



## INFORME DE INTERVENCION GENERAL

Con fecha de registro de entrada 28 de noviembre de 2016, Miren Larión Ruiz de Gauna, en calidad de Portavoz del Grupo Municipal Bildu, solicita informe a esta Intervención General, en virtud de lo establecido en el artículo 78.1 del Reglamento Orgánico del Pleno, sobre el proyecto para la implantación del sistema BRT, con las siguientes cuestiones:

I.- ¿Puede técnicamente el Ayuntamiento transferir sus partidas del capítulo 7 de infraestructuras de BRT al Gobierno Vasco para la inversión de la implantación del sistema BRT independientemente de cómo financie el proyecto el Gobierno vasco y recalcular las aportaciones al mantenimiento separando del canon anual las partes de amortización y las de mantenimiento de la infraestructura?

II.- La implantación del tranvía conlleva inversiones en Vía Pública además de las propias del BRT. ¿Se puede técnicamente hallar el total de la aportación del 17,50% que tiene que hacer el Ayuntamiento?. Y una vez hallada. ¿Se puede recoger en el convenio que se firme que el Ayuntamiento aportará su parte de las inversiones que haya que realizar en vía pública?. Es decir ¿Puede, técnicamente, el Ayuntamiento realizar su aportación en especie a través de las obras en vía pública necesaria para la implantación del BRT?.

**PRIMERA CUESTIÓN:** En esta cuestión, separamos la imputación presupuestaria, del reparto y separación de la financiación. Así, la imputación de gastos en el capítulo 7 "Transferencias de capital", cabría en supuestos en que el Ayuntamiento decida realizar subvenciones para inversiones que no sean de su titularidad (por ejemplo caso del tranvía, cuya titularidad no es municipal sino autonómica).

El borrador de proyecto de BRT analizado por esta Intervención General, parte de la premisa de que la inversión será al final de titularidad municipal, por lo que bajo ese supuesto, la imputación presupuestaria correcta deberá ser a un capítulo 6 "Inversiones reales" y no a un capítulo 7.

Con respecto, al reparto y separación de la financiación, el borrador de proyecto presentado, parte de un "contrato de colaboración público-privado". En este tipo de contratos, tal como establece el artículo 11 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público en sus puntos 3 y 4:



*“El contratista puede asumir, en los términos previstos en el contrato, la dirección de las obras que sean necesarias, así como realizar, total o parcialmente, los proyectos para su ejecución y contratar los servicios precisos. La contraprestación a percibir por el contratista colaborador consistirá en un precio que se satisfará durante toda la duración del contrato, y que podrá estar vinculado al cumplimiento de determinados objetivos de rendimiento”.*

Entendemos, que la determinación del precio a satisfacer al socio privado es independiente del modo de financiación pública que se acuerde entre las Administraciones Públicas que entran en este contrato de colaboración público-privada, para poder abonar ese precio, cuyo reparto será un acuerdo entre las tres Entidades Públicas. Por consiguiente, una vez sentado que el gasto para el Ayuntamiento se imputaría en un capítulo 6 de gastos “Inversiones reales”, cabría separar los diferentes conceptos a financiar (obra en vía pública, mantenimiento, financiación, etc.) y acordar entre las tres Entidades Públicas las partes y conceptos que financiarían cada una de ellas.

**SEGUNDA CUESTIÓN:** La segunda cuestión guarda relación con lo dicho anteriormente. Así, las aportaciones públicas de cada una de las Administraciones Públicas serán las que en su caso se acuerden entre ellas, por lo que, si habría acuerdo satisfactorio con las Entidades Públicas que intervienen en este contrato, la aportación municipal podría fijarse en un porcentaje sobre el gasto de inversión, o en la realización material de la inversión en las vías públicas, habida cuenta del carácter de activo material, imputable en un capítulo 6 del presupuesto municipal, que tiene este gasto para el Ayuntamiento, a diferencia de las otras dos Administraciones Públicas para las que el gasto es una subvención de capital (capítulo 7). Naturalmente, siempre que ese modo de financiación municipal fuera aceptado por las otras dos Administraciones Públicas que participan en el contrato de colaboración público-privada.

Igualmente consideramos importante resaltar que en el borrador al que hemos tenido acceso, encontramos cuestiones más relevantes que quedan aún por concretar, y que requieren un análisis concreto y exhaustivo, tales como:

- El posible impacto a futuro de este modo de gestión, en la estabilidad presupuestaria y en nivel de deuda del Ayuntamiento. Así del primer análisis del proyecto, y sin perjuicio de un análisis más concreto y exhaustivo, una vez que el proyecto sea definitivo y detallado, consideramos que si bien para el Gobierno vasco y Diputación Foral de Álava, al no tener para ella la operación, la calificación de activo material, la operación no tiene aparentemente impacto



Ayuntamiento  
de Vitoria-Gasteiz  
Vitoria-Gasteizko  
Udala

www.vitoria-gasteiz.org

en la deuda, ni en la estabilidad de sus cuentas más allá del importe de su aportación anual; sin embargo, sí que pudiera tener impacto en las cuentas municipales, habida cuenta de que el socio privado no asume todos los riesgos. La entidad municipal, a través de Tuvisa, asume el riesgo de demanda, por lo que el activo para la entidad municipal se calificaría como activo de la Administración municipal con la consiguiente imputación presupuestaria del ajuste en el momento de puesta en funcionamiento del servicio, a efectos del cálculo de la estabilidad según el Sistema Europeo de Cuentas.

- En un análisis económico de esta operación se debería valorar la tasa interna de rentabilidad y el valor actual neto ( TIR y VAN) de la inversión, a efectos de sopesar el impacto del gasto financiero o su efecto en la deuda (peaje en la sombra).

- Del borrador analizado, falta por concretar el impacto del IVA, el estado de la flota al finalizar el período del contrato de colaboración público.-privada, la necesidad o no de recursos humanos adicionales, la situación de las cocheras, la sostenibilidad financiera del servicio a futuro, etc., lo que requiere un análisis más concreto y exhaustivo, una vez que el borrador al que hemos tenido acceso adquiere un carácter de proyecto más definitivo.

Vitoria-Gasteiz, 16 de diciembre de 2016

**EL INTERVENTOR GENERAL,**

