



A LA INTERVENCIÓN TERRITORIAL- DEH GIJÓN DE LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA ADMINISTRACION DEL ESTADO MINISTERIO DE HACIENDA Y FUNCIÓN PUBLICA

Doña. Margarita Obegero García- Pajares, con NIF.: 10.582.725B, Directora Financiera y Apoderada de la Sociedad, Gijón al Norte, S.A., comparezco y **DIGO**:

Que la Sociedad ha recibido el 20 de febrero de 2024 Informe provisional de auditoría y cumplimiento, habiéndose concedido un plazo de 15 días hábiles para formular alegaciones, prorrogado en 1 mes (siendo el día 12 de abril de 2024 el considerado como último) y notificado el 1 de marzo de 2024

Dentro del plazo habilitado al efecto, se formulan las alegaciones que a continuación se exponen, cuyo propósito fundamental es aclarar y explicar las actuaciones de la sociedad en aquellos puntos en los que el Informe ha mostrado reparos. Todo ello desde una posición totalmente constructiva y considerando de gran valor y utilidad el Informe en tanto en cuanto sus propuestas y recomendaciones pueden servir de ayuda para la adopción de decisiones que contribuyan a un mejor funcionamiento de la Sociedad.

Gijón, 11 de abril de 2024

Alegaciones respecto a los apartados:

IV. RESULTADO DEL TRABAJO.

1. ANALISIS DEL CONVENIO INICIAL Y SUS MODIFICACIONES

- En necesario resaltar que en la Sociedad no consta de documentación alguna sobre los estudios realizados con anterioridad al Convenio Constitucional, y los firmantes del Convenio formalizaron el mismo con arreglo a la mejor información disponible en aquel momento.

Pese a no tener la Sociedad la documentación previa, sí que se tiene constancia de que no existían no sólo Proyectos Constructivos sino que no estaban aprobados tampoco los instrumentos de planeamiento urbanísticos precisos para su ejecución.

Por ello, en aquel momento, no se podía concretar con más detalle el alcance de las actuaciones, que se han ido concretando conforme se ha ido avanzando en los sucesivos proyectos constructivos y la ordenación urbanística.

En varios de los apartados del informe provisional, se señala que el convenio original adolece de un adecuado nivel de concreción tanto en la definición de las actuaciones ferroviarias y urbanísticas contempladas como en la cuantificación de sus costes.

Efectivamente, los convenios suscritos por las diferentes sociedades de integración, entre los años 2002 y 2010, con la finalidad de remodelar la red ferroviaria en distintas ciudades, entre los que se encuentra el de GAN, , describían las actuaciones de forma genérica y contemplaron posteriormente un modelo de financiación (“Proyect Finance”), basado en las plusvalías generadas por la venta de terrenos liberados del uso ferroviario donde las entidades financieras estaban implicadas con un mayor riesgo. Este modelo fracasó ante la crisis económica desencadenada a partir del año 2008.

Por ello, una vez viabilizadas financieramente todas las sociedades de integración (2012-2016) se han ido planteando la modificación de dichos convenios (2017-actualidad), no sólo para desarrollar y concretar las actuaciones ferroviarias y urbanísticas, sino para dotar a las sociedades de integración de una financiación realista, mediante aportaciones por parte de los socios, para lo cual se han estudiado con detalle los distintos proyectos y calculado sus costes de ejecución incluyendo en el cálculo, los costes operativos y, en su caso, si se acudiese a financiación externa, los costes financieros.

La crisis inmobiliaria y financiera, iniciada a partir del año 2008, conllevó la falta de recursos económicos por parte de estas sociedades para financiar la ejecución de proyectos y obras, tanto ferroviarias como urbanísticas, optándose en GAN, como en el resto de los casos, por una ejecución más detallada y programada una vez redactados los proyectos de construcción que, aunque ralentiza en el tiempo la firma de los Convenios y, por ende, la culminación del Proyecto Global (por los trámites que conlleva), garantizan a través de los titulares del capital social su financiación y, por ello, su ejecución.

En cuanto al incremento en el coste de las actuaciones contempladas en los convenios, debe subrayarse que los convenios se suscriben con la mejor estimación de costes en el momento de la firma, como se ha indicado anteriormente, y una vez que se desarrollan los estudios informativos mediante los proyectos constructivos, conlleva un mayor grado

de concreción de las estimaciones de las obras ferroviarias a ejecutar, a las que había que sumar los costes de urbanización, financieros y operativos, que no se contemplaron en los convenios iniciales.

Por tanto, se ruega tengan en consideración incluir una mención, en el informe definitivo, al final del apartado IV. RESULTADO DEL TRABAJO. 1. ANALISIS DEL CONVENIO INICIAL Y SUS MODIFICACIONES. donde quede reflejado que:

No obstante, actualmente, tanto la Sociedad como sus socios, están trabajando en la redacción de un nuevo Convenio con la solución acordada y su financiación y, para tal fin, con fecha 4 de mayo de 2022, se firmó un Protocolo entre el MITMS, El Gobierno del Principado, el Ayuntamiento de Gijón, Adif y la propia Sociedad GAN para impulsar la integración del ferrocarril en la ciudad; dicho Convenio deroga el suscrito en 2019, con el compromiso de liberar los recursos necesarios para garantizar la viabilidad de la Sociedad y de las actuaciones hasta la suscripción del nuevo Convenio.

En septiembre de 2022, se licitó la redacción del Proyecto de la estación intermodal, y la adjudicación se produjo en febrero de 2023. Por tanto, hasta que la redacción de Proyecto no se encuentre en un avanzado estado de desarrollo con una estimación más concreta del cronograma y de los costes, no se podrá firmar el nuevo Convenio.

- Se indica, en la página 8, que *“En este Convenio no se cuantificaron ni el importe de las actuaciones urbanísticas ni los costes financieros en que la entidad debería incurrir en caso de solicitar financiación externa.”*. No obstante, en el ACUERDO NOVENO dice que *“La Sociedad definirá el plan de etapas y el balance económico de la operación, teniendo en cuenta que:*
 - A. *Todos los recursos económicos que se obtengan por la Sociedad como consecuencia del desarrollo urbanístico de los suelos transmitidos por RENFE y FEVE se aplicarán en primer lugar al pago de las obras ferroviarias recogidas en el Anexo I, como “Obras ferroviarias necesarias para la integración urbana” y a financiar el coste financiero del conjunto de actuaciones de la Sociedad”*

Es necesario resaltar que la Sociedad lleva elaborando el plan de etapas y el balance económico tanto a instancias del Convenio Constitucional como a instancias de las entidades financieras cuando tuvo que suscribir el contrato de financiación sindicado para la propia viabilidad de la Sociedad. Por tanto, la Sociedad y sus socios, son conscientes de la vital necesidad de realizar una correcta previsión y seguimiento de su viabilidad financiera y, en consecuencia, realizar de modo continuado los cálculos y previsiones que son a su vez compartidos y comentados tanto a nivel interno como con los socios.

La viabilidad financiera de la sociedad es requisito indispensable para la supervivencia de la sociedad. Sin ella no se podrían llevar a cabo los objetivos para los que fue creada. Conscientes de ello, desde la Sociedad se realiza un seguimiento constante de esta viabilidad.

Por tanto, se ruega tengan en consideración incluir una mención, en el informe definitivo, en la página de referencia (página 8), indicando el ACUERDO NOVENO del Convenio de 2002, así como indicar que la Sociedad viene elaborando el correspondiente plan de etapas y balance económico (caso base) para una correcta previsión y seguimiento de la viabilidad de la mercantil.

- Se indica, en la página 13 del informe provisional, que se *“... hace imposible realizar una comparativa punto por punto para identificar los cambios, para identificar los cambios, sin embargo, en el Anexo 3 de este informe se incluye un cuadro con las actuaciones previstas y acordadas en el convenio de mayo de 2019 y la ejecución real actuaciones a 31 de diciembre de 2021.”* Por tanto, es necesario resaltar que las cifras del Convenio Constitucional no son homogéneas con las actuales, dado que se deberá tener en cuenta no sólo las diferencias materiales y económicas sino también los distintos parámetros con los que se realizaron cada una de las estimaciones y lo que sufrieron a lo largo de su horizonte temporal:
 - El tipo de IVA de 2002 era el 16%, el actual es el 21% (y en 2010 al 18%)
 - El incremento del IPC desde enero de 2002 hasta enero de 2024, según los datos de INE ha tenido una tasa de variación del 63,1%.
 - Teniendo en cuenta los dos anteriores, se pasa de unas actuaciones a cargo de la sociedad por importe de 66,2 Millones de € a 360,20 Millones de €.
 - Además, ha habido multitud de cambios normativos de todo tipo, tanto en sistemas de construcción y materiales, sostenibilidad y medio ambiente, sociales, defensa del Patrimonio, seguridad, etc.... cuyo cumplimiento en términos económicos acarrea un mayor coste.

Por tanto, se ruega tengan en consideración incluir una nota aclaratoria, en el informe definitivo, mencionando los distintos parámetros para la evaluación/valoración de las actuaciones en cada uno de los momentos, tanto en la página de referencia (página 13) como en los Anexos correspondientes que se incluyan en el informe definitivo.

3. ANALISIS DE ACTUACIONES

- Se indica, en la página 15, que *“A pesar de que el Convenio de 2019 contenía un cronograma con previsiones de actuaciones hasta 2025, este no se ha cumplido en absoluto. Las actuaciones se han ido aplazando y modificando a lo largo de los 20 años de existencia de la Sociedad.”*

Hay que indicar que es imposible cumplir con el cronograma indicado en el Convenio de 2019 dado que, como se ha indicado anteriormente en el presente escrito y reflejado en el informe provisional en distintos apartados *“se suscribió un nuevo protocolo el 4 de mayo de 2022 en el que se pone de manifiesto la necesidad de aprobar un nuevo convenio que pueda sustituir al de 2019 pero que aún no ha sido aprobado.”* (página 13) según lo acordado en la sesión del Consejo de Administración de la sociedad Gijón al Norte, S.A. celebrada el 12 de mayo de 2021.

Respecto al aplazamiento y modificación de las actuaciones a lo largo de los 20 años, hay que indicar que se han producido, fundamentalmente, por el carácter institucional que tienen todas las sociedades de integración, sumado al impacto de la crisis económica que se desarrolló a partir del año 2008, ambos factores no controlables ni por la Sociedad ni por sus socios.

Se ruega tengan en consideración eliminar el párrafo referenciado (página 15) por los motivos expuestos.

- Se indica, en la página 16, que *“Sin embargo, y aunque no se han ejecutado las actuaciones previstas, la sociedad sí que ha ejecutado algunas actuaciones no previstas ni en el Convenio de 2002 ni en el de 2019, derivadas de dos convenios firmados entre la Sociedad y ADIF para tal objeto:*

– Convenio firmado el 29 de mayo de 2009 para la ejecución de la estación provisional de Gijón y de actuaciones complementarias en La Calzada y Tremañes.

– Convenio firmado el 25 de abril de 2011 para la ejecución de las obras de supresión de la barrera de Gijón. Demoliciones y levantes de las estaciones de Jovellanos y El Humedal.”

Se ruega tengan en consideración sustituir los párrafos referenciados por los siguientes, dado que los Convenios indicados fueron firmados por el Ministerio de Fomento y no ADIF y las actuaciones ejecutadas sí que estaban previstas tanto en el Convenio de 2002 como en el Convenio 2019 según se indica tanto en los exponendos y/o acuerdos de los Convenios de 2002, 2009, 2011 y 2019, al tratarse de actuaciones previas y necesarias para desarrollar la solución global tal y como se expresa en estos documentos:

“Sin embargo, dado que no se pueden ejecutar las actuaciones previstas indicadas en el Convenio 2019 por los acuerdos alcanzados en el Consejo de Administración de la sociedad Gijón al Norte, S.A. celebrada el 12 de mayo de 2021, la sociedad sí que ha ejecutado determinadas actuaciones previas y necesarias incluidas en el Convenio 2002 para desarrollar el proyecto global de integración derivadas de dos convenios firmados entre la Sociedad y el Ministerio de Fomento para tal objeto:

– Convenio firmado el 29 de mayo de 2009 para la ejecución de la estación provisional de Gijón y de actuaciones complementarias en La Calzada y Tremañes.

– Convenio firmado el 25 de abril de 2011 para la ejecución de las obras de supresión de la barrera de Gijón. Demoliciones y levantes de las estaciones de Jovellanos y El Humedal.”

V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

1. En relación con **la gestión realizada por la Sociedad**, el informe dice en un párrafo de la Pág. 15: ***“A pesar de que el Convenio de 2019 contenía un cronograma con previsiones de actuaciones hasta 2025, este no se ha cumplido en absoluto”***. Y en el apartado a) de las Conclusiones de la Pág. 23: ***“La Sociedad no está cumpliendo el ritmo de ejecución previsto; de las actuaciones incluidas en el Convenio vigente actualmente, no se ha ejecutado ninguna”***. Indicar lo que anteriormente se ha expuesto dado que, ni podían ejecutarse, ya que el Convenio de 2019 establecía, efectivamente, unas actuaciones y un cronograma para construir la Estación Intermodal junto al Museo del Ferrocarril, que estaban pendientes del Estudio Informativo (contratado en mayo de 2018 por el Ministerio- Exponen XVIII) aprobado posteriormente en 2022, comparaba las dos opciones posibles en ese momento, Museo y Moreda y se inclinaba por esta segunda. Por tanto, las actuaciones previstas y el cronograma del Convenio de 2019 y, todo él, queda invalidado y no puede construirse la Estación junto al Museo, sino que hay que hacerlo en Moreda. Para ello se puso en marcha un nuevo Proyecto, actualmente en redacción y un nuevo Plan Especial. Y la Sociedad, naturalmente, no ha podido ejecutar obra alguna recogida en el Convenio de 2019. Solo informes, pliegos de condiciones, planos de apoyo, etc.

Dada la complejidad y la dimensión de la actuación, a lo largo de todos estos años, la Sociedad ha estado en proceso de estudios, planeamiento y proyecto, y las obras que se han ejecutado han sido las necesarias para mantener la circulación de los trenes (Estación Provisional de Sanz Crespo y apoyos complementarios en La Calzada y Tremañes I y II) y habilitar los suelos para la futura estación y para los usos urbanos (Demoliciones y levantes y acondicionamiento de suelos de la APU 1 A), amparadas en los Convenios con ADIF, como bien recoge el Informe de auditoría operativa y de cumplimiento.

La Sociedad realiza, trimestralmente, un seguimiento pormenorizado sobre las desviaciones económicas en relación con los presupuestos elaborados anualmente y el CASO BASE, actualizado, completado y mejorado anualmente, de acuerdo con la mejor información que se tiene en cada momento y teniendo en cuenta todas las incertidumbres que se derivan del contexto en el que conviven las sociedades de integración tanto económico- financiero, jurídico – normativo y principalmente institucional.

