

GIASA MEMORIA DE GESTIÓN 2000

GIASA. Memoria de Gestión 2000

Sevilla, 2001

GIASA MEMORIA DE GESTIÓN 2000



JUNTA DE ANDALUCIA
Consejería de Obras Públicas y Transportes

GIASA. Memoria de gestión 2000

© JUNTA DE ANDALUCÍA. Consejería de Obras Públicas y Transportes.
Gestión de Infraestructuras de Andalucía S.A. GIASA

DIRECCIÓN TÉCNICA
GIASA

COORDINACIÓN DE LA EDICIÓN
Secretaría General de Planificación. Departamento de Publicaciones

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
Martín Moreno y Pizarro, S.L.
www.mmptriana.com

FOTOGRAFÍAS
Fernando Alda

FOTOMECÁNICA
Cromotex

IMPRESIÓN Y ENCUADERNACIÓN
T.F. Artes Gráficas

NÚMERO DE REGISTRO: JAOP/GIASA-29-2001

DEPÓSITO LEGAL: SE-2483-01

GIASA (Andalucía)
Memoria de Gestión 2000/Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A.
(GIASA). - Sevilla: Consejería de Obras Públicas y Transportes, 2001
220 p.: il. col.; 28 cm
I. Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes.
1. Andalucía-Infraestructuras-Obras Públicas-Memorias

LA Comunidad Autónoma Andaluza ha continuado durante los últimos años el proceso de modernización económica y social iniciado hace dos décadas. Durante este tiempo Andalucía se ha dotado de más y mejores infraestructuras, ha progresado sensiblemente en la formación de su capital humano, ha iniciado la renovación y diversificación de sus estructuras económicas y ha profundizado en las políticas públicas de bienestar social y solidaridad. Los efectos de tales procesos son palpables en cuanto al crecimiento económico experimentado y la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos en términos generales.

En pleno siglo XXI, Andalucía ha de profundizar en este proceso de modernización afrontando los nuevos retos que plantean la sociedad de la información, la globalización de los mercados a escala mundial, el desarrollo de las telecomunicaciones y la innovación tecnológica en la práctica totalidad de las facetas de la vida social, económica y cultural. La dotación de infraestructuras no es ajena a esta situación. El esfuerzo realizado en este sentido por las Administraciones Públicas durante las dos últimas décadas ha contribuido de forma decisiva a la modernización antes mencionada y debe tener su continuación en los próximos años a fin de afrontar con garantías los desafíos que plantean los nuevos tiempos.



La Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, ha desarrollado durante los últimos años un importante esfuerzo planificador, dando coherencia a las actuaciones de todas las administraciones públicas y entidades privadas que concurren en la ordenación del territorio y las infraestructuras. Una Comunidad como la nuestra, de gran complejidad territorial, necesita partir de un análisis de su propio espacio físico para diseñar su futuro. En este estudio del territorio ha cobrado especial relevancia el análisis de las ciudades y su sistema de interacción, así como la población como factor fundamental del desarrollo.

De esta forma, se aprobaron primero las Bases para el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía, para pasar en la actualidad a la elaboración de diversos planes de ordenación del territorio por zonas geográficas concretas de nuestra Comunidad Autónoma. En concordancia también con estas Bases para la Ordenación del Territorio se ha desarrollado el Plan Director de Infraestructuras de Andalucía 1997-2007, instrumento estratégico que marca tanto la previsión de nuevas infraestructuras para los próximos años como los criterios necesarios para su ejecución. Un tercer nivel de planificación se encuentra en los planes sectoriales actualmente en elaboración o en ejecución sobre transportes, carreteras o agua.

Junto a todo ello, la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha tratado de dar respuesta a la creciente demanda social sobre calidad en las nuevas infraestructuras, entendida como fiabilidad, eficiencia y comodidad en los servicios que se ofrecen a los usuarios. Uno de los elementos aportados en este sentido ha sido la especialización como elemento de mejora de la eficiencia. Los tradicionales centros directivos, con gran experiencia acumulada, se han centrado en la planificación, administración, gestión de recursos, conservación y explotación del dominio público.

Por su parte, para el desarrollo de proyectos constructivos y la gestión que éstos conllevan se constituyó en 1996 una nueva entidad especializada y dotada de capacidad suficiente para la consecución de estos fines. Esta entidad, Gestión de Infraestructuras de Andalucía S.A. (GIASA), cuya memoria de gestión correspondiente al año 2000 presento en estas líneas, tiene por objeto desarrollar con la mayor eficacia y eficiencia posibles los encargos que los diversos centros directivos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes le realicen. Una labor que considero ya consolidada de forma satisfactoria durante los años transcurridos desde su creación.

Andalucía tiene aún necesidades importantes en materia de infraestructuras: terminar la red de carreteras de gran capacidad, interconectar el sistema de ciudades con ferrocarriles rápidos y fiables, mejorar los transportes públicos metropolitanos, culminar el saneamiento y depuración de las aguas residuales, prevenir tanto los efectos de las sequías como de las avenidas e inundaciones, mejorar la gestión del uso del agua y paliar los déficits hídricos de las cuencas andaluzas, entre otras cuestiones de gran importancia para el futuro de nuestra Comunidad.

