaciones que las partes tienen previstas».*

---

<sup>8</sup> Acuerdo segundo: Se establece como objetivo fundamental de la sociedad gestionar el desarrollo urbanístico y ejecutar las obras de infraestructura urbana correspondientes a los terrenos liberados en ese entorno.

Acuerdo quinto: ADIF pondrá a disposición de CAV los terrenos no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias, los mismos se desafectarán y se cederán por ADIF a CAV a efectos de que esta desarrolle su urbanización y puesta en mercado.



miles de €

Concepto	Presupuesto	Mº de Fomento	CARM	Ayto. de Cartagena	CAV
Reconversión de accesos ferroviarios y adaptación de la estación.	12.000	12.000	1.470	630	18.700
Soterramiento del ferrocarril desde el paseo de Alfonso XIII hasta la Avenida Pintor Portela y de la bifurcación del ramal de acceso a Escombreras y de la playa de vías de la estación.	20.800				
<b>TOTAL PRESUPUESTO</b>	<b>32.800</b>	<b>12.000</b>	<b>1.470</b>	<b>630</b>	<b>18.700</b>

Sin embargo, este cuadro **no recoge todos los costes e ingresos** de la operación:

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

Partiendo de la documentación de seguimiento elaborada por ADIF presentamos el siguiente cuadro resumen, en el cual incluimos información desglosada sobre la plusvalía de las ventas, así como los costes de remodelación no ferroviaria de la estación y su forma de financiación:

miles de €

Actuaciones	Costes	Financiación	Ingresos	Superávit -Déficit
Reconversión de accesos ferroviarios y adaptación de la Estación	12.000	ADIF	12.000	-18.700
Soterramiento desde paseo Alfonso XIII hasta Avd. Pintor Portela.	20.800	CARM	1.470	
		Ayto. Cartagena	630	
Instalaciones no ferroviarias de la nueva estación.	30.000	Vialia <sup>9</sup>	30.000	0,00
<b>Total Actuación Integración</b>	<b>62,80</b>	<b>Total Actuación Integración</b>	<b>44.100</b>	<b>-18,70</b>
Urbanización Ámbito Estación	6.690	Venta suelos	25.390	18.700
<b>Total Actuación Urbanística</b>	<b>6.690</b>	<b>Total Actuación Urbanística</b>	<b>25.390</b>	<b>18.700</b>
<b>COSTE TOTAL</b>	<b>69.490</b>	<b>INGRESO TOTAL</b>	<b>69.490</b>	<b>0,00</b>

<sup>9</sup> El Protocolo se limita a decir que la financiación y explotación corresponderá a ADIF. De la documentación elaborada por esta entidad se desprende que la previsión inicial era explotar comercialmente la estación mediante VIALIA.



## CONCLUSIONES:

1.- El Protocolo **no realiza una definición detallada** de las **actuaciones** a ejecutar, los **objetivos** a lograr, los **costes** estimados y su **financiación**, ni un **cronograma** de ejecución.

- Se limita a recoger la **denominación genérica de las actuaciones** a acometer y su **importe estimado**, sin que se nos haya facilitado por CAV o ADIF ninguna otra documentación relativa al alcance inicial de las actuaciones y las estimaciones de costes e ingresos.

Esta falta de definición o concreción se puede observar en el propio texto del Protocolo. Así el acuerdo segundo hace referencia a que la sociedad *«definirá la propuesta global de la actuación»* y elaborará estudios y propuestas que permitan la planificación y ejecución de actuaciones *«definiendo sus costes»*. Por su parte, el acuerdo duodécimo hace referencia a que la sociedad *«definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación»*.

Todo ello no permite identificar con claridad el ámbito de actuación y los estudios y obras a realizar para la integración del ferrocarril en la ciudad, su desarrollo urbano y la urbanización y puesta en mercado de suelo.

- **Tampoco se han fijado claramente los objetivos** a alcanzar con las actuaciones (niveles de permeabilidad, equipamiento para la ciudad, reorganización de la movilidad, repercusión en el tráfico, en la economía de la ciudad, el nº de metros cuadrados a liberar...) e **indicadores** para su medición.
- **No existe un cronograma** de ejecución ni una estimación del plazo de ejecución.

2.- El Protocolo **no recoge todos los costes e ingresos de la operación**. En particular, no se incluyen **los costes operativos y financieros** de la sociedad a crear.

3.- **No se establecen criterios de corrección de desviaciones** en los ingresos y costes estimados y de asunción de déficits por parte de los socios.



4.- **No define claramente a quién corresponde la ejecución de cada actuación**, quedando relegado a un acuerdo posterior. En el caso de la ejecución de la urbanización de los terrenos liberados, parece existir ciertas contradicciones en la redacción del Protocolo.

5.- **No se concreta el suelo y /o derechos urbanísticos a entregar**. En el caso de ADIF se limita a una remisión genérica para definir las obras a financiar a cambio de la cesión, mientras que en el caso del Ayuntamiento tampoco está clara **su naturaleza** (a título gratuito, a cambio de obra futura u otra remuneración).

Si bien es cierto que **la falta de definición pueden ser consecuencia de la naturaleza del instrumento**, un protocolo de colaboración necesitado de posterior desarrollo, desde su firma en 2006 **a la actualidad no se ha culminado la concreción** de las actuaciones, costes y financiación.

## 1.2. EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES FERROVIARIAS

### a) 2007-2013. PROYECTO INICIAL.

Tras la oportuna Declaración de Impacto Ambiental, el 24 de junio de 2009 se aprobó por resolución del Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras el *«Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Cartagena»*.

El estudio prevé una ampliación de la plataforma para doble vía, un soterramiento de 762 metros y una estación a dos niveles, lo que implicaba una estación subterránea con andenes para dos vías de 400 metros, para trenes de larga distancia, planteando la actuación en dos fases de ejecución y con un importante incremento de costes respecto a las previsiones del Protocolo. Así, frente a los 32.800 miles de € previstos en el Protocolo, el presupuesto se eleva a un total de **81.100 miles de €<sup>10</sup>**, lo que suponía un **incremento del 147,3%**.

En cuanto a la ejecución de estas actuaciones, hay que tener en cuenta que, como señala la cláusula undécima del protocolo, *«Los estudios, proyectos y obras serán ejecutados por el organismo competente en la materia, o por aquellos de las administraciones firmantes a las que se le encomiende, siendo posible, si se considera conveniente a efectos de coordinación, que las*

---

<sup>10</sup> También se preveían 14,2 millones de euros correspondientes a las instalaciones no ferroviarias de la estación que, según el acuerdo séptimo del Protocolo, corresponde financiar a ADIF.



*Instituciones firmantes de este Protocolo deleguen en la Sociedad, mediante los acuerdos que se establezcan, la ejecución de determinadas obras, de acuerdo con la normativa aplicable y con respeto a las competencias que para la ejecución de obras públicas tienen atribuidas».*

A tal efecto, con fecha 28 de septiembre de 2009 se suscribió el Acuerdo Marco Regulador de las relaciones de la Sociedad con Adif para la realización de estudios, proyectos y obras correspondientes a las actuaciones derivadas del protocolo de 22 de junio de 2006.

Con la misma fecha, se suscribió la Adenda para la financiación y la redacción de los proyectos de la integración del ferrocarril en Cartagena, con una valoración de la realización de los proyectos de 5.450 miles de € (IVA incluido).

Con base a esta Adenda, en 2010 Adif encargó, financiados por la Sociedad, los estudios cartográfico y geológico-geotécnico, ya finalizados, y en 2011 la redacción del proyecto básico de plataforma de la remodelación de la RAF de Cartagena con un plazo de redacción de 18 meses, contrato posteriormente rescindido.

#### **b) 2013-2015. CAMBIO DE UBICACIÓN A MANDARACHE.**

El incremento de la valoración de las actuaciones previstas en el Estudio Informativo, junto con la coyuntura económica, influyó en el estudio de otras soluciones de integración, de modo que en 2013 el Ayuntamiento de Cartagena propuso que se estudiara una nueva ubicación de la estación, en una parcela de su titularidad en la zona de Mandarache.

A tal efecto, a lo largo de 2013, el Ministerio de Fomento realizó un estudio previo de alternativas de integración del ferrocarril en Cartagena en el que se compararon dos alternativas:

- traslado de la estación ferroviaria a una parcela de titularidad municipal en la zona de Mandarache, de conformidad con la citada propuesta municipal;
- integración urbana del actual pasillo ferroviario sustituyendo el soterramiento por pasos inferiores (vehículos y peatones) y tratamientos paisajísticos, manteniendo el acceso y la estación existentes.



En el Consejo de Administración de 20 de febrero de 2014 se acordó el cambio del emplazamiento de la estación y la rescisión del contrato de la redacción del proyecto básico, que se hizo efectiva en diciembre del mismo año.

En el Consejo de Administración de 24 de marzo de 2014 se materializa el acuerdo de la redacción y dirección del proyecto de la nueva estación ferroviaria en la ciudad de Cartagena, mediante la autorización de la firma de una nueva Adenda al acuerdo marco, que tuvo lugar el 25 de marzo.

En base a dicha Adenda, ADIF-AV contrató en julio de 2014 la redacción del proyecto de la nueva estación de Cartagena en la zona de Mandarache, aprobándose la resolución de impacto ambiental el 10 de febrero de 2015.

Como consecuencia de estos acuerdos en el seno del Consejo de Administración, se inició la redacción de un nuevo Protocolo de Colaboración que se adaptaría al nuevo diseño de la actuación de integración, y recogería los compromisos a asumir por todos los socios.

### **C) 2015-2016. MANTENIMIENTO DE LA ESTACIÓN EN LA ACTUAL UBICACIÓN.**

Tras la toma de posesión de la nueva Corporación Municipal, habiendo manifestado el Alcalde por escrito en julio de 2015 la intención de mantener la ubicación de la actual estación de ferrocarril, situada en la Plaza de Méjico, en enero de 2016 ADIF-AV suspendió la ejecución del contrato de redacción del proyecto de la nueva estación ferroviaria hasta que, en el seno del Consejo de la Sociedad, se llegase a un acuerdo respecto a la ubicación de la estación.

Adicionalmente, en el Pleno de la Asamblea Regional, de julio de 2016, se aprueba la moción para solicitar el «*mantenimiento y remodelación de la actual estación de ferrocarril de Cartagena como estación para llegadas y salidas del AVE*».

Finalmente, el Consejo de Administración de 13 de diciembre de 2016 acordó:

- Mantener la ubicación de la actual estación de ferrocarril (retomando el proyecto inicial).
- Rescindir el contrato de redacción del proyecto de la nueva estación en la zona de Mandarache, que deberá ser abonado por CAV.



- Encomendar al Ministerio de Fomento (MITMA) la redacción de los estudios y análisis previos necesarios de alternativas y del Estudio Informativo correspondiente, y a ADIF-AV la redacción del proyecto que resulte de dicho Estudio; financiando CAV dichos trabajos.
- Realizar un análisis del coste actualizado de esta nueva propuesta y de las fuentes de financiación del mismo, y redactar, en caso necesario, una adenda al protocolo de 2006 en el que se establezcan los nuevos compromisos que deberán asumir los socios.

