

Informe del Reequilibrio del Contrato de “Concesión de obra pública para la construcción y explotación del tramo Barajas-Nuevo Edificio Terminal T4 de la Línea 8 de Metro” por la pérdida de ingresos experimentados por la situación de hecho creada por el COVID-19

Comisión de Evaluación Financiera

**Consejería de Economía, Hacienda y
Empleo**

ÍNDICE

1	Introducción.....	3
1.1	Antecedentes	3
1.2	Marco normativo y competencia.....	4
1.3	Documentación	6
2	Análisis del reequilibrio.....	7
3	Conclusiones.....	7

1 Introducción

1.1 Antecedentes

Con fecha 17 de julio de 2024 tuvo entrada en la Oficina Técnica de Análisis Económico de Políticas Públicas (OTAEP), procedente de la Subdirección General de Régimen Jurídico de la Secretaría General Técnica, de la Consejería de Vivienda, Transportes e Infraestructuras (SGT de Transportes), solicitud de informe sobre el restablecimiento del equilibrio económico financiero del Contrato de Concesión de obra pública para construcción y explotación del tramo Barajas-Nuevo Edificio Terminal T4 de la Línea 8 de Metro, a causa de la pérdida de viajeros entre el 19 de marzo y el 30 de junio de 2020, debido al estado de Alerta decretado por el COVID 2019 durante esas fechas.

Con fecha 22 de julio de 2024 la OTAEP requirió a la SGT de Transportes que aportase el nuevo plan económico financiero propuesto (MEF) y su versión en formato electrónico reutilizable, que facilitase el análisis y comprobación de los datos de forma operativa para el contrato objeto de reequilibrio, ya que el nuevo Modelo Económico-Financiero (MEF) aportado no se correspondía con el contrato de concesión objeto de reequilibrio.

De acuerdo con la anterior solicitud, el 23 de julio de 2024 la SGT de Transportes remitió a la OTAEP el nuevo plan económico financiero propuesto.

El 30 de julio de 2024 la OTAEP, una vez analizado el MEF remitido, volvió a requerir a la SGT de Transportes que aportase el MEF en formato electrónico con las correcciones y aclaraciones pertinentes (margen bruto, ausencia de referencias circulares, y justificación de la pérdida de margen bruto introducida en el Modelo), que facilitase el análisis y comprobación de los datos de forma operativa del contrato objeto de reequilibrio.

Con fecha 7 de noviembre de 2024 se recibió en la OTAEP procedente de la SGT de Transportes, un nuevo plan económico financiero propuesto.

Una vez analizada la documentación remitida (nuevo MEF), se comprobó que no se aportaban las subsanaciones y aclaraciones solicitadas en el escrito del pasado mes de julio, por lo que, mediante requerimiento de fecha 12 de noviembre de 2024, se reiteró la solicitud de remisión de la documentación corregida.

Con fecha 8 de enero de 2025 se recibió en la OTAEP un nuevo MEF en el que se subsanaban los errores que aparecían en los modelos anteriores.

Una vez analizado el nuevo modelo remitido, el 14 de enero la OTAEP remitió un escrito a la Dirección General de Infraestructuras de Transporte Colectivo, indicando que *“la minoración de los costes de explotación a la hora de calcular la pérdida del margen bruto de explotación, se debe tener en cuenta la reducción de los costes de explotación que se deberían de haber producido como consecuencia de la disminución en el número de pasajeros que transitaban por la estación durante el periodo para el que se está realizando el reequilibrio”*.

Con fecha 10 de febrero de 2025, la SGT de Transportes remite un nuevo escrito en el que vincula los servicios que se deben prestar al Programa de Explotación recogido en el PPTP, que a su vez abarca el Planes de Mantenimiento y de Limpieza, y no al número de pasajeros. Adicionalmente alegan que el Real Decreto-ley 10/2020, de 29 de marzo, por el que se regula

un permiso retribuido recuperable para las personas trabajadoras por cuenta ajena que no presten servicios esenciales, **excluya expresamente al personal de actividades de transporte** que se encuentre realizando un servicio en la fecha de entrada en vigor de este real decreto ley.