El objetivo final encomendado a GIASA es la realización de estudios, proyectos y obras que contribuyan a la consecución de los fines anteriormente mencionados con unos estándares de calidad óptimos, partiendo para ello de las premisas básicas de profesionalidad, eficacia y eficiencia en la gestión de las inversiones públicas en infraestructuras. Todo ello en el marco del objetivo general de dar continuidad al esfuerzo de la Junta de Andalucía a fin de dotar a nuestra Comunidad Autónoma de las infraestructuras necesarias para un desarrollo integral y sostenible.

D.ª Concepción Gutiérrez del Castillo
Presidenta del Consejo de Administración y
Consejera de Obras Públicas y Transportes

EL equipo de personas que trabajamos en GIASA hemos tenido claro desde el principio cuáles son nuestros cometidos y qué es lo que espera de nosotros, no ya la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y el Gobierno Andaluz, sino los propios ciudadanos. Consideramos esa alta misión con la importancia, orgullo y responsabilidad que conlleva, sin perder de vista en ningún momento, que estamos gestionando caudales públicos que provienen del contribuyente.



Poner en marcha este proyecto del gobierno andaluz no era una tarea fácil; se trataba de racionalizar el sector de construcción de obras públicas en Andalucía, se trataba de conseguir esa calidad social que demanda el ciudadano. Este proceso conlleva muchos cambios, y sabemos que la sociedad es reacia a los cambios.

Hoy podemos concluir que Andalucía tiene una gestión de la proyección y construcción de sus infraestructuras modélica y pionera en Europa y a nivel internacional. No se trata de una afirmación gratuita tanto como de una afirmación contrastada en base a la descripción de los hechos, cualitativos y cuantitativos.

El sector de la construcción de obras civiles, todavía con las dificultades del cambio observado, es unánime en cuanto a la calificación del modelo; el nivel de calidad de los proyectos redactados en Andalucía

está a la cabeza de España. Este dato es importante como punto de partida para realizar obras con la adecuada calidad y precio. Los métodos seguidos por GIASA para conseguir la calidad son hoy objeto de estudio por parte de otras administraciones para proceder a su adopción.

Las cifras también confirman que el modelo está maduro; desde 1997 se han licitado ciento sesenta mil millones de pesetas. La producción de la empresa ha pasado de quince mil millones en 1999 a más de veintiséis mil millones de pesetas a finales del año 2000. Se han finalizado obras por importe de veintiséis mil millones de pesetas. La plantilla media también ha crecido en consecuencia, de catorce en 1996 a setenta y seis en 2000. Pero su productividad y eficiencia aún evolucionará más; la ratio producción por empleado ha pasado de 4,8 en 1997 a 313,9 en 2000.

Durante el año 2000 se ha venido trabajando en la adecuación de la estructura interna y en la coordinación con los centros directivos intervinientes en el proceso de planificación, gestión y ejecución de las infraestructuras autonómicas con el fin de avanzar en agilidad y eficacia.

A lo largo del año, GIASA ha estado aplicando procedimientos internos encaminados a la mejora de la gestión en su actividad de gestión de proyectos y obras. Por ello, durante este año se han abierto dos

oficinas en Málaga y Almería que, si bien con una mínima estructura orgánica, tienden a un acercamiento a la obra para su mejor gestión y supervisión.

Así mismo, la evolución constante en los procesos organizativos internos con el desarrollo de normativa, así como la integración de la información de la dirección de obra en el Sistema de Información general de la empresa, han sido factores coadyuvantes de una mejor y más ágil transmisión de información.

En el aspecto ambiental se han realizado avances en el desarrollo de un modelo de gestión ambiental que permita incluir estos factores durante el proceso de definición del proyecto, como puedan ser la consideración de medidas correctoras y su presupuesto de un lado, o la contratación de un asesor medioambiental durante el proceso de ejecución de las obras. Pero, dentro de este apartado lo más importante radica en la evolución cultural que se está realizando en el sector; el medio ambiente ya no es algo indeseable que hay que cumplir, sino un valor que las generaciones actuales sienten que deben preservar para las generaciones venideras. El factor medioambiental está presente en cada una de las actividades que se realizan a diario; no se trata de corregir, sino de evitar en lo posible.

Los avances en calidad general y medioambiental en particular, no deben resultar incompatibles con unas prácticas, cada vez mayores, para evitar los riesgos laborales. En GIASA, conscientes del problema, firmamos, ya en 1997, un acuerdo con los sindicatos mayoritarios: Unión General de Trabajadores y Comisiones Obreras. Este convenio y el

continuo hincapié que realiza todo el personal de GIASA, ha tenido un desarrollo más que satisfactorio a lo largo de estos años.

Toda esta actividad se ha realizado con los debidos controles. A lo largo del año se han realizado múltiples actuaciones de control; por la auditoría interna, la auditoría financiera externa, la Intervención General de la Junta de Andalucía y la Cámara de Cuentas quienes han examinado nuestros registros para asegurarse no sólo del cumplimiento de la normativa, sino aproximarse al cumplimiento de los objetivos. En todos los casos los resultados son óptimos, especialmente así resulta en el informe de la Cámara de Cuentas relativo a los años 1997-1999.

Seguimos avanzando. Los mecanismos introducidos en el sistema han servido para propiciar el cambio pero necesitan ajustes de cara a la continuidad. La evolución de la empresa en los próximos años se ha de centrar en aspectos organizativos con todos los organismos implicados, con el objetivo de seguir gestionando de manera ágil, eficaz y eficiente la inversión en obra pública.

Y ello sólo será posible con la colaboración de todos; los ciudadanos, el Gobierno de la Junta de Andalucía y sus Consejerías, la dirección de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, la de los funcionarios al servicio de los centros directivos, las empresas consultoras y laboratorios de control de calidad, las empresas constructoras y el personal de GIASA han trabajado para que haya sido posible realizar una positiva labor que sin duda alguna debe tener continuidad en los próximos años.

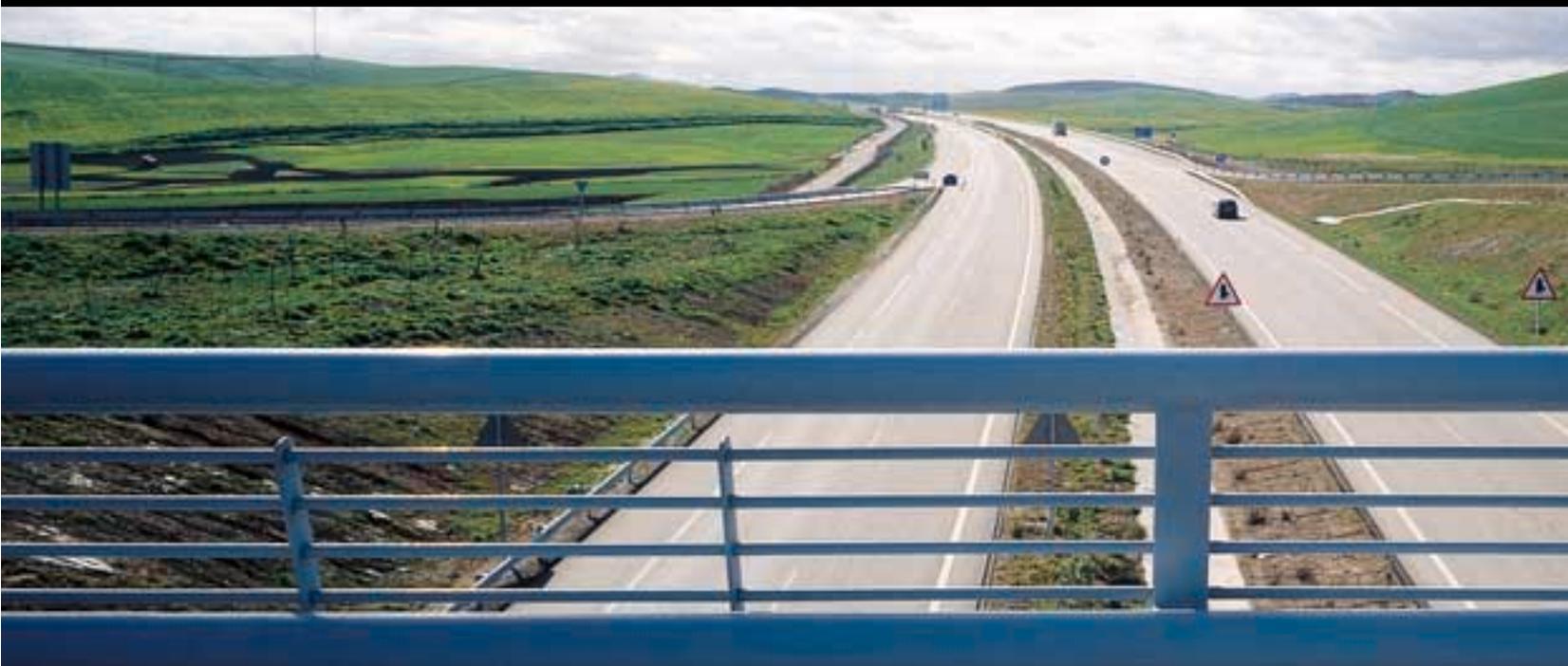
D. Francisco Gestoso Pró
Director Gerente de GIASA

S U M A R I O

1. La empresa	10
A Introducción	12
B Estructura Organizativa	14
C Objetivos de Gestión	17
D Sistema de Control	21
2. La actividad de gestión	22
A Objetivos del año 2000	24
B Los Medios Humanos y Tecnológicos	27
C Calidad de las Actuaciones	29
D Gestión Medioambiental	31
E Infraestructuras	34
F Otras Actuaciones	49
3. Información financiera	52
A Cuentas Anuales	54
B Informe de Auditoría	88
C PAIF 2001	90
4. Estadísticas	92
A Evolución de la Actividad de Gestión	94
B Detalle de la Actividad de Gestión	96
C Estadísticas Parciