



El Ayuntamiento pedirá la anulación de la liquidación de 63,7 millones de euros solicitada por la Junta de Andalucía por la inversión y explotación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga

- La Junta de Gobierno Local aprobará el próximo viernes requerir a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda que anule la orden de liquidación de la deuda solicitada en base al convenio firmado entre ambas administraciones en 2003
- Además, se solicitará la suspensión del procedimiento hasta tanto se resuelva el requerimiento previo o el recurso contencioso administrativo que se interpondrá por parte del Consistorio en caso de no ser atendido dicho requerimiento previo

1/6

Málaga, 22 de enero de 2025. - La Junta de Gobierno Local tiene previsto aprobar recurrir la deuda de 63.787.348,17 euros –7.791.524,62 euros en concepto de inversión de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga y 55.995.823,55 euros concepto de explotación–, solicitada por la Junta de Andalucía al Ayuntamiento de Málaga, en base al acuerdo firmado entre ambas administraciones en abril de 2003.

En concreto, se va a dar luz verde el próximo viernes en Junta de Gobierno Local a requerir a la Consejería de Fomento, Articulación del Territorio y Vivienda de la Junta de Andalucía que anule la orden de la consejera del ramo del pasado 27 de diciembre por la que se aprueba la liquidación de la deuda, en periodo voluntario, del Ayuntamiento de Málaga derivada del Convenio de Colaboración suscrito en fecha de 15 de abril de 2003 entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga para la construcción y puesta en servicio de la Línea 1 y 2 del Ferrocarril Metropolitano, por la que gira liquidación de la deuda al Ayuntamiento de Málaga por el importe total antes mencionado de 63.787.348,17 euros.

De igual forma se solicitará que se sobresea este expediente de liquidación de deuda, todo ello de acuerdo a lo dispuesto en el artículo 44 de la Ley Reguladora de la Jurisdicción Contencioso Administrativa.



Por tanto, la propuesta que se someterá a aprobación de Junta de Gobierno Local consta de los siguientes acuerdos: requerir la anulación de la orden del Gobierno andaluz por la que se aprueba la liquidación de la deuda al Ayuntamiento y solicitar la suspensión del procedimiento hasta tanto se resuelva el requerimiento previo o el recurso contencioso administrativo que se interpondrá por parte del Consistorio en caso de no ser atendido el requerimiento previo anteriormente mencionado.

Antecedentes

Cabe recordar que el Ayuntamiento de Málaga y la Junta de Andalucía suscribieron un convenio para la construcción y puesta en funcionamiento de las líneas de ferrocarril metropolitano de interés metropolitano 1 y 2 el 15 de abril de 2003. Dicho convenio establecía en su cláusula segunda sobre financiación lo siguiente:

I.- La Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga requerirán a la Administración General del estado para que participe en la financiación de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga en un porcentaje no inferior a la tercera parte del coste de la inversión de las mismas.

II.- Con el objeto de fomentar el mayor uso del transporte público mediante el establecimiento de una tarifa asequible para los viajeros, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga asumirán la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa real multiplicada por el número de pasajeros que utilicen las líneas, en un porcentaje del 75% correspondiente a la Junta de Andalucía y el 25% restante al Ayuntamiento de Málaga.

2/6

Los importes anuales de las aportaciones de la Junta de Andalucía y del Ayuntamiento de Málaga antes definidos, se extenderán a un período de tiempo que tendrá una duración de treinta años y se devengará a partir del año en que entren en funcionamiento las líneas. El valor actual neto en el año 2003 de la cantidad a aportar por la Junta de Andalucía sobre el presupuesto determinado por el trazado base pactado por ambas Administraciones es de 306,5 millones de euros; el valor actual neto en el año 2003 de la cantidad a aportar por el Ayuntamiento de Málaga sobre el presupuesto determinado por el trazado base pactado por ambas Administraciones es de 102,2 millones de euros.

Tales cantidades son de naturaleza estimativa, ya que las definitivas dependerán de los siguientes factores:

De las variaciones que, manteniendo el mismo trazado, se refieran al alzado y forma constructiva (tramos en superficie o soterrados y de las diferentes técnicas de soterramiento) ofertadas por el licitador adjudicatario. A estos efectos, habrá de tenerse en cuenta que, dada la naturaleza del concurso, el presupuesto de licitación de la concesión será estimativo, y que la Administración concedente podrá disponer la admisión de variantes al proyecto base licitado.



Del número real de viajeros que utilicen las líneas a lo largo de la vida de la concesión y de las condiciones económicas de la oferta que resulte adjudicataria.

III.- Hasta tanto el Estado no haga efectiva su aportación definida en el párrafo primero, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga, adelantarán la tercera parte del coste de la inversión y en la proporción del 75% correspondiente a la Administración Autonómica -83,6 millones de euros- y el 25% correspondiente al Ayuntamiento de Málaga -27,8 millones de euros-.

Especificando más adelante que las citadas cantidades por anualidades a satisfacer por la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga son estimativas, pues quedaban sujetas a los condicionantes establecidos, es decir al efectivo compromiso del Estado.

En cuanto al importe girado en concepto de explotación (55.995.823,55 euros), en el apartado tercero de la orden girada por dicha consejería se indica que para el cálculo de las aportaciones a realizar por el Ayuntamiento de Málaga para financiar la explotación, se debe dar cumplimiento estricto a lo establecido en el convenio, utilizando los importes finales que la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía considera para la inversión y la tarifa técnica de la explotación del Metro; en concreto, el Ayuntamiento debe aportar un importe igual al 25% del producto de la diferencia entre la tarifa técnica y la tarifa real multiplicada por el número de pasajeros que utilicen anualmente la línea, siendo la tarifa técnica de partida la establecida cada año de la concesión de acuerdo con los datos facilitados por la citada agencia pública.

3/6

En diciembre de 2004 se formaliza con la entidad Metro, previa licitación y adjudicación, el contrato de concesión para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 de Metro, en el que se incluyen como prestaciones anejas la redacción del proyecto de construcción y la adquisición del material móvil.

En diciembre de 2005 se suscribe un convenio entre el Estado y la Junta de Andalucía para la financiación de las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, por el que se compromete a financiar el coste de la inversión en las líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, aportando la cantidad máxima de 175.110.253 euros, de acuerdo con la distribución anual establecida en dicho convenio.

El 11 de noviembre de 2013 se suscribe protocolo de intenciones entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Málaga con el fin de resolver el trazado y alzado definitivo para la finalización de las obras y su puesta en funcionamiento con criterios de máxima eficiencia y de forma que se garantice la viabilidad económica de la concesión y la rentabilidad social.

Dicho protocolo, en su acuerdo segundo, recoge el compromiso por ambas administraciones a la formalización de una adenda al Convenio suscrito el 15 de abril de 2003, documento que deberá realizarse antes de la puesta en explotación del Metro de Málaga. Dicha adenda no se formalizó, lo que ha generado divergencias en las



interpretaciones adoptadas por ambas administraciones respecto al Convenio suscrito el 15 de abril de 2003.

El 16 de julio de 2014, se firma el Documento Administrativo de Formalización de modificación del contrato administrativo de concesión de obra pública para la construcción y explotación de las Líneas 1 y 2 del metro de Málaga, por medio del cual la empresa concesionaria, Metro Málaga, se compromete a ejecutar el contrato administrativo "para la construcción y explotación de las líneas 1 y 2 del metro de Málaga en el que se incluyen como prestaciones anejas la redacción del proyecto y la adquisición de material móvil", introduciendo modificaciones sustanciales sin haberlas consensuado previamente con el Ayuntamiento, que afectaron tanto al convenio en sí mismo, como al pliego de contratación en materias tales como el restablecimiento económico financiero de la concesión, extensión del periodo concesional, establecimiento de un periodo transitorio o el incremento del presupuesto global de la inversión material.

En este sentido, el Ayuntamiento puso en conocimiento de la Consejería mediante diversos escritos remitidos al efecto en diversas ocasiones, como la propuesta enviada con fecha 29 de octubre de 2015 sobre la necesidad de suscribir dicha adenda, exponiendo la necesidad de consensuar las acciones técnicas y económicas del desarrollo de la actuación, para el correcto desarrollo del convenio de 2003.

Con fecha 22 de octubre de 2020 se firmó un documento administrativo de formalización de modificación de contrato de concesión para la construcción y explotación de las Líneas 1 y 2 del Metro de Málaga, sin consenso previo con el Ayuntamiento, en el que se incluyó, entre otras modificaciones, nuevo plazo de terminación de las obras y otra modificación del modelo económico financiero de la concesión.