Con fecha 11 de febrero, la OTAEP reiteró a la SGT de Transportes que se debían seguir los mismos criterios que indicó la Comisión de Evaluación Financiera y que ya se aplicaron en el expediente “Restablecimiento del equilibrio económico financiero parcial por la pérdida de viajeros en el año 2021, a consecuencia del funcionamiento del servicio de autobuses denominado “Línea Exprés Aeropuerto””.

Con fecha 23 de junio de 2025, se ha recibido un nuevo escrito de la SGT de Transportes en el que explican por qué no se debe corregir la propuesta de reequilibrio planteada, justificando por qué no existe un paralelismo entre el expediente “Restablecimiento del equilibrio económico financiero parcial por la pérdida de viajeros en el año 2021, a consecuencia del funcionamiento del servicio de autobuses denominado “Línea Exprés Aeropuerto”” y el actual, en cuanto a la potencial reducción de costes de explotación derivados de la pérdida de pasajeros por causas imputables a la Administración.

A la vista de esta justificación, la OTAEP considera que, efectivamente, puede desvincularse ambos expedientes y procede tramitar el reequilibrio del expediente actual en los términos planteados.

El informe se solicita como consecuencia del inicio del procedimiento de reequilibrio con motivo de la imposibilidad parcial de ejecución del “Contrato de Concesión de obra pública para construcción y explotación del tramo Barajas-Nuevo Edificio Terminal T4 de la Línea 8 de Metro” por la pérdida de ingresos experimentados desde el 19 de marzo a 30 de junio de 2020, debido a la situación de emergencia sanitaria provocada por el COVID 19, y el decreto del estado de alarma durante esas fechas. La medida de restablecimiento que se propone para compensar la pérdida de Margen Bruto (flujo de caja del proyecto antes de impuestos) por **importe de 614.986,33euros, es mediante el incremento de la tarifa técnica que se abona por viajero transportado.**

Para realizar los cálculos, la unidad promotora ha tomado en consideración el documento “PEFVIGENTE”, que es el que se encuentra en vigor en estos momentos.

1.2 Marco normativo y competencia

La Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), 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 dice en su artículo 270 sobre el mantenimiento del equilibrio económico del contrato:

“1. El contrato de concesión de obras deberá mantener su equilibrio económico en los términos que fueron considerados para su adjudicación, teniendo en cuenta el interés general y el interés del concesionario, de conformidad con lo dispuesto en el apartado siguiente.

2. Se deberá restablecer el equilibrio económico del contrato, en beneficio de la parte que corresponda, en los siguientes supuestos:

a) Cuando la Administración realice una modificación de las señaladas en el artículo 262.

b) Cuando actuaciones de la Administración Pública concedente, por su carácter obligatorio para el concesionario determinaran de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato.

Fuera de los casos previstos en las letras anteriores, únicamente procederá el restablecimiento del equilibrio económico del contrato cuando causas de fuerza mayor determinaran de forma directa la ruptura sustancial de la economía del contrato. A estos efectos, se entenderá por causas de fuerza mayor las enumeradas en el artículo 239.

En todo caso, no existirá derecho al restablecimiento del equilibrio económico financiero por incumplimiento de las previsiones de la demanda recogidas en el estudio de la Administración o en el estudio que haya podido realizar el concesionario.

3. En los supuestos previstos en el apartado anterior, el restablecimiento del equilibrio económico del contrato se realizará mediante la adopción de las medidas que en cada caso procedan. Estas medidas podrán consistir en la modificación de las tarifas establecidas por la utilización de las obras, la modificación en la retribución a abonar por la Administración concedente, la reducción del plazo concesional, y, en general, en cualquier modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato. Asimismo, en los casos previstos en la letra b) y en el último párrafo del apartado 2 anterior, y siempre que la retribución del concesionario proviniera en más de un 50 por ciento de tarifas abonadas por los usuarios, podrá prorrogarse el plazo de la concesión por un período que no exceda de un 15 por ciento de su duración inicial."