Por tanto, se ruega tengan en consideración sustituir el apartado a) y b) de las Conclusiones de la página 23, por:

- a) **Actualmente, la Sociedad no puede cumplir el ritmo de ejecución previsto en el Convenio 2019 (aún vigente) dado que las actuaciones incluidas en éste, no se pueden ejecutar debido a los acuerdos alcanzados en el Consejo de Administración de la Sociedad celebrado el 12 de mayo de 2021, por los que, con fecha 4 de mayo de 2022, se suscribió un protocolo en el que se pone de manifiesto la necesidad de aprobar un nuevo convenio que sustituirá al de 2019 pero que aún no ha sido aprobado dado que se están llevando a cabo los trabajos de Redacción del Proyecto con la nueva solución de integración acordada.**

b) Las actuaciones actualmente ejecutadas se derivan de dos Convenios firmados con el Ministerio de Fomento (2009 y 2011). Actuaciones contempladas en el Convenio de 2002 siendo necesarias para desarrollar el proyecto global de integración.

2. En cuanto a las aportaciones de suelo y venta de terrenos a 31 de diciembre de 2021, en el último párrafo se dice en relación con la licitación de las parcelas H1 y H2 de la Unidad de Ejecución APU 1 A: ***“... Sería recomendable analizar las razones por las que la subasta quedó desierta para, en su caso, poder intentar de nuevo la venta en las condiciones en que sean necesarias”.***

Hay que indicar que estos trabajos **sí se realizaron, posteriormente**, por la consultora Knight Frank, ganadora de un procedimiento de contratación negociado con invitación a 6 de las consultoras más importantes. En estos trabajos, se analizaron dos escenarios posibles con sus oportunidades y debilidades, y teniendo, sobre todo, las características del contexto económico del momento (inicio de leve recuperación de la crisis brutal iniciada en 2007 tanto financiera, como inmobiliaria y presupuestaria), demográfico y las particularidades de Asturias, donde se desarrolla el proyecto. El informe está disponible, si así se requiere por la Intervención.

3. En cuanto a ***“...financiación se refiere, los puntos claves ...”***,
El apartado b) donde el informe provisional indica que ***“Este exceso de financiación junto con la reducida actividad de la sociedad ha dado lugar a que entre 2002 y 2021 se han generado unos gastos financieros (11,69 millones de euros) y operativos (6,37 millones de euros) excesivamente altos en proporción con las actuaciones ejecutadas. Los gastos financieros suponen un 37,1% del coste del total del valor de las actuaciones efectivamente realizadas.”***

Cabe indicar que, una de las principales actividades que ha desarrollado la Sociedad desde que se inició la crisis económica, a partir del 2008, ha sido el esfuerzo ímprobo en reducir al mínimo el cote de financiación dada la evolución al alza que tuvieron los tipos de interés en esa época entre otros factores que afectaron a esta Sociedad y al resto de sociedades de integración. Prueba de ello fueron las operaciones de refinanciación y reestructuración que la Sociedad y sus socios abordaron consiguiendo pasar de un tipo de interés del 5% al 1,314% además de reducir o eliminar otras condiciones/costes que mantenía.

Por tanto, se ruega tengan en consideración incluir una mención al esfuerzo desarrollado por la Sociedad por minimizar el coste de financiación, por lo que se propone incluir el siguiente párrafo al final del apartado referenciado b):

No obstante, hay que indicar que la Sociedad ha trabajado por minimizar el coste de financiación en la medida de sus posibilidades, llevando a cabo diversas refinanciaciones y reestructuraciones de la deuda bancaria, en las que pudo reducir el tipo de interés de un 5% al 1,314%, además de reducir o eliminar otras condiciones/costes que mantenía.

El apartado c) donde el informe provisional indica: *“la situación actual de la sociedad, desde el punto de vista económico parece inviable desde el momento en que en el balance de las cuentas correspondientes a 2021, se refleja un patrimonio neto negativo*

por importe de 12.916.827,91 euros, derivado de la acumulación continuada de pérdidas. En condiciones normales esta circunstancia hubiese supuesto la existencia de una causa de disolución de la empresa que se ha evitado, en el caso de Gijón al Norte por la existencia de préstamos participativos de los socios”.