4/6

Motivos del recurso

Respecto a los 55.995.823,55 euros del 25% de la diferencia entre tarifa técnica y precio al ciudadano, la propuesta que se va a aprobar en Junta de Gobierno Local especifica que "el Ayuntamiento considera no ajustada a derecho la liquidación efectuada ya que el montante que pretende liquidar la Junta de Andalucía responde a la cantidad resultante de multiplicar en cada uno de los años de explotación del suburbano la tarifa técnica acordada con el concesionario por el número de viajeros del servicio. Esos son los parámetros que ha modificado la Junta de Andalucía en todos estos años, mediante las modificaciones del contrato de concesión en dos ocasiones: 16 de julio de 2014 y 22 de octubre de 2020, ambas sin el menor acuerdo con el Ayuntamiento, fuera del marco del convenio de 2003. En definitiva, la Junta de Andalucía ha tutelado en solitario el convenio original de 2003, y ahora pretende exigir al Ayuntamiento las cantidades que resultan de todos estos años, fruto de las decisiones y modificaciones concesionales exclusivamente achacables a la administración autonómica".





Por su parte, en relación a la deuda de 7.791.524,62 euros en concepto de intereses como "indemnización de daños y perjuicios" por haber anticipado la Junta de Andalucía la inversión que le correspondía adelantar al Ayuntamiento de Málaga hasta la fecha de compensación con las aportaciones recibidas de la Administración General del Estado, el Ayuntamiento recoge en su propuesta que *"nos encontramos ante la notificación de un acto no válido, con vulneración de los principios de seguridad jurídica y legalidad no ajustada a derecho la liquidación efectuada, sobre la base de las siguientes argumentaciones:*

a) En relación con la obligación municipal en el convenio de 15 de abril de 2003 en relación con las previsiones iniciales de la obra y los pretendidos requerimientos al Estado se obvia el pronunciamiento del Tribunal Superior en la Sentencia de fecha 14 de diciembre de 2020.

Uno de los motivos de la estimación del recurso del Ayuntamiento lo encontramos en su fundamento quinto:

"(...) Dictamen que la obra del Metro era asumida por la Junta de Andalucía como se expresa de manera clara en la cláusula primera del mencionado Convenio entre Ayuntamiento y Junta, que se celebra, es importante destacarlo, en abril de 2003. Y precisamente en dicho convenio es en el que se incardina la obligación municipal, en la cláusula segunda, en cuyo párrafo primero, se involucra al Ayuntamiento para que, junto a la Junta requerirán a la Administración General del Estado para que participe en la financiación...en la financiación de la obra, que es de cuenta de la Administración autonómica, no del Ayuntamiento. Pues bien, es en el seno de esa involucración en la que ha de entenderse la obligación municipal de colaborar en el anticipo de las aportaciones estatales; de tal forma que, siendo ajena al coste de la obra más allá de lo que se pacta en esa cláusula, es indudable que su obligación no era un a modo de repartir gastos, como cabe concluir de los razonamientos que se hacen por la defensa autonómica; en el sentido de que a menor aportación estatal mayor aportación del Ayuntamiento. En modo alguno, la aportación municipal se limitó a lo que estaba previsto en ese convenio de 2003; que se hace efectivo cuando se firma el convenio entre Administración Autonómica y Administración General del Estado en 2005, sin intervención alguna del Ayuntamiento y en el que se concreta la obligación de la aportación del Estado. Porque la obligación municipal estaba pactada en relación con las previsiones iniciales de la obra y los pretendidos requerimientos al Estado, por eso es lógico que "su" porcentaje para el Ayuntamiento constituía un máximo inalterable, como entendió certeramente la Sala de instancia, porque su cooperación al coste de la obra no iba más allá de esa concreta cláusula y las previsiones sobre las que se pactó; no así para la Junta que, como titular de la obra, su porcentaje si tenía el carácter de mera previsión, de tal forma que el aumento, así como la cantidad que finalmente debiera

5/6



aportar el Estado, era algo que estaba en su decisión, no en la del Ayuntamiento.(...)”

b) Porque dicho importe (7.791.524,62 euros) de intereses, se liquidan como indemnización de daños y perjuicios, deducimos que la liquidación es en concepto de responsabilidad patrimonial, vinculándose, en su procedencia, a la falta de aportación de los adelantos en concepto de inversión recogidos en el convenio por parte del Ayuntamiento de Málaga, para que dichas cantidades pudieran generar intereses como indemnización por el daño producido, si lo hubiera habido, han de ser liquidas, vencidas y exigibles, debe acreditarse, a tal efecto, en tiempo y forma fehacientemente la existencia de un daño real y efectivo.