Por su parte el Real Decreto-ley 8/2020, de 17 de marzo, de medidas urgentes extraordinarias para hacer frente al impacto económico y social del COVID-19. determinó en su artículo 34.4 lo siguiente:

"En los contratos públicos de concesión de obras y de concesión de servicios vigentes a la entrada en vigor de este real decreto-ley, celebrados por las entidades pertenecientes al Sector Público en el sentido definido en el artículo 3 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, la situación de hecho creada por el COVID-19 y las medidas adoptadas por el Estado, las comunidades autónomas o la Administración local para combatirlo darán derecho al concesionario al restablecimiento del equilibrio económico del contrato mediante, según proceda en cada caso, la ampliación de su duración inicial hasta un máximo de un 15 por 100 o mediante la modificación de las cláusulas de contenido económico incluidas en el contrato.

Dicho reequilibrio en todo caso compensará a los concesionarios por la pérdida de ingresos y el incremento de los costes soportados, entre los que se considerarán los posibles gastos adicionales salariales que efectivamente hubieran abonado, respecto a los previstos en la ejecución ordinaria del contrato de concesión de obras o de servicios durante en el período de duración de la situación de hecho creada por el COVID-19.

Solo se procederá a dicha compensación previa solicitud y acreditación fehaciente de la realidad, efectividad e importe por el contratista de dichos gastos. La aplicación de lo dispuesto en este apartado solo procederá cuando el órgano de contratación, a instancia del contratista, hubiera apreciado la imposibilidad de ejecución del contrato como consecuencia de la situación descrita en su primer párrafo y únicamente respecto de la parte del contrato afectada por dicha imposibilidad."

En la normativa de la Comunidad de Madrid, el artículo 17 del Decreto 230/2023, de 6 de septiembre, del Consejo de Gobierno, por el que se establece la estructura orgánica de la

Consejería de Economía, Hacienda y Empleo, determina las competencias de la Oficina Técnica de Análisis Económico de Políticas Públicas (OTAEPPE).

A su vez, el Decreto 27/2022, de 4 de mayo, del Consejo de Gobierno, crea la Comisión de Evaluación Financiera de la Comunidad de Madrid, Comisión que estará asistida para el ejercicio de sus funciones por la mencionada Oficina Técnica. En su artículo 2. se establece que:

“... Corresponde a la Comisión,

Igualmente, informará, con carácter previo a su adopción, los acuerdos de restablecimiento del equilibrio del contrato, en los casos previstos en los artículos 270.2 y 290.4 de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, respecto de las concesiones de obras y concesiones de servicios que hayan sido informadas previamente conforme a lo dispuesto en las letras a) y b) anteriores o que, sin haber sido informadas, supongan la incorporación en el contrato de alguno de los elementos previstos en estas...”.

El artículo 6 de dicho Decreto 27/2022 establece que la Comisión de Evaluación Financiera estará asistida por la OTAEPPE, correspondiendo a dicha Oficina Técnica, entre otras funciones, elaborar las propuestas de los informes preceptivos y someterlas al debate y aprobación de la Comisión de Evaluación Financiera de la Comunidad de Madrid.

1.3 Documentación

A la solicitud de informe se acompaña la siguiente documentación:

1. Contrato Concesión
2. PCAP y PPT
3. Estudio viabilidad concesión
4. Solicitud de la concesionaria del reequilibrio
5. Informes periciales KPMG
6. Facturas
7. Resoluciones CRTM (2020)
8. Cuentas anuales 2018
9. Escrito CRTM pasajeros 2020
10. Memoria económica reequilibrio
11. Memoria DGITC imposibilidad ejecución parcial contrato
12. Memoria explicativa DGITC cambios MEF
13. Propuesta reequilibrio DGITC
14. Informe reequilibrio CRTM
15. Informe abogacía
16. Informe DG Infraestructuras Transporte Colectivo
17. Primer Requerimiento OTAEPPE
18. Primera Respuesta DG Infraestructuras Transporte Colectivo
19. Segundo Requerimiento OTAEPPE
20. Segunda Respuesta DG Infraestructuras Transporte Colectivo
21. Tercer Requerimiento OTAEPPE
22. Tercera Respuesta DG Infraestructuras Transporte Colectivo
23. Cuarto Requerimiento OTAEPPE



**Comunidad
de Madrid**

24. Cuarta Respuesta DG Infraestructuras Transporte Colectivo
25. MEF vigente
26. Nuevo MEF tras reequilibrio COVID

2 Análisis del reequilibrio

Para analizar el reequilibrio económico, se va a utilizar el Modelo Económico Financiero en vigor del contrato.

Como cuestión previa, es conveniente aclarar que la reducción de la programación de tren-km introducida por el Consorcio Regional de Transportes a consecuencia de la pandemia no supuso un ahorro en costes de explotación para la sociedad concesionaria, ya que sus obligaciones se refieren únicamente a la construcción y explotación de la obra pública (la estación de metro) correspondiente al tramo Barajas-Nuevo Edificio Terminal T4 de la Línea 8 de Metro. Un análisis comparativo de las cuentas auditadas de la sociedad concesionaria para 2019 y 2020 permite constatar que los gastos de explotación se mantuvieron sin variar significativamente de un año a otro.

El reequilibrio se basa en dos elementos:

- El número de viajeros perdidos: para estimar esta cifra se ha comparado la demanda real de viajeros de 2020 con la demanda real de viajeros de 2019 del mismo período, es decir, de fecha a fecha (de 19 de marzo de 2020 a 30 de junio de 2020), obteniéndose la cifra de 567.985 viajeros.
- La tarifa técnica en euros 2020 (1,082751 euros por viajero).

Multiplicando el número de viajeros perdidos por la tarifa técnica se obtiene en euros 2020 la pérdida de margen bruto que ha sufrido el concesionario (614.986,33 euros). La introducción en el modelo financiero de esta cantidad en 2020, restándola del margen bruto inicial, reduce la Tasa Interna de Rentabilidad (TIR) del proyecto antes de impuestos.

El reequilibrio propuesto en este nuevo expediente se realiza de la siguiente manera:

- Se minora la cifra de ingresos del MEF en 2020 en 614.986,33 €, que es el importe del Margen Bruto a compensar. Esta disminución del margen bruto supone una disminución de 0,067 puntos porcentuales en la TIR del proyecto antes de impuestos.
- Para compensar esta disminución, se aumenta la tarifa técnica en 0,029 euros valor 2006. Este incremento permite restaurar la TIR del proyecto antes de impuestos a su valor inicial (6,673%).

3 Conclusiones

Sin entrar a valorar la adecuación jurídica de este expediente, ni los importes ni la completitud de los datos de partida comunicados por la unidad promotora, a partir de la documentación remitida se ha comprobado que los datos económicos han sido correctamente



**Comunidad
de Madrid**

Comisión de Evaluación Financiera
Consejería de Economía, Hacienda y Empleo

introducidos en el Modelo Económico Financiero en vigor de esta concesión, de forma que se mantiene inalterada la Tasa Interna de Retorno (TIR) del proyecto antes de impuestos (6,673%).

Por tanto, **esta Comisión de Evaluación Financiera informa favorablemente** que este “Contrato de Concesión de obra pública para construcción y explotación del tramo Barajas-Nuevo Edificio Terminal T4 de la Línea 8 de Metro” mantiene su equilibrio económico en los términos legalmente establecidos tras el reequilibrio realizado por la pérdida de ingresos experimentada por la situación de hecho creada por el COVID-19.

El Presidente de la Comisión de Evaluación Financiera
de la Comunidad de Madrid