Hay que indicar que este párrafo debería corregirse, dado que, por la existencia de los préstamos participativos, el Patrimonio neto de la Sociedad para el cómputo de lo dispuesto en el artículo 363 de la ley de Sociedades de Capital a 31 de diciembre de 2021 ascendía a 36.760.721,22 € (Nota 2.8 de la Memoria de las cuentas anuales 2021).

Por otro lado, como queda reflejado en el Convenio de 2019, la actuación es deficitaria dado que el importe total de la inversión a realizar es muy superior a los ingresos previstos por la venta de terrenos desafectados de la actividad ferroviaria y transmitidos o en fase de transmisión a la sociedad. Por lo tanto, no es de extrañar que existan resultados negativos.

Por ello, en el convenio citado, se establecieron los mecanismos para su financiación a través de los compromisos adquiridos por cada socio, como por ejemplo la suscripción de préstamos participativos tal y como ha sucedido hasta la actualidad.

En este mismo epígrafe, en el segundo párrafo se dice que *“Ya en 2016, el Tribunal de Cuentas, recomendó a las Sociedades de Integración que analizaran la situación en que se encontraban cada una para decidir, según los casos, su disolución o la modificación de los mencionados Convenios a fin de ajustar el coste de los proyectos inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las Sociedades. La solución asumida por Gijón al Norte fue la modificación del Convenio”.*

Hay que indicar que la secuencia seguida por el Tribunal de Cuentas en sus informes inicial y final ha sido la siguiente:

El BOE núm. 103 de 30 de abril de 2019, publicó la Resolución de 27 de febrero de 2019, aprobada por la Comisión Mixta para las relaciones con el Tribunal de Cuentas, en relación con el Informe de fiscalización de la actividad de las Sociedades públicas de Integración del Ferrocarril participadas por ADIF- Alta Velocidad, a 31 de diciembre de 2016”

En el capítulo de conclusiones realiza las recomendaciones que se transcriben:

“1.- Teniendo en cuenta las dificultades financieras que actualmente presentan las Sociedades de Integración del Ferrocarril y el incremento del coste de los proyectos incluidos inicialmente en los Convenios interadministrativos suscritos entre las Administraciones central (a través del Ministerio de Fomento), autonómica y local, que dieron lugar a su constitución, se considera necesario que las Administraciones que sean socios de estas Sociedades, analicen la situación en que se encuentra cada una de ellas y decidan, según los casos, su disolución o, en todo caso, la modificación de los mencionados Convenios a fin de ajustar el coste de los proyectos inicialmente previstos a las disponibilidades financieras de las Sociedades.

2.- Considerando el elevado coste que supone la integración del ferrocarril en las ciudades mediante el soterramiento de las vías, actuación que no es imprescindible para garantizar un buen servicio, ni la funcionalidad de la red ferroviaria, sería aconsejable, para el adecuado cumplimiento del principio de economía, que el Ministerio de Fomento tuviese en cuenta en la planificación de estos proyectos soluciones de integración del ferrocarril que, valorando igualmente factores complementarios como su sostenibilidad ambiental o su repercusión social, pudieran contemplar alternativas al soterramiento de las vías.

3.- Las sociedades instrumentales constituidas entre los años 2002 y 2010 para la integración del ferrocarril en las ciudades no han conseguido la finalización de los proyectos inicialmente planificados, generando la necesidad de una financiación externa del proyecto hasta que se pueda poner en valor los suelos liberados del uso ferroviario, afectando a la estabilidad presupuestaria y sostenibilidad financiera de las cuentas públicas y presentando una incertidumbre respecto de la obtención de ingresos futuros derivados de las plusvalías de la transformación de los terrenos ferroviarios. A la vista de esto, sería recomendable que el Ministerio de Fomento elaborase planes de financiación de las actuaciones de integración del ferrocarril atendiendo a criterios realistas y contemplando, en su caso, una financiación a corto y medio plazo no solo vinculada a la generación de plusvalías urbanísticas de realización incierta.”

El 27 de febrero de 2023 el Tribunal de Cuentas remite a la Sociedad comunicación y anteproyecto del Informe de fiscalización de seguimiento de recomendaciones incluidas en diversos informes de fiscalización del sector público empresarial estatal no financiero, donde en su Anexo XVI- 29 CUADRO RESUMEN DE SEGUIMIENTO DE RECOMENDACIONES GIJÓN AL NORTE, S.A. EN EL INFORME DE FISCALIZACIÓN N.º 1.311 se recoge que las recomendaciones formuladas están cumplidas totalmente.

En julio de 2023, el Tribunal de Cuentas remite el informe definitivo recogiendo las mismas conclusiones que en el anteproyecto “Cumplidas Totalmente CT”.

(<https://www.tcu.es/repositorio/52b0e33a-025b-429d-9d05-04d89b9a2b4e/I1523.pdf>) En este enlace se accede al informe anexos IV y V)

POR TANTO, RESPECTO A LAS TRES RECOMENDACIONES FORMULADAS, consideramos su informe de enorme valor siendo seriamente considerado por los socios a la hora de adoptar las decisiones que les puedan corresponder en el futuro, no obstante, hay que indicar que, si bien los Convenios sobre los que recae el Informe de Auditoría de Cumplimiento y Operativa de Gijón al Norte S.A. Ejercicio 2022, son los suscritos en 2002 y 2019, SE RUEGA CONSIDEREN NO INCLUIR RECOMENDACIONES dado que éstas, a la fecha actual, ya estarían subsanadas debido a todo lo indicado anteriormente, que se resume en la suscripción del protocolo firmado con fecha 4 de mayo de 2022, en el que se pone de manifiesto la necesidad de aprobar un nuevo convenio que sustituirá al de 2019 y a las acciones realizadas respecto a las tres recomendaciones indicadas que a continuación se detallan:

1. *“Teniendo en cuenta las deficiencias detectadas, a efectos de garantizar una mayor eficiencia y eficacia en la ejecución de las actuaciones y garantizar una absoluta transparencia, la Sociedad debería realizar un seguimiento pormenorizado, detallado y justificado de las mismas, analizando, todas y cada una de las causas de las enormes desviaciones económicas y temporales.”*

Hay que indicar que la Sociedad ya viene elaborando el análisis y seguimiento de las desviaciones económicas y temporales, prueba de ello es el análisis, actualización y seguimiento del “caso base”, presupuestos y estados financieros de la Sociedad, así como todos los informes elaborados para el Tribunal de Cuentas y lo expresado en la Memoria de las cuentas anuales por cada uno de los años, por tanto, esta recomendación ya estaría subsanada y sería de realización continuada dado que lo realiza cada año.

2. *“En relación a las aportaciones de suelo y ventas de terrenos, a 31 de diciembre de 2021” “En este sentido, sería recomendable analizar las razones por las que la subasta quedó desierta para, en su caso, poder intentar de nuevo la venta en las condiciones que sean necesarias.”*

Hay que indicar que estos trabajos ya se realizaron por la consultora Knight Frank como se ha indicado, por tanto, esta recomendación ya estaría subsanada.

3. *“Teniendo en cuenta las deficiencias detectadas, a efectos de garantizar una mayor eficiencia y eficacia sería necesario cerrar un plan de actuaciones e intentar llevarlo a cabo, ya que, en el caso de Gijón al Norte, los constantes cambios de proyecto a lo largo de los años han supuesto un incremento considerable de los costes, financieros, operativos y de oportunidad que debe asumir la empresa a través de sus socios.*

Hay que indicar que estos trabajos se están realizando y forman parte de la redacción del proyecto que, actualmente, está en ejecución de acuerdo con lo suscrito en el protocolo firmado con fecha 4 de mayo de 2022, y en el que se pone de manifiesto la necesidad de aprobar un nuevo convenio que sustituirá al Convenio de 2019, a la espera de que finalicen los trabajos de redacción del proyecto de Construcción. Por tanto, esta recomendación ya estaría subsanada.

Gijón, 11 de abril de 2024