#### **D) 2017-2018. ESTUDIO DE ALTERNATIVAS Y ACUERDO PARA LA LLEGADA EN SUPERFICIE DE LA ALTA VELOCIDAD A LA CIUDAD DE CARTAGENA.**

El 31 de julio de 2017 se firmó una Adenda al Acuerdo Marco Regulador de las relaciones entre CAV y ADIF, para la financiación de la redacción y dirección de un estudio previo de viabilidad y alternativas de las actuaciones necesarias para la remodelación de la RAF de Cartagena.

El estudio previo de viabilidad y alternativas presenta dos alternativas:

➤ **Alternativa 1, «Integración permeable ferrocarril-ciudad».** Coste estimado es de **47.400 miles de €** y plazo de 45 meses.

- Estación en superficie en la actual ubicación, con una nueva playa de vías y andenes para atender los nuevos tráfico de alta velocidad, adaptando y ampliando el actual edificio de viajeros ocupando parte de los terrenos anexos.
- Actuaciones de mejora de la permeabilidad urbana del ferrocarril (pasos a distinto nivel para tráfico rodado y pasarelas peatonales) y tratamientos de borde para la integración (pantallas acústicas, arbolado...).
- Soterramiento de la A-30 (antiguo Paseo de Alfonso XIII) en su cruce con la trama ferroviaria, considerado imprescindible por el Ayuntamiento.

Esta Alternativa es compatible con la planificación prevista para la llegada de la Alta Velocidad a Cartagena y no impediría acometer un futuro soterramiento.

➤ **Alternativa 2 «Integración con soterramiento».** Coste estimado de **136.300 miles de €** y plazo de 76 meses.



- Soterramiento de la traza ferroviaria a partir del ramal a Escombreras.
- Estación, playa de vías y andenes según el Estudio Informativo aprobado en 2009. Debido a que el esquema de vías de la estación en dicho Estudio Informativo no tiene la capacidad necesaria para soportar los tráficos previstos, se incrementaron para el estudio las longitudes de vías y andenes.

A los costes de integración ferroviaria de ambas alternativas debía sumarse los costes de integración urbana y de la propia sociedad, con el siguiente resultado:

miles de €

	ACTUACIONES INTEGRACIÓN FERROVIARIA	URBANIZACIÓN	PERMEAB.	SOTERRAM. A-30	DEMOLICIÓN VIADUCTO	COSTES OPERATIVOS SOCIEDAD	TOTAL
<b>ALTERNATIVA 1</b> Integración permeable ferrocarril-ciudad	47.400	10.000	2.400	16.800	8.400	2.000	87.000
<b>ALTERNATIVA 2</b> Integración con soterramiento	136.300	16.000			8.400	2.000	162.700

En el **Consejo de Administración de 28 de mayo de 2018**, se acordó desarrollar la denominada **Alternativa 1**, con la **oposición de los consejeros del Ayuntamiento**.

Adif y Adif-AV asumirían el coste actualizado de la llegada de la alta velocidad a Cartagena, compromiso adquirido en el Protocolo de 2006, que ascendería a los 47.400 miles citados, el Gobierno de la Región de Murcia y el Ayuntamiento aportarían las cantidades comprometidas en el protocolo, que ascienden a 1.470 y 0,630 miles, respectivamente, y el importe restante, estimado en 37.500 miles, sería aportado por los socios de acuerdo a su porcentaje accionarial en la Sociedad.

En resumen:

miles de €

SOCIO	APORTACIONES		
	DIRECTA	A TRAVÉS DE CAV	TOTAL
GRUPO FOMENTO	47.400	50% 37.500 = 18,75	66.150 (76,0 %)
GOBIERNO DE MURCIA	1.470	25% 37.500 = 9,375	10.850 (12,5 %)
AYTO. CARTAGENA	630	25% 37.500 = 9,375	10.000 (11,5 %)
<b>TOTAL</b>	<b>49.500</b>	<b>37.500</b>	<b>87.000</b>



## E) 2018-2023. INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL CON SOTERRAMIENTO Y NUEVA VARIANTE PARA MERCANCÍAS.

El 7 de junio de 2018, el Pleno del Ayuntamiento acordó por unanimidad trasladar a la Sociedad una declaración institucional por la que se solicitaba una solución que no generase muros que dividiesen la ciudad ni estrangule su crecimiento, apostando por la intermodalidad y el soterramiento y la llegada a Cartagena del ferrocarril por un pasillo ferroviario de nueva planta.

El Consejo de Administración, en su sesión de fecha **19 de julio de 2018**, una vez tenido conocimiento de la declaración institucional del Pleno del Ayuntamiento de Cartagena, acordó **dejar en suspenso el desarrollo de la Alternativa 1, aprobada solo dos meses antes**, y solicitar a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento el inicio de un nuevo estudio de alternativas que recoja entre otras la solución propuesta por el Ayuntamiento.

En la reunión del Consejo de Administración del **22 de febrero de 2019** se presentó el «*Estudio de alternativas de acceso en alta velocidad de Cartagena*» que contiene 7 alternativas, con variantes (12 alternativas en total), con los respectivos condicionantes ambientales y urbanísticos, incluyendo sus costes.

Alternativa	Viajeros	Mercancías	Integración urbana (soterramiento)	Conexión ZAL	Observaciones
0	Corredor actual	Corredor actual	0,8 Km.	No	E.I aprobado
1	Exterior. Reserva planeamiento	Exterior. Reserva planeamiento	1,7 Km.	Sí	Propuesta del Ayto.
2	Exterior. Variante La Palma	Exterior. Variante La Palma	1,7 Km.	Sí	
3A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	0,8 Km.	Sí	
3B	Corredor actual	Exterior. Variante La Palma	0,8 Km.	Sí	
4A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	3,3 Km.	Sí	
4B	Corredor actual	Exterior. Variante La Palma	3,3 Km.	Sí	
5	Exterior. Reserva planeamiento	Exterior. Reserva planeamiento	1,5 Km.	Sí	Variación de 1 Propuesta del Ayto.
6A	Corredor actual	Exterior. Reserva planeamiento	1,0 Km.	Sí	Nuevo trazado del soterramiento

La solución propuesta por el Comité Técnico al Consejo fue la **alternativa 3A**, consistente en la separación del tráfico de viajeros y de mercancías: el trazado actual para el tráfico de viajeros y una



variante para el tráfico de mercancías que conecte con la dársena de Escombreras y la ZAL de Los Camachos. De este modo, se mantendría la solución contemplada en el Estudio Informativo vigente (2009) con un soterramiento de 0,8 km, con posibilidad de incrementarse hasta 3,3km (Alternativa 4A).

Los costes estimados para esta alternativa son de **261.230 miles de €** con el siguiente desglose: **186.080 miles** del trazado para **viajeros** y **75.150 miles** de la **variante para mercancías**.

En el caso de **incrementarse el soterramiento hasta 3,3km**, los costes estimados (con IVA) de las obras se establecen en **343.780 miles**, al elevarse hasta **268.630** el trazado para **viajeros**.

Adicionalmente, es necesario **añadir el coste de los proyectos, direcciones de obra, asistencias técnicas, etc.** Según estimaciones de ADIF:

	miles de €	
	Alternativa 3A	Alternativa 4A
Viajeros	186.079,81	268.627,50
Mercancías	75.152,24	75.152,24
<b>Total obras (con IVA 21%)</b>	<b>261.232,05</b>	<b>343.779,74</b>
Redacción de Proyectos (2,5%)	6.530,80	8.594,49
Dirección Redacción de Proyectos (5%/coste Proyecto)	326,54	429,72
DO, AT, S Salud, A Ambiental y C Calidad (9,0%)	23.510,88	30.940,18
<b>Total obras con Proyectos, DO, AT (con IVA)</b>	<b>291.600,28</b>	<b>383.744,13</b>
Expropiaciones (sin IVA)	677,71	677,71
<b>Total obras con Proy, DO, AT, etc. y Expropiaciones</b>	<b>292.277,99</b>	<b>384.421,84</b>

Del acta del Consejo se desprende la existencia de **consenso en la aceptación de las soluciones 3A y 4A**, si bien se manifiesta que es **necesario profundizar el estudio de los condicionantes y costes económicos** antes de adoptar una decisión definitiva. Entre estos condicionantes destaca la posibilidad de que la **contaminación de los suelos de El Hondón**, adyacentes a la zona a soterrar, puedan determinar la necesidad de realizar la previa descontaminación, retrasando y encareciendo el proyecto.

Finalmente, los acuerdos alcanzados en dicho Consejo de Administración son:



- **Dar continuidad a las actuaciones necesarias para la llegada de la alta velocidad por el corredor de acceso actual**, garantizando su compatibilidad con soluciones de integración urbana del ferrocarril, en particular con la contemplada en el estudio informativo vigente.
- Proponer al Ministerio de Fomento (**MITMA**) la redacción de un **nuevo estudio informativo de una variante para el transporte de mercancías** que conecte con la dársena de Escombreras y la ZAL de Los Camachos, evitando el paso por tramos urbanos.

Desde entonces el MITMA está redactando el estudio informativo del nuevo acceso a la dársena de Escombreras del puerto de Cartagena (adjudicado a INECO en mayo de 2019 por 490 miles).

Casi dos años después, en **diciembre de 2021 se constituyó un grupo de trabajo** con representantes de todos los socios con el objetivo de analizar la solución definitiva a desarrollar para la integración del ferrocarril en la ciudad, al cual fueron presentados distintos estudios de ADIF-AV y CAV.

Como resultado final, en febrero de 2023 se presentó el «**Análisis funcional de la red arterial ferroviaria de Cartagena**», elaborado por ADIF-AV.

La solución a plantear es la que contempla el acceso a la ciudad de Cartagena por el corredor actual soterrado y la llegada a la actual estación en superficie, de tal modo que se garantiza la finalización de la integración ferroviaria en menor tiempo, puesto que dispone de una Declaración de Impacto Ambiental en vigor y los estudios de caracterización de suelos confirman su viabilidad técnica y ambiental.

Además, como novedad, con el objeto de mejorar la integración urbana del acceso al barrio de Torreciega, y tras un análisis preliminar, se ha considerado adecuado eliminar el paso superior de la Avenida del Pintor Portela (carretera RM-F-35) mediante la depresión de la traza de la línea ferroviaria Cartagena - Escombreras.

El **Consejo de Administración de 1 de febrero de 2023 se da por informado de esta nueva solución de integración**, que se encuentra en línea con la decisión del consejo de 22 de febrero de 2019, y de los **siguientes pasos** a seguir (firma de un **nuevo protocolo, licitación** por CAV, bajo la dirección de ADIF-AV, del **anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos necesarios** y la licitación de un **estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera**, para lo que sería preciso que los socios



aporten fondos a la sociedad, , y la **firma de un convenio con los compromisos de las partes con carácter previo al inicio de las obras**), y **aprueba el nuevo protocolo a firmar**.

**Como se acordó en este Consejo, el 17 de marzo de 2023 se firmó un nuevo protocolo, entre CAV, MITMA y los 4 socios.** El protocolo aclara que el mismo no supone la asunción de compromisos jurídicos ni económicos por parte de los socios, incluyendo la salvaguarda de la necesidad de **firma con carácter previo al inicio de la ejecución de las obras de un convenio** que determine las obligaciones a asumir por cada una de las partes en la integración del ferrocarril en relación con la **financiación, organización y ejecución de las actuaciones a desarrollar**.

Por tanto, se va a iniciar en 2023 las labores definitivas de concreción de la operación de integración, y la estimación de sus costes en base a un proyecto constructivo, pudiéndose **cuestionar la necesidad de haber constituido la sociedad en un momento en el que la solución a adoptar era objeto de discusión** entre los distintos niveles territoriales implicados, si bien los **costes de funcionamiento** de la sociedad durante este periodo **han sido contenidos**.

La **principal incertidumbre** existente actualmente es la **repercusión de la contaminación de los terrenos de El Hondón** en la solución propuesta, ya que como indicamos en el siguiente apartado, las cerca de 100 Hectáreas de superficie del ámbito de El Hondón, **adyacentes a las vías a soterrar y a la Estación**, están **declaradas suelo contaminado** por la existencia pasada de **industrias contaminantes**. Además, la existencia de las propias **instalaciones de ADIF** supone la necesidad de valoración de **contaminación por hidrocarburos en la parte correspondiente a la obra ferroviaria**.

La declaración de un suelo como contaminado obliga a realizar las actuaciones necesarias para proceder a su **limpieza y recuperación, pudiendo interferir y encarecer las actuaciones de soterramiento**. Así, en la presentación del «*análisis funcional de la red Arterial Ferroviaria de Cartagena*» de 2023 se indica que se ha realizado un estudio específico de la repercusión en el tramo a soterrar, con el siguiente resultado: «*Investigación de la **calidad de suelos y aguas subterráneas**: Se ha detectado contaminación por hidrocarburos y metales pesados. Concluye con*



la necesidad de efectuar una **valoración de riesgos** para determinar la compatibilidad del suelo con su uso previsto y los procesos constructivos a acometer en caso desfavorable»<sup>11</sup>.

En desarrollo de las previsiones del protocolo, se encuentra en fase de borrador un convenio entre CAV y ADIF-AV con el objeto de que CAV licite y ADIF-AV dirija la redacción del **anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos necesarios**, por un importe estimado de **7.000 miles de €**. La realización de estos trabajos **incluye la caracterización del suelo** para determinar su compatibilidad con el uso previsto y los procesos constructivos a acometer en caso desfavorable.

Paralelamente, se propondrá al Consejo la aportación por parte de los socios de un **nuevo préstamo participativo en función de su porcentaje en el capital social**, para financiar la elaboración de estos proyectos y sostener los gastos de la sociedad. En esta estimación no se incluye el **estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera**, que será abordado posteriormente.

A continuación, se detallan los **estudios y proyectos financiados hasta el momento** por la Sociedad para el desarrollo de la actuación ferroviaria.

				miles de €
AÑO	PROYECTOS ESTUDIOS FERROVIARIOS	Concepto	Adjudicatario	IMPORTE
2010	Estudio de Cartografía	Estudio	Caribersa	4,10
		Dirección	ADIF-AV	0,18
	Estudio Geológico geotécnico	Estudio	Intemac	336,92
		Dirección	ADIF-AV	16,42
2011	Proyecto básico Plataforma RAF Cartagena	Redacción	UTE Prointec-Arenas & Asociados, Ingeniería de Diseño y MECSA	718,37
		Dirección	ADIF-AV	33,98
		A.T. Dirección	INECO	4,90
2014	Proyecto Nueva estación Cartagena	Redacción	INECO	121,75
		Dirección	ADIF-AV	5,99
2017	Estudio viabilidad y alternativas Remodelación RAF Cartagena	Estudio	INECO	68,00
		Dirección	ADIF-AV	3,98
2022	Estudio exploratorio calidad suelo y aguas subterráneas	Estudio	Hera Holding Habitat, Ecología y Restauración Ambiental	16,69
<b>TOTAL</b>				<b>1.331,28</b>

<sup>11</sup> En el texto del Estudio se indica:

*«Teniendo en cuenta los resultados analíticos obtenidos en las muestras de suelo y aguas subterráneas, y habiéndose considerado los respectivos valores de incertidumbre, se obtienen valores superiores a los indicados por los estándares de calidad para el caso del antimonio, arsénico, cadmio, cobre, mercurio, plomo, selenio, zinc (NGR para la Región de Murcia), TPH (Anexo IV del R.D. 9/2005) y benzo(a)pireno (NGR para suelo industrial recogido en el Anexo V del R.D. 9/2005) en suelos; y para el caso del arsénico, cadmio, mercurio, plomo y zinc (valores de intervención de la Normativa Holandesa) en aguas subterráneas. Por tanto, el informe expone que existe la necesidad de la realización de una **valoración de riesgos en el emplazamiento para determinar la compatibilidad del suelo en relación con su uso presente y futuro**».*



Debe tenerse en cuenta que **tanto los trabajos de 2011 como los de 2014 se resolvieron antes de su finalización, con un coste final de 757 y 128 miles, respectivamente**, y que en el caso de la Estación de Mandarache, al abandonarse esta opción, los trabajos no resultan útiles a la solución final.

Existe además una serie de costes de **estudios realizados por el MITMA y ADIF-AV que no figuran en los datos anteriores**. A título de ejemplo, para la elaboración por ADIF-AV del «*Análisis funcional de la red arterial ferroviaria de Cartagena*» se han realizado estudios del drenaje de la cuenca pluvial, de la red de saneamiento de Torreciega y Los Mateos, en el cruce con el tramo soterrado, del encaje del marco de soterramiento entre las pilas y la cimentación del viaducto de la autovía A30, de caracterización de los suelos y un estudio arqueológico, siendo financiado por CAV exclusivamente el de caracterización del suelo y el arqueológico.

A estos importes habría que añadir las ejecuciones directas por parte de ADIF y ADIF-AV, por considerarse “fuera de convenio”, y que comprenden al menos las siguientes:

- **Obras no ferroviarias de la estación:** con fecha 8 de marzo de 2019 ADIF contrató una asistencia técnica para la elaboración de alternativas, anteproyecto y proyecto de ejecución para la rehabilitación integral de la estación de Cartagena por un importe de 420 miles de €. Las obras han sido adjudicadas por **5.150 miles de €** y la asistencia técnica ha sido licitada por 370 miles (IVA incluido en todos los casos).
- **Coste de la llegada del AVE a Cartagena**, cuyas obras fueron iniciadas en 2019 en un tramo de 500 metros a efectos fundamentalmente de impedir la caducidad de la DIA. Actualmente se encuentran en distintas fases de estudio, y redacción de proyectos varios tramos del trazado.

### 1.3. EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES URBANÍSTICAS

Conforme a las previsiones iniciales contenidas en el Protocolo de 2006, la operación de integración **se financiaría entre otras fuentes mediante la cesión a CAV por parte de ADIF y del Ayuntamiento de Cartagena de los terrenos no necesarios para el ferrocarril por haberse soterrado o trasladado las instalaciones ferroviarias y el aprovechamiento urbanístico municipal** vinculado a los mismos.

A estos efectos, la Administración de la Región de Murcia y el Ayuntamiento de Cartagena, en el ejercicio de sus competencias urbanísticas, procederían a redactar y aprobar las modificaciones necesarias del planeamiento urbanístico vigente, y CAV desarrollaría la urbanización y puesta en mercado.

Esta operación estaba relacionada a la previsión de crecimiento de la ciudad hacia el área conocida como “El Hondón”, motivo que justificaba el soterramiento de la traza ferroviaria a fin de evitar la existencia de una muralla entre esta zona y la ciudad. En la presente imagen extraída de la presentación del análisis funcional de 2023 puede verse la ubicación tanto de El Hondón como de los terrenos de la estación:



En cumplimiento de las previsiones contenidas en el Protocolo de 2006<sup>12</sup>, el **2 de octubre de 2007** se aprobó definitivamente la **Modificación Puntual Nº 114, “El Hondón”**, del Plan General de

---

<sup>12</sup> «Con cargo a las plusvalías (descontados los costes de urbanización) se financiarán las actuaciones previstas en el Anexo por un importe de 18,7 Millones de euros a cuyo efecto la planificación urbanística preverá como mínimo, en el ámbito delimitado al efecto por la liberación de los terrenos del uso ferroviario, una edificabilidad de 46.800 metros cuadrados de techo edificable, garantizando que al menos un ochenta por ciento del mismo se destinen al uso residencial y el resto al uso terciario».



Ordenación Urbana (PGOU) de Cartagena, por Orden Resolutoria del Consejero de Obras Públicas, Vivienda y Transportes. Esta modificación puntual afecta al ámbito del Plan Especial de la Estación, con una **edificabilidad de 0,582 m<sup>2</sup><sub>t</sub>/m<sup>2</sup><sub>s</sub>**, que suponen **46.800 m<sup>2</sup> edificables**, de los que el 80% serán de uso residencial mínimo y el resto de uso terciario.

Ante el aumento de costes que, según el Estudio Informativo de 2009, supondría la obra ferroviaria con respecto a la prevista en el Protocolo, se planteó al Ayuntamiento la necesidad de obtener mayores ingresos procedentes de las plusvalías de los terrenos liberados del servicio ferroviario, que los que inicialmente preveía el Protocolo.

El Ayuntamiento, receptivo a la necesidad planteada, estudió diversos supuestos de incremento de edificabilidad, con respecto a la Modificación Puntual nº 114.

Tras varias reuniones con Ayuntamiento y Comunidad Autónoma para unificar criterios en el planteamiento de una Modificación Puntual del PGOU con el objetivo de incrementar la **edificabilidad hasta el 0,631 m<sup>2</sup><sub>t</sub>/m<sup>2</sup><sub>s</sub>**, el Pleno del Ayuntamiento de 15 de marzo de 2011 aprobó provisionalmente el Avance de la **Modificación Puntual Nº 134** del PGOU de Cartagena, que se aprobó definitivamente por la Consejería de Obras Públicas y Ordenación del Territorio el **29 de diciembre de 2011**.

PARÁMETROS	Modif. 114	Modif. 134
Superficie del ámbito (m <sup>2</sup> s)	80.412	100.926
suelos ADIF	80.412	100.926
<b>Edificabilidad (m<sup>2</sup>t)</b>	<b>46.800</b>	<b>63.684</b>
Residencial	37.440	50.640
Terciario	9.360	13.044
<b>Aprovechamiento medio de la Actuación (m<sup>2</sup><sub>t</sub>/m<sup>2</sup><sub>s</sub>)</b>	<b>0,582</b>	<b>0,631</b>

El Ayuntamiento inició la redacción del **Plan Especial del ámbito de la Estación, paralizada desde 2013 a la espera de conocer las nuevas condiciones del ámbito con el futuro diseño de la Estación y del trazado ferroviario** que se proyecte. Tras su aprobación inicial, la Sociedad, debe licitar la redacción de los proyectos de urbanización y de innecesariedad de reparcelación, ya que cuenta con la encomienda correspondiente del Consejo de Administración del 26 de junio de 2009.



Posteriormente, la revisión del PGOU de 29 de diciembre de 2011 fue **declarada nula por el Tribunal Superior de Justicia y por el Tribunal Supremo en el año 2017**. La revisión incorporaba la Modificación Puntual nº134 “Estación de Ferrocarril”, también anulada.

En consecuencia, el **planeamiento vigente sigue siendo** el Plan General Municipal de Ordenación de 1987 y la edificabilidad del ámbito sería la del anterior planeamiento, la **Modificación puntual Nº 114, “El Hondón” (46.800 m<sup>2</sup>)**.

En cualquier caso, estos parámetros **deben modificarse con la definición de la nueva solución ferroviaria** para la Estación de Cartagena. En tal sentido, el Protocolo de 2023 señala que el Gobierno de la **Región de Murcia** y el **Ayuntamiento de Cartagena** colaborarán en la **definición de las necesidades urbanísticas, de intermodalidad y movilidad urbana**, con el objeto de conseguir la mejor implantación de la solución en la trama urbana **adecuando el planeamiento urbanístico a la solución acordada**.

Debe destacarse que el Protocolo de 2023 **no hace referencia a la cesión de suelo y derechos urbanísticos** por los socios **como fuente de financiación**, ni en consecuencia a las funciones de urbanización y venta por parte de CAV. La sociedad considera que esta forma de financiación **será minoritaria** y se recogerá en el Convenio que se firme con carácter previo al inicio de las obras.

La relevancia de esta financiación puede verse afectada por la **inseguridad existente sobre la necesidad de descontaminación de los terrenos de El Hondón**, ya que puede **influir indirectamente en el valor de los terrenos de ADIF**.

Las cerca de 100 Hectáreas de superficie del ámbito de El Hondón, **adyacentes a las vías a soterrar y a la Estación**, estaban ocupadas desde principios del siglo XX por instalaciones Industriales de Fertilizantes Españoles S.A. (FESA). En la década de los noventa, una parte del ámbito pasó a ser propiedad de ERCROS S.A., que continuó la actividad de producción de fosfato bicálcico y sulfato de potasa hasta finales de 2001 y, la otra parte, pasó inicialmente a titularidad del Instituto de Crédito Oficial (ICO) quien, finalmente, la vendió a la empresa municipal-regional Polígono para el Desarrollo de Cartagena SA (PODECASA).



Este uso industrial ha ocasionado contaminación en los terrenos con presencia de metales pesados, procedentes de cenizas de tostación de piritas, y por fosfoyesos, fracción sólida de la lixiviación ácida de fosfato de roca.

**Previamente al desarrollo urbanístico** de los terrenos de El Hondón es necesario proceder a la **descontaminación** de éstos, lo que requiere, entre otros trámites, la Declaración de Suelo Contaminado.

Actualmente se está **redactando el Proyecto de Remediación del emplazamiento de “El Hondón”**, que pretende dar respuesta a los requerimientos emitidos dentro del marco del expediente de declaración de suelo contaminado por la Dirección General de Medio Ambiente de la Consejería de Agua, Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente de la Región de Murcia. Este proyecto tiene como objeto adicional no dificultar las actuaciones necesarias para un futuro desarrollo de El Hondón, de acuerdo con el planeamiento urbanístico vigente.

A continuación, se detallan los estudios y proyectos financiados por la Sociedad para el desarrollo de su actividad social.

		miles de €
AÑO	PROYECTOS URBANÍSTICOS	IMPORTE
2009	Tasación terrenos ADIF por SEGIPSA.	9,48
200910	Proyecto y obras de demolición naves en desuso ubicadas en el recinto de la Estación de Cartagena.	43,31
	<b>TOTAL</b>	<b>52,79</b>

#### 1.4. PROTOCOLO DE 17 DE MARZO DE 2023

Como resultado del grupo de trabajo creado en el seno de la sociedad, en febrero de 2023 se presentó el «*Análisis funcional de la red arterial ferroviaria de Cartagena*», elaborado por ADIF-AV, dándose por informado el Consejo de Administración de 1 de febrero de 2023 de la solución de integración planteada.

Como se acordó en este Consejo, el **17 de marzo de 2023** se firmó un nuevo protocolo, entre el MITMA, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena, ADIF, ADIF-AV y CAV, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena.



Este Protocolo remarca la **ausencia de obligaciones jurídicas y económicas** de los firmantes hasta en tres ocasiones<sup>13</sup>, recogiendo una serie de principios y líneas generales de actuación que han de regir la colaboración de las partes en la definición y ejecución de un proyecto común, siendo necesaria la concreción de la estimación de costes y su financiación en un posterior convenio.

Conforme a la cláusula primera, expresa las voluntades de los firmantes de establecer el marco general para el desarrollo de las actuaciones de integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena, y la intención de los mismos de iniciar la redacción del anteproyecto, los proyectos básico y constructivos necesarios para el desarrollo de la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena, sobre la base de la solución contemplada en las reuniones técnicas mantenidas en el grupo de trabajo de la Sociedad Cartagena Alta Velocidad.

Si bien no se hace referencia expresa al «Análisis funcional de la red arterial ferroviaria de Cartagena», elaborado por ADIF-AV en febrero de 2022 y adoptado por el Consejo de Administración de dicha fecha, sí se recoge, de forma muy amplia, la solución contenida en el mismo, al señalarse en la cláusula primera<sup>14</sup> que «Esta solución contempla el acceso de alta velocidad a Cartagena por el corredor actual, soterrando desde la Avenida Pintor Portela hasta la futura prolongación de la avenida Alfonso XIII (actual A-30), y con llegada a la actual estación en superficie que se adapta a esos nuevos servicios y se remodela de forma integral, con ampliación del número de vías y andenes, así como del edificio de viajeros. Además, se considera la depresión

---

<sup>13</sup> «Novena. Naturaleza del protocolo.

El presente Protocolo, suscrito en virtud el artículo 3 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público, no supone ninguna obligación jurídica ni de otro tipo para las partes, ni ningún deber de exclusividad, entendiéndose las partes que pueden acudir a otros canales diferentes de los aquí expuestos si consideran que pueden conllevar un mejor cumplimiento de sus fines, y, en todo caso, su ejecución deberá ser atendida con sus medios personales y materiales. Todo ello, sin perjuicio de los posteriores convenios que deriven de la aplicación de este Protocolo, cuyos proyectos y financiación determinarán el coste para todas las partes».

#### «Tercera. Financiación

El presente Protocolo no supone gasto alguno ni dará lugar a contraprestación financiera entre las partes firmantes, sin perjuicio de que los convenios y documentos que instrumenten las operaciones jurídicas y financieras en que puedan materializarse las intenciones expresadas en este protocolo puedan generar dicho gasto».

<sup>14</sup> Por su parte, en el expositivo se indica que «VI. La solución a plantear es la que contempla el acceso a la ciudad de Cartagena por el corredor actual soterrado y la llegada a la actual estación en superficie, de tal modo que se garantiza la finalización de la integración ferroviaria en menor tiempo, puesto que dispone de una Declaración de Impacto Ambiental en vigor y los estudios de caracterización de suelos confirman su viabilidad técnica y ambiental.

Además, con el objeto de mejorar la integración urbana del acceso al barrio de Torreciega, y tras un análisis preliminar, se ha considerado adecuado eliminar el paso superior de la Avenida del Pintor Portela (carretera RM-F-35) mediante la depresión de la traza de la línea ferroviaria Cartagena - Escombreras».



de la línea de Cartagena - Escombreras en el cruce con la Avenida Pintor Portela para la mejora de la integración del ferrocarril en la ciudad».

Teniendo en cuenta la novedad que supone la propuesta de depresión de la traza ferroviaria de la línea Cartagena - Escombreras en su cruce con la Avenida Pintor Portela, el MITMA realizará las actuaciones necesarias para adecuar el Estudio Informativo aprobado en 2009.

Del protocolo se desprende el siguiente iter procedimental:

1. CAV licitará la **redacción del anteproyecto y proyectos básico y constructivos** de integración del ferrocarril en la ciudad, que serán dirigidos por ADIF-AV. A tal efecto se firmará el convenio entre ambas entidades.
2. CAV encargará la redacción de un **estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera** de la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena.
3. Una vez redactado el proyecto de integración y **con carácter previo al inicio de la ejecución de las obras**, se suscribirá un **nuevo convenio** para determinar las **obligaciones a asumir por cada una de las partes** en la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena en relación con la **financiación, organización y ejecución de las actuaciones** a desarrollar, así como los **proyectos complementarios** necesarios (por ejemplo, **urbanización**) para completar la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena.

Por lo que respecta a la **financiación**, se remite por tanto al **futuro convenio**, siendo la única cláusula recogida en el Protocolo una **declaración de principios** sobre el común propósito de los firmantes de que la Sociedad disponga de los recursos necesarios para **garantizar su viabilidad**<sup>15</sup>.

Se aclara también que en el caso de obtener financiación externa para el proyecto (en especial fondos europeos) se repercutirá entre los socios en función de la elegibilidad de las actuaciones y, de acuerdo a la normativa correspondiente.

---

<sup>15</sup> «Las partes manifiestan su común propósito de que la Sociedad disponga de los recursos necesarios para garantizar su viabilidad, lo que se instrumentará mediante los documentos jurídicos oportunos».



Dado su carácter de declaración de intenciones, el Protocolo **no compromete la financiación a aportar por los socios a CAV** para la licitación del **anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos necesarios**, ni para el **estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera**. Como hemos indicado, la sociedad pretende llevar a una próxima reunión del Consejo tanto la firma del convenio con ADIF-AV para la dirección de los estudios como la concesión por parte de los socios de un **nuevo préstamo participativo en función de su porcentaje en el capital social**, para **financiar la elaboración de estos proyectos (estimados en 7.000 miles) y sostener los gastos de la sociedad**. En esta estimación no se incluye el estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera, que será abordado posteriormente.

Por lo que respecta a la **urbanización**, el Protocolo se limita a indicar que el Gobierno de la **Región de Murcia** y el **Ayuntamiento de Cartagena** colaborarán en la **definición de las necesidades urbanísticas, de intermodalidad y movilidad urbana**, con el objeto de conseguir la mejor implantación de la solución en la trama urbana **adecuando el planeamiento urbanístico a la solución acordada**.

Debe destacarse que el Protocolo **no hace referencia a la cesión de suelo y derechos urbanísticos** por los socios **como fuente de financiación**, ni en consecuencia a las funciones de urbanización y venta por parte de CAV. La sociedad considera que esta forma de financiación **será minoritaria** y se recogerá en el Convenio que se firme con carácter previo al inicio de las obras.

La relevancia de esta financiación puede verse influida por la **inseguridad existente sobre la necesidad de descontaminación de los terrenos de El Hondón**.

#### CONCLUSIONES:

1.- El nuevo Protocolo, dada su naturaleza, **no realiza una definición detallada de las actuaciones a ejecutar, los objetivos a lograr, los costes estimados y su financiación, ni un cronograma de ejecución**.

- Se limita a recoger la referencia genérica a la solución a desarrollar, sin recoger su importe estimado, ya que el mismo se obtendrá del proyecto constructivo a redactar.
- Tampoco se han fijado claramente los objetivos a alcanzar con las actuaciones (niveles de permeabilidad, equipamiento para la ciudad, reorganización de la movilidad, repercusión en el



tráfico, en la economía de la ciudad, el nº de metros cuadrados a liberar...) e indicadores para su medición.

- No existe un cronograma de ejecución ni una estimación del plazo de ejecución.

2.- La **financiación, organización y ejecución de las actuaciones** se remite al **posterior convenio** a firmar.

3.- **No se hace referencia a la cesión de suelo y derechos urbanísticos** por los socios como fuente de financiación, ni en consecuencia a las funciones de urbanización y venta por parte de CAV.

4.- **No compromete la financiación a aportar por los socios a CAV para la licitación del anteproyecto y los proyectos básicos y constructivos necesarios, ni para el estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera, que queda pospuesto a posteriores acuerdos del Consejo.**

5.- Como elementos positivos:

- Se establece la **cautela** de necesidad de **firma de convenio** con los compromisos de financiación como requisito **previo al inicio de ejecución de las obras**.
- Se incluye también una **declaración de principios** sobre el común propósito de los firmantes de que la Sociedad disponga de los recursos necesarios para **garantizar su viabilidad**.

## 2. VALORACIÓN DE LAS EXISTENCIAS

### 2.1. VALORACIÓN Y RECUPERABILIDAD DE LAS EXISTENCIAS

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

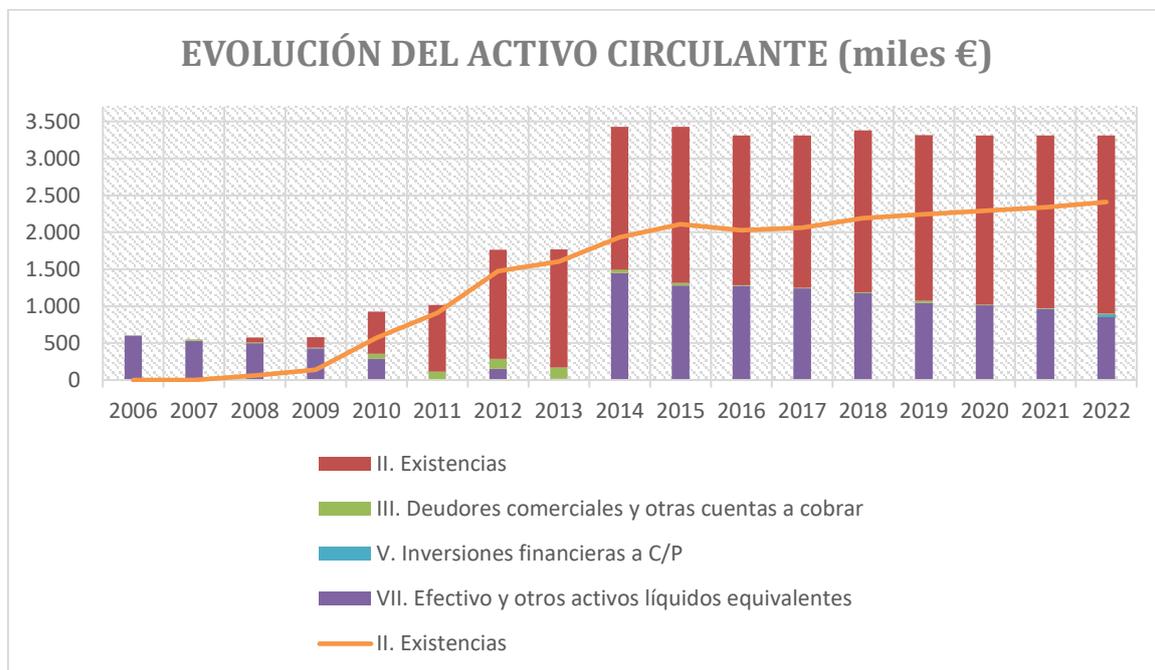
En el planteamiento inicial, el resultado del conjunto de actividades a realizar por las SIF para cumplimentar su objeto social tendría que ser equilibrado, tanto económica como financieramente. La desviación respecto a ese equilibrio, si se produjese, sólo se conocería, en términos globales, en el ejercicio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



Teniendo en cuenta la naturaleza y actividades de estas Sociedades, denominadas “monoproyecto”, **la totalidad de los gastos generales y financieros del ejercicio se reparten entre los trabajos de ejecución** de actuaciones de integración y de urbanización de solares, de modo que el **resultado contable es cero**<sup>16</sup>.

En aplicación del criterio contable anterior, **desde 2008 CAV capitaliza la totalidad de los gastos operativos y financieros**. Así, durante la vida de la sociedad, solo se han obtenido resultados por los ingresos financieros del periodo 2006-2015 (63 miles en total) y gastos por 58 miles en el ejercicio 2007, al no haberse aplicado el citado criterio contable en ese primer año de vida. En el **Anexo I se muestran el balance y cuenta de resultados** de la sociedad desde 2006 hasta la actualidad.

Esta contabilización supone que la principal partida del activo de la sociedad sean las existencias, como se muestra en el siguiente gráfico del activo circulante (que a su vez supone entre el 97 y el 100% del activo total):

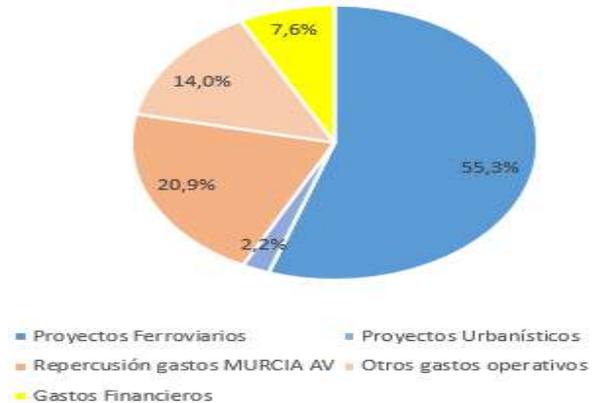


<sup>16</sup> Esta contabilización se basa en la consulta formulada al ICAC en 2006 por una de estas SIF, Barcelona Sagrera Alta Velocitat, S.A.



Mostramos a continuación una tabla con la composición de las existencias a 31/12/2022:

miles de €	
CONCEPTO	IMPORTE
Proyectos Ferroviarios	1.331,28
Proyectos Urbanísticos	52,79
Repercusión gastos MURCIA AV	503,40
Otros gastos operativos	337,63
Gastos Financieros	184,22
<b>TOTAL</b>	<b>2.409,32</b>



Como puede observarse, la sociedad activa la totalidad de los gastos como mayor valor de las existencias, pero no imputa los gastos activados (1.025 miles en total) a los distintos estudios, sino que los muestra en filas diferenciadas. **La imputación de estos gastos activados a proyectos concretos es necesaria para determinar el valor de cada uno de los proyectos, ya que serán atribuidos a los distintos socios.**

La valoración y recuperabilidad de las existencias es considerado por los auditores de cuentas como aspecto más relevante de la auditoría (AMRA), definido del siguiente modo en el informe de auditoría de 2021 y borrador de opinión de 2022:

*«Tal y como se indica en las notas 2.c y 4.f de la memoria abreviada adjunta la determinación del coste de las obras ferroviarias a realizar y la dificultad existente para estimar el precio de venta futuro de los terrenos que serán cedidos a la Sociedad a cambio de dichas obras requiere de estimaciones complejas que dificultan la determinación actual del valor neto de realización de las existencias. Esta circunstancia y la importancia del saldo de dicho epígrafe del balance son los factores por los que consideramos el valor neto de realización de las existencias un riesgo significativo y el aspecto más relevante de nuestra auditoría.»*

*El procedimiento de auditoría que, entre otros, hemos seguido para dar respuesta a dicho riesgo, ha consistido en circularizar a todos los socios, incluido aquel al que la Sociedad cederá las existencias ferroviarias, solicitando a todos ellos, entre otros, la confirmación acerca de las condiciones en las que dichas existencias serán transmitidas. Igualmente,*



*hemos evaluado si el detalle de la información incluida en la memoria abreviada adjunta en relación con esta cuestión era adecuada».*

La nota 2.c) de la memoria recoge dos incertidumbres:

- La relativa a la **determinación final de las actuaciones a realizar**, y en consecuencia su **coste**, y los **ingresos** a obtener **por la venta de los terrenos** que sean cedidos a la sociedad por sus accionistas (tasación de SEGIPSA de 2009, sin actualizar). En la nota se indica:

*«A pesar de que el Protocolo no contempla cómo serán financiados las posibles desviaciones en el coste final del proyecto y en la financiación derivada de las plusvalías generadas por las actuaciones urbanísticas, el carácter público de los accionistas y la actual forma de financiación de los proyectos en ejecución siguiendo un criterio de reparto acorde con la distribución del capital social entre ellos, hacen prever que el proyecto será finalizado sin contratiempo financiero.*

*En el caso que existan desviaciones, las diferencias de valoración que se produzcan cuando la Sociedad haya dado de baja la totalidad de los elementos entregados a cambio, serán asumidas por sus accionistas en base a los acuerdos que se adopten en el futuro».*

- La relativa a la **financiación de la sociedad**, informando del préstamo participativo concedido por los socios, con vencimiento en 2030, concluyendo que *«más allá del factor causante de duda acerca de los ingresos previstos en la enajenación de los terrenos que serán cedidos a la Sociedad, el carácter público de los accionistas y los acuerdos alcanzados al efecto mitiga las dudas respecto a la continuidad de la Sociedad, y sus necesidades futuras de financiación»*, incluyendo las cuentas anuales de 2022 una referencia al protocolo de 2023, que manifiesta el propósito de los accionistas de que la sociedad disponga de los recursos necesarios para garantizar su viabilidad.

Por su parte, la nota 4.f) de la memoria se señala:

*«Dado que el protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena y el Administrador de Infraestructura Ferroviarias para la remodelación de la red arterial ferroviaria de la ciudad de Cartagena establece en su exponendo sexto que el Ministerio de Fomento (actualmente Ministerio*



*de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana) se responsabiliza del coste de la llegada de la alta velocidad ferroviaria a Cartagena, la realización del valor de las existencias está garantizado, al tratarse la mayor parte de las existencias actuales de existencias de carácter ferroviario que en el futuro revertirán en dicho accionista.*

*Sin embargo, considerando el volumen y complejidad técnica de las actuaciones futuras a realizar por la Sociedad, tanto ferroviarias como urbanísticas, así como la dificultad para determinar el coste final de estas actuaciones y el valor de mercado futuro de los terrenos que ésta obtendrá a cambio de dichas actuaciones urbanísticas (véanse notas 1 y 2 (c)), la Sociedad considera que el resultado final de los ingresos futuros y los rendimientos económicos que finalmente se obtengan de su actividad no pueden ser estimados con fiabilidad».*

La respuesta dada a este riesgo por los auditores de cuentas ha consistido esencialmente en la circularización de los socios para que confirmen esta recuperabilidad del valor activado, y en particular (negrita añadido):

*«a) El Grupo Fomento va a adquirir las actuaciones de carácter ferroviario desarrolladas por CAV, **incluidos aquellos proyectos redactados, pagados y contabilizados como mayor valor de existencias pero que por modificaciones en el diseño de la Red Arterial Ferroviaria no van a ser finalmente ejecutados.** El precio de adquisición se corresponderá con el coste incurrido por CAV en la ejecución de dichas actuaciones ferroviarias, importe al que habrá que sumar los gastos operativos y financieros de la Sociedad en la parte que les sea imputable a los mismos. Las existencias ferroviarias por dichas actuaciones, a 31 de diciembre de 2022, se encuentran valoradas en la contabilidad por 1.331.280 euros (sin IVA) y los costes operativos y financieros, totales, incurridos por la Sociedad y registrados como mayor valor de existencias ascendían en esa misma fecha a 1.025.249 euros, cuyo importe total deberá asignarse en la parte que corresponda a las existencias ferroviarias y al resto de las existencias urbanísticas.*

*b) El precio que el Grupo Fomento pagará por las actuaciones ferroviarias de CAV será satisfecho mediante la entrega de terrenos liberados del Grupo Fomento cuyo valor será determinado mediante una casación independiente de los mismos en la fecha en la que se*



*produzca la transacción. Cualquier diferencia, en un sentido o en otro, entre el valor de las actuaciones ferroviarias entregados por CAV y el de los terrenos entregados por el Grupo Fomento, será compensada mediante la generación de un derecho de crédito que deberá ser cancelado por la parte que mayor valor haya recibido en la transacción.*

*c) Las existencias no ferroviarias o urbanísticas, por un valor a 31 de diciembre de 52.786 euros (sin IVA) más la parte proporcional de los costes operativos y financieros incurridos por la Sociedad en ejecución de dichas obras cuyo importe total a 31 de diciembre de 2022 es de 1.025.249 euros serán incorporadas como mayor valor de los suelos aportados a la Sociedad, y serán recuperadas por la Sociedad a través de la enajenación de dichos suelos tras las correspondientes actuaciones urbanísticas. Si dichas actuaciones urbanísticas no se llevasen a cabo, dichas existencias y particularmente la parte de las mismas existentes a 31 de diciembre de 2022, serán adquiridas por el Excmo. Ayuntamiento de Cartagena».*

El **Gobierno de la Región de Murcia**, a través del Secretario General de la Consejería de Presidencia y Fomento confirma dichas manifestaciones.

Por su parte, el **Ayuntamiento de Cartagena**, a través del Asesor Técnico de Hacienda del Órgano de Gestión Económica y Presupuestaria del Área de Función Pública, Hacienda y Calidad de Vida, acepta las consideraciones a) y b) si bien en cuanto al punto c) se indica que «**no se puede emitir opinión por cuanto se trata de adquirir una obligación económica y para ello habrá de adoptarse el oportuno acuerdo por el órgano competente municipal con la debida dotación presupuestaria al efecto (se precisaría valoración económica de existencias)**» (negrita añadido). Sin perjuicio de sugerir la **obtención de respuesta de otro órgano del Ayuntamiento**, dada la escasa relevancia actual de estas existencias, la falta de aceptación no es relevante a la hora de valorar la imagen fiel de las cuentas anuales, pero **muestra la necesidad de firma de un convenio en el que se fijen las obligaciones de financiación y asunción de responsabilidades de los socios.**

Más relevancia, esencial, tiene la valoración de las existencias ferroviarias, por lo que la **respuesta de ADIF y ADIF-AV** se torna trascendental. Conforme escrito de 21 de febrero de 2023, de la Presidenta de ambas entidades:



*«ADIF y ADIF-Alta Velocidad asumirán los riesgos y beneficios inherentes a las infraestructuras específicamente ferroviarias que construya Cartagena Alta Velocidad, S.A.*

*A esta fecha, esas actuaciones están en fase de desarrollo inicial puesto que, está prevista la suscripción del protocolo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, el Gobierno de la Región de Murcia, el Ayuntamiento de Cartagena, la Sociedad Cartagena Alta Velocidad, S.A., ADIF y ADIF-Alta Velocidad, para la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena, la cual fue aprobada por el consejo de administración de la Sociedad en su sesión del 1 de febrero de 2023.*

*En dicho protocolo se establece que “una vez redactado el proyecto de integración y con carácter previo al inicio de la ejecución de las obras, los firmantes manifiestan su intención de suscribir un nuevo convenio para la integración del ferrocarril en Cartagena en el que se concretarían las actuaciones a desarrollar, la ejecución y financiación de las mismas, así como los proyectos complementarios necesarios (por ejemplo, urbanización) para completar la integración del ferrocarril en la ciudad de Cartagena, y que vendría a sustituir al protocolo suscrito en 2006 actualmente extinguido”, por lo que será necesaria la firma de dicho convenio para establecer los compromisos y obligaciones de los socios en el desarrollo de la actuación.*

*Hay que señalar que es intención de todos los accionistas el realizar una distribución detallada de todas las actuaciones que vaya ejecutando la sociedad en función de la naturaleza de la inversión y su destino, y deberá llevarse a cabo su análisis de acuerdo con las características esenciales de las mismas en el seno de la Sociedad».*

Este escrito **remite al futuro convenio**. En especial el último párrafo parece querer dejar claro que ADIF y ADIF-AV no van a asumir todas las actuaciones, sino **exclusivamente las estrictamente ferroviarias, o un porcentaje de las que sean mixtas**, conforme se fije en el convenio. A este respecto, en otras sociedades de integración han surgido disputas relativas a qué socio debe asumir las **obras de soterramiento, y en particular los muros y losas**, ya que a juicio de ADIF al no ser



necesario para la operación ferroviaria sino para la integración urbana, deberían ser asumidas, al menos en parte, por el Ayuntamiento<sup>17</sup>.

**Respecto de los estudios ya realizados, al ser genéricos y afectar a la totalidad de la operación de integración, interpretamos que la respuesta de ADIF y ADIF-AV no supone su íntegra asunción.**

**En conclusión, CAV considera recuperable la totalidad del importe activado, por disponer del compromiso de los socios de asumir estos importes como parte de las actuaciones a recibir por los mismos, mientras que ADIF y ADIF-AV plantean la necesidad de que el nuevo convenio aclare la distribución de las mismas entre los socios.**

La valoración de la **posibilidad de activar en los balances de los socios la totalidad de estos gastos**, y en especial de aquellos relacionados con soluciones finalmente no acometidas, excede al ámbito subjetivo de este informe, y **debe ser adecuadamente analizado por los mismos** en el momento de su activación.

## 2.2. GASTOS REPERCUTIDOS POR MURCIA ALTA VELOCIDAD

En la puesta en marcha de CAV y Murcia Alta Velocidad, S. A., sociedades vinculadas, al compartir tres de los 4 accionistas<sup>18</sup>, los Consejos de Administración y la Dirección, decidieron que Murcia Alta Velocidad, S. A. asumiera inicialmente, de forma directa, gran parte de los costes generales de funcionamiento de ambas sociedades.

Así, dado su escaso nivel de actividad, a la espera de definir el proyecto a ejecutar y su financiación, desde su inicio a la actualidad CAV no cuenta con personal, ejerciendo como gerente-apoderada la Directora Gerente de Murcia Alta Velocidad, S.A., asumiendo junto con el otro trabajador de dicha empresa las labores necesarias para el mantenimiento de la actividad de CAV.

---

<sup>17</sup> Este es un problema que afecta a otras sociedades de integración del ferrocarril, y que ADIF y el MITMA pretenden abordar mediante una modificación de la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario, actualmente en fase de anteproyecto de ley, en la que se establece que en este tipo de actuaciones ADIF y ADIF-AV asumirían un máximo del 50% del coste de los pasos superiores y/o inferiores y del 30% de los soterramientos.

<sup>18</sup> Con la lógica excepción del Ayuntamiento de Cartagena, siendo el Ayuntamiento de Murcia el cuarto accionista de Murcia Alta Velocidad, S.A.



Para corregir el exceso de costes asumido por Murcia Alta Velocidad, S. A. el **23 de abril de 2008 se firmó un acuerdo de repercusión de costes** por el que CAV asume una parte de las retribuciones de este personal, así como otros gastos como el alquiler de la sede social conjunta de ambas sociedades, ubicada en la Delegación de Gobierno en la Región de Murcia.

A fecha actual se han repercutido costes por un total de **503,40 miles**, con un promedio de **33,5 miles anuales**.

El porcentaje de repercusión **se fijó en el 22,8% de los gastos**, en el momento inicial, en el que ninguna de las dos sociedades tenía actividad, y en base a las **previsiones de la inversión prevista y financiación inmobiliaria en dicho momento** por lo que, si bien su importancia cuantitativa es limitada, parece **conveniente adaptarlo al momento actual**, en el que Murcia Alta Velocidad sí tiene actividad, mientras que CAV sigue en fase preliminar.

### 3. FINANCIACIÓN

Conforme a las previsiones iniciales contenidas en el protocolo de 2006, la operación de integración, a ejecutar conforme se acuerde entre las administraciones competentes y la sociedad, se financiaría mediante:

- \* la asunción por ADIF de la reconversión de accesos ferroviarios y adaptación de la estación, estimada inicialmente en 12.000 miles de €, la reforma no ferroviaria de la estación, y la aportación de los terrenos liberados del uso ferroviario.
- \* La aportación por el Ayuntamiento de Cartagena de 630 miles de € y el aprovechamiento urbanístico que le pudiera corresponder conforme a la legislación vigente.
- \* La aportación por el Gobierno de la Región de Murcia de 1.470 miles de €.
- \* Las plusvalías derivadas de la venta de los terrenos liberados, una vez urbanizados.



miles de €

Actuaciones	Costes	Financiación	Ingresos	Superávit -Déficit
Reconversión de accesos ferroviarios y adaptación de la Estación	12.000	ADIF	12.000	-18.700
Soterramiento desde paseo Alfonso XIII hasta Avd. Pintor Portela.	20.800	CARM	1.470	
		Ayto. Cartagena	630	
Instalaciones no ferroviarias de la nueva estación.	30.000	Vialia <sup>19</sup>	30.000	0,00
<b>Total Actuación Integración</b>	<b>62,80</b>	<b>Total Actuación Integración</b>	<b>44.100</b>	<b>-18,70</b>
Urbanización Ámbito Estación	6.690	Venta suelos	25.390	18.700
<b>Total Actuación Urbanística</b>	<b>6.690</b>	<b>Total Actuación Urbanística</b>	<b>25.390</b>	<b>18.700</b>
<b>COSTE TOTAL</b>	<b>69.490</b>	<b>INGRESO TOTAL</b>	<b>69.490</b>	<b>0,00</b>

Lógicamente, la transmisión de los terrenos de ADIF a favor de CAV, incluida la cesión gratuita por el Ayuntamiento de Cartagena de los aprovechamientos municipales correspondientes, se habría de producir una vez que se liberasen del uso ferroviario, garantizando el correcto funcionamiento de las actuales instalaciones ferroviarias hasta la efectiva disponibilidad de aquellas que las sustituyen. Es decir, se produce de forma natural un **gap temporal entre gastos e ingresos**, ya que la realización de los gastos más relevantes, las obras de integración ferroviaria y de urbanización, ha de producirse con carácter previo a la venta de los terrenos liberados y urbanizados.

El protocolo de 2006 preveía la financiación por parte de los socios, por un importe total de 14.100 miles de €, con el objetivo no de financiar este gap temporal, sino el déficit existente entre los costes de las actuaciones y los ingresos por la puesta en mercado de los terrenos. Por lo que se refiere a la financiación por MITMA/ADIF, comprometida inicialmente en 12.000 miles de €, si bien las actuaciones siguen pendientes de una adecuada definición, parece deducirse que su aportación se efectuará mediante ejecución directa de actuaciones y no por aportación monetaria a la sociedad<sup>20</sup>. Por lo que respecta a las aportaciones de la CARM y el Ayuntamiento de Cartagena, de

<sup>19</sup> El Protocolo se limita a decir que la financiación y explotación corresponderá a ADIF. De la documentación elaborada por esta entidad se desprende que la previsión inicial era explotar comercialmente la estación mediante VIALIA.

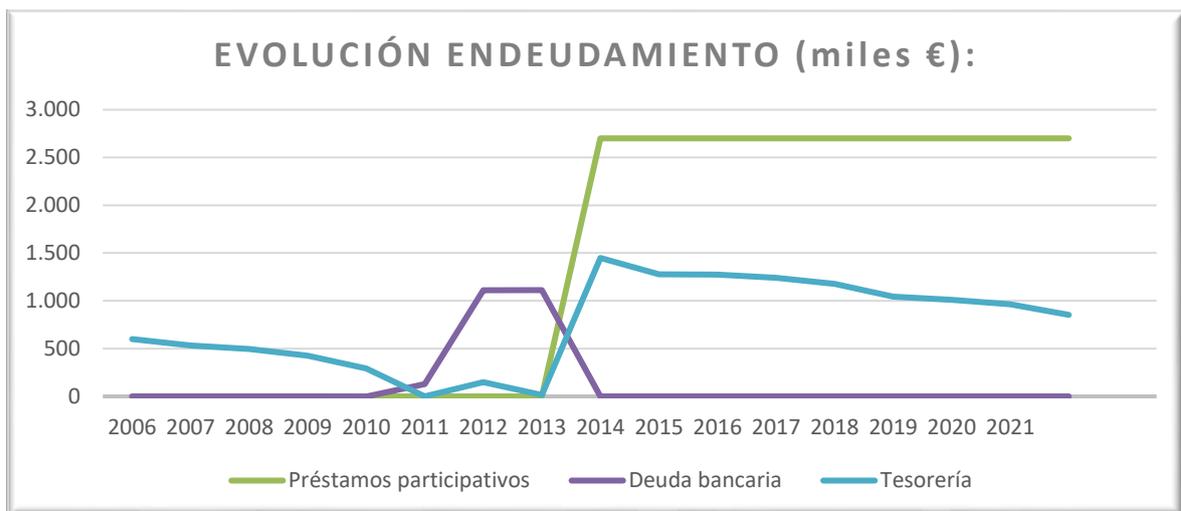
<sup>20</sup> ADIF ha realizado algunas actuaciones como la ejecución de las obras de plataforma (500 m) del Tramo I de la RAF de Cartagena (fuera del ámbito del Convenio, aunque se encuentra dentro del ámbito del Estudio Informativo), y se están ejecutando las obras de rehabilitación integral de la estación de Cartagena (consideradas por ADIF como fuera de Convenio).



carácter monetario, a fecha actual, y a la espera de la definición final de las actuaciones y su financiación, las mismas no se han efectuado aún.

Como ya se ha indicado, estas previsiones se han visto totalmente superadas al efectuar el desarrollo de la definición de las actuaciones, a día de hoy aún pendiente de cerrar, pero que en todas las opciones manejadas supondrá un sustancial incremento tanto de las actuaciones como de las necesidades de financiación. Esto origina que **la forma de financiación del proyecto a día de hoy esté pendiente de definición y acuerdo mediante convenio entre los socios, una vez valorado el coste de la solución finalmente adoptada, en base a los proyectos básicos y constructivos a elaborar en base al protocolo de 2023.**

Mostramos a continuación la evolución del endeudamiento y su correlación con la tesorería:



Dado que la dotación de capital social, por 600 miles de €, dejó de ser suficiente para atender los gastos de la sociedad en cuanto esta comenzó a ejecutar distintos estudios relacionados con la definición de la solución a adoptar, en 2010 la sociedad acudió a **financiación bancaria a corto plazo** (pólizas de crédito) para comenzar a ejecutar las actuaciones encomendadas.

En julio de 2014, se concedió por los socios, de forma mancomunada y en función de su porcentaje en el capital social, un **préstamo participativo** por un importe conjunto de 2.700 miles de €, para cancelar la deuda bancaria, que como hemos indicado era a corto plazo, evitar el déficit de tesorería y poder hacer frente a la finalización de las actuaciones que tenía en marcha. En julio de 2020 se



firmó una novación para adecuar el vencimiento al 30 de junio de 2030, con posibilidad de prorrogarlo tres años más.

El capital social y este préstamo participativo son la única fuente de financiación de la sociedad, ya que hasta la fecha no ha monetizado ninguna de las existencias que tiene activadas en su balance, y que se corresponden con la activación de la totalidad de los gastos realizados hasta el momento, consistentes en distintos estudios por un importe no muy relevante (1.384 miles €), los gastos de funcionamiento de la sociedad (841 miles €) y los intereses y servicios bancarios (184 miles €).

### 3.1. DEUDA BANCARIA

Una vez aprobado por resolución del Secretario de Estado de Planificación e Infraestructuras de 24 de junio de 2009 el «*Estudio Informativo del Proyecto de Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Cartagena*», el 28 de septiembre de 2009 se suscribió el Acuerdo Marco Regulador de las relaciones de la Sociedad con Adif y la primera adenda para la financiación y la redacción de los proyectos de la integración del ferrocarril en Cartagena, con una valoración de la realización de los proyectos de 5.450 miles de € (IVA incluido).

Para la financiación de esta Adenda y sus gastos operativos, CAV suscribió un contrato de crédito mercantil con BBVA, por importe máximo total de 7.000 miles de €, a fin de hacer frente a las actuaciones a ejecutar.

La necesidad de financiación bancaria transitoria ya se preveía en el Protocolo de 2006<sup>21</sup>, como consecuencia del gap temporal entre la financiación de la ejecución de las actuaciones encomendadas y la percepción de los ingresos derivados de la venta de los solares que formaban parte del sistema de financiación de la sociedad, ya que estos ingresos exigían el traslado de las instalaciones ferroviarias afectadas por la remodelación, su desafectación, urbanización y puesta en mercado.

---

<sup>21</sup> «En los términos que permita la legislación aplicable, la Sociedad podrá recurrir a los canales de financiación que se estimen oportunos de cara a poder iniciar la ejecución de las obras en el plazo más breve posible con independencia del momento en el que se materialicen los aprovechamientos urbanísticos correspondientes».



En noviembre de 2012, la Sociedad había dispuesto 1.105 miles de €, pactándose una novación modificativa que fijaba el límite del crédito en el saldo dispuesto a esa fecha.

El contrato de crédito sufrió distintas prórrogas, y el 21 de febrero de 2014 se suscribió el último contrato de crédito por importe de 1.105 miles de €, con un tipo de interés del Euribor trimestral + 3,50 %.

En julio de 2014, se concedió por los socios, de forma mancomunada y en función de su porcentaje en el capital social, un **préstamo participativo** por un importe conjunto de 2.700 miles de €, para **cancelar la deuda bancaria**, evitar el déficit de tesorería y poder hacer frente a la finalización de las actuaciones que la sociedad tenía en marcha.

Para fijar la cuantía del préstamo participativo CAV elaboró un presupuesto para el período 2014-2016, que ascendía a 2.613 miles de €, con el siguiente detalle:

miles de €	
CONCEPTO	Importe
Importe deuda financiera (Ppal.+Int. Hasta 31-07-2014)	1.144 €
Gastos operativos sociedad (2014-2016; 60.000€ Anuales)	180 €
Proyectos	1.172 €
Imprevisto (10% s/Proyectos)	117 €
	<b>2.613 €</b>

Así, tras recibir el importe del préstamo participativo, el 16 de julio de 2014 se canceló anticipadamente el contrato de crédito suscrito con el BBVA.

Como consecuencia de este endeudamiento, la sociedad ha soportado unos **costes financieros de 170 miles de €<sup>22</sup>**, íntegramente activados como mayor valor de las existencias.

Los socios acabarán asumiendo estos gastos financieros a través de la recepción de actuaciones que llevan incorporada parte de los mismos. No obstante, a diferencia de otras sociedades de

\_\_\_\_\_

<sup>22</sup> Figuran activados adicionalmente 14 miles de € por servicios bancarios.



integración del ferrocarril, su relevancia cuantitativa es escasa, en gran medida por la demora en el inicio del grueso de las actuaciones que llevó, probablemente influido por la experiencia de otras sociedades de integración en las que estos costes se dispararon y pusieron en jaque su viabilidad, a optar por la financiación directa por parte de los socios.

### 3.2. APORTACIONES DE LOS SOCIOS

Como se ha indicado, en julio de 2014, se concedió por los socios, de forma mancomunada y **en función de su porcentaje en el capital social**, un préstamo participativo por un importe conjunto de **2.700 miles de €**, para cancelar la deuda bancaria, evitar el déficit de tesorería y poder hacer frente a la finalización de las actuaciones que tenía en marcha.

miles de €		
Entidad	Importe	% accionarial
ADIF - Alta Velocidad	1.080	40%
Gobierno de la Región de Murcia	675	25%
Ayuntamiento de Cartagena	675	25%
ADIF	270	10%
	<b>2.700</b>	<b>100%</b>

El vencimiento estaba establecido inicialmente el 31 de marzo de 2017, prorrogable por 3 años más. Tras esta prórroga, el 23 de julio de 2020, se formalizó la novación del préstamo, estableciendo como **vencimiento final el 30 de junio de 2030, prorrogable por 3 años más**. Asimismo, se modificó la cláusula séptima de vencimiento del préstamo, estableciendo un sistema de **vencimiento anticipado en función de las disponibilidades de la sociedad**:

*«La amortización del préstamo se llevará a efecto conforme la Sociedad vaya disponiendo de fondos obtenidos como consecuencia del desarrollo urbanístico del ámbito de actuación.»*

*Esta amortización se realizará en un plazo máximo de un mes desde que se perciban los citados fondos por la Sociedad, distribuyéndose entre los prestamistas en proporción a las cantidades desembolsadas por cada uno de ellos.»*



*Si llegada la fecha del vencimiento del préstamo la Sociedad no hubiera obtenido suficientes fondos para cubrir el importe total del mismo, éste se considerará vencido, pudiendo no obstante los prestamistas acordar su prórroga por un plazo máximo de tres años».*

De acuerdo con la cláusula cuarta del préstamo, **sólo se devengarán intereses si la Sociedad obtiene beneficios, lo que no ha ocurrido hasta el momento, ni previsiblemente se producirá durante la vida del préstamo**, dado el sistema de contabilización llevado por la sociedad, que supone la activación de la totalidad de los costes como mayor valor de las existencias<sup>23</sup>.

Tras la firma del Protocolo de 2023, se propondrá al Consejo la aportación por parte de los socios de un **nuevo préstamo participativo en función de su porcentaje en el capital social, para financiar la elaboración de estos proyectos (estimados en 7.000 miles) y sostener los gastos de la sociedad**. En esta estimación no se incluye el estudio de rentabilidad socioeconómica y financiera, que será abordado posteriormente.

Dadas las dudas existentes sobre los terrenos a aportar, y la ausencia de referencia a los mismos en el protocolo de 2023, es probable que parte de estos préstamos se conviertan posteriormente en aportación de los socios para financiar las actuaciones.

Madrid, 15 de junio de 2023

Firmado electrónicamente por:

M<sup>a</sup> Jesús Piñón Gorricho, Jefe de División de Auditoría Pública II

Jorge Crespo Pérez, Auditor Nacional, Director de Área

---

<sup>23</sup> Los únicos beneficios obtenidos por la sociedad hasta el momento se corresponden con los ingresos financieros nets de impuesto de sociedades del periodo 2006-2016, por un total de 63 miles.



## ANEXO I: CUENTAS ANUALES DE CAV

(Datos 2022 CCAA Formuladas)

	miles de €																
BALANCE	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) ACTIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,72</b>	<b>20,26</b>	<b>16,72</b>	<b>19,90</b>	<b>16,23</b>	<b>10,55</b>	<b>6,40</b>	<b>2,13</b>	<b>1,04</b>	<b>0,11</b>	<b>0,00</b>	<b>0,31</b>	<b>1,88</b>	<b>1,54</b>	<b>0,98</b>	<b>0,45</b>	<b>0,13</b>
<i>I. Inmovilizado intangible</i>	0,00	3,64	2,69	8,47	7,39	4,25	1,90	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,65	1,39	0,92	0,45	0,13
<i>II. Inmovilizado material</i>	0,00	16,63	14,03	11,43	8,84	6,30	4,50	2,13	1,04	0,11	0,00	0,31	0,23	0,14	0,06	0,00	0,00
<b>B) ACTIVO CORRIENTE</b>	<b>600,47</b>	<b>548,22</b>	<b>573,91</b>	<b>578,65</b>	<b>924,83</b>	<b>1.017,80</b>	<b>1.763,50</b>	<b>1.769,29</b>	<b>3.426,31</b>	<b>3.426,42</b>	<b>3.309,85</b>	<b>3.309,59</b>	<b>3.380,41</b>	<b>3.313,07</b>	<b>3.309,30</b>	<b>3.310,24</b>	<b>3.309,76</b>
<i>II. Existencias</i>	0,00	0,00	62,58	139,51	571,18	906,43	1.475,61	1.601,80	1.932,98	2.110,63	2.026,84	2.060,33	2.191,08	2.242,91	2.288,60	2.338,24	2.409,32
<i>III. Deudores comerciales y o.c.c.</i>	0,11	15,62	13,72	12,32	62,08	110,81	137,88	150,30	44,56	37,41	7,24	6,98	12,21	26,03	8,73	9,73	15,11
<i>V. Inversiones financieras a C/P</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	30,00
<i>VII. Efectivo</i>	600,35	532,60	497,61	426,82	291,57	0,57	150,01	16,71	1.448,77	1.278,38	1.275,77	1.242,28	1.177,12	1.044,13	1.011,98	962,27	855,34
<b>TOTAL ACTIVO</b>	<b>601,19</b>	<b>568,48</b>	<b>590,63</b>	<b>598,55</b>	<b>941,05</b>	<b>1.028,35</b>	<b>1.769,90</b>	<b>1.771,42</b>	<b>3.427,35</b>	<b>3.426,54</b>	<b>3.309,85</b>	<b>3.309,90</b>	<b>3.382,29</b>	<b>3.314,61</b>	<b>3.310,29</b>	<b>3.310,69</b>	<b>3.309,89</b>
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>600,89</b>	<b>564,46</b>	<b>588,44</b>	<b>593,07</b>	<b>594,65</b>	<b>595,05</b>	<b>595,21</b>	<b>595,92</b>	<b>599,12</b>	<b>603,45</b>	<b>603,77</b>						
<b>A-1) Fondos propios</b>	<b>600,89</b>	<b>564,46</b>	<b>588,44</b>	<b>593,07</b>	<b>594,65</b>	<b>595,05</b>	<b>595,21</b>	<b>595,92</b>	<b>599,12</b>	<b>603,45</b>	<b>603,77</b>						
<i>I. Capital social</i>	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00	600,00
<i>III. Reservas</i>	0,00	0,17	-4,71	-4,71	-4,71	-4,71	-4,71	-4,71	-4,08	-0,88	3,45	3,77	3,77	3,77	3,77	3,77	3,77
<i>V. Resultados de ejercicios anteriores</i>	0,00	0,00	-30,83	-6,85	-2,23	-0,64	-0,24	-0,08	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>VII. Resultado del ejercicio</i>	0,89	-35,71	23,98	4,62	1,58	0,40	0,17	0,71	3,20	4,33	0,33	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2.700,00</b>								
<i>III. Deudas con empresas del grupo a L/P</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00	2.700,00
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>0,30</b>	<b>4,02</b>	<b>2,19</b>	<b>5,48</b>	<b>346,41</b>	<b>433,30</b>	<b>1.174,68</b>	<b>1.175,49</b>	<b>128,23</b>	<b>123,09</b>	<b>6,08</b>	<b>6,13</b>	<b>78,51</b>	<b>10,83</b>	<b>6,51</b>	<b>6,91</b>	<b>6,12</b>
<i>III. Deudas a corto plazo</i>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	128,38	1.111,19	1.112,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<i>V. Acreedores comerciales y o.c.p.</i>	0,30	4,02	2,19	5,48	346,25	304,92	63,49	63,27	128,23	123,09	6,08	6,13	78,51	10,83	6,51	6,91	6,12
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>601,19</b>	<b>568,48</b>	<b>590,63</b>	<b>598,55</b>	<b>941,05</b>	<b>1.028,35</b>	<b>1.769,90</b>	<b>1.771,42</b>	<b>3.427,35</b>	<b>3.426,54</b>	<b>3.309,85</b>	<b>3.309,90</b>	<b>3.382,29</b>	<b>3.314,61</b>	<b>3.310,29</b>	<b>3.310,69</b>	<b>3.309,89</b>



PATRIMONIO NETO Y PASIVO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
<b>A) PATRIMONIO NETO</b>	<b>600,89</b>	<b>0,00</b>	<b>588,44</b>	<b>593,07</b>	<b>594,65</b>	<b>595,05</b>	<b>595,21</b>	<b>595,92</b>	<b>599,12</b>	<b>603,45</b>	<b>603,77</b>						
<b>A-1) Fondos propios</b>	<b>600,89</b>	<b>0,56</b>	<b>588,44</b>	<b>593,07</b>	<b>594,65</b>	<b>595,05</b>	<b>595,21</b>	<b>595,92</b>	<b>599,12</b>	<b>603,45</b>	<b>603,77</b>						
<i>I. Capital social</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>	<i>600,00</i>
<i>III. Reservas</i>	<i>0,00</i>	<i>0,17</i>	<i>-4,71</i>	<i>-4,71</i>	<i>-4,71</i>	<i>-4,71</i>	<i>-4,71</i>	<i>-4,71</i>	<i>-4,08</i>	<i>-0,88</i>	<i>3,45</i>	<i>3,77</i>	<i>3,77</i>	<i>3,77</i>	<i>3,77</i>	<i>3,77</i>	<i>3,77</i>
<i>V. Resultados de ejercicios anteriores</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>-30,83</i>	<i>-6,85</i>	<i>-2,23</i>	<i>-0,64</i>	<i>-0,24</i>	<i>-0,08</i>	<i>0,00</i>								
<i>VII. Resultado del ejercicio</i>	<i>0,89</i>	<i>-35,71</i>	<i>23,98</i>	<i>4,62</i>	<i>1,58</i>	<i>0,40</i>	<i>0,17</i>	<i>0,71</i>	<i>3,20</i>	<i>4,33</i>	<i>0,33</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>
<b>B) PASIVO NO CORRIENTE</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>2.700,00</b>								
<i>III. Deudas con empresas del grupo a L/P</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>2.700,00</i>								
<b>C) PASIVO CORRIENTE</b>	<b>0,30</b>	<b>4,02</b>	<b>2,19</b>	<b>5,48</b>	<b>346,41</b>	<b>433,30</b>	<b>1.174,68</b>	<b>1.175,49</b>	<b>128,23</b>	<b>123,09</b>	<b>6,08</b>	<b>6,13</b>	<b>78,51</b>	<b>10,83</b>	<b>6,51</b>	<b>6,91</b>	<b>6,12</b>
<i>III.1 Deudas (bancarias) a C/P</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,00</i>	<i>0,16</i>	<i>128,38</i>	<i>1.111,19</i>	<i>1.112,22</i>	<i>0,00</i>								
<i>V. Acreedores comerciales y otras cuentas a pagar</i>	<i>0,30</i>	<i>4,02</i>	<i>2,19</i>	<i>5,48</i>	<i>346,25</i>	<i>304,92</i>	<i>63,49</i>	<i>63,27</i>	<i>128,23</i>	<i>123,09</i>	<i>6,08</i>	<i>6,13</i>	<i>78,51</i>	<i>10,83</i>	<i>6,51</i>	<i>6,91</i>	<i>6,12</i>
<b>TOTAL PATRIMONIO NETO Y PASIVO</b>	<b>601,19</b>	<b>0,00</b>	<b>590,63</b>	<b>598,55</b>	<b>941,05</b>	<b>1.028,35</b>	<b>1.769,90</b>	<b>1.771,42</b>	<b>3.427,35</b>	<b>3.426,54</b>	<b>3.309,85</b>	<b>3.309,90</b>	<b>3.382,29</b>	<b>3.314,61</b>	<b>3.310,29</b>	<b>3.310,69</b>	<b>3.309,89</b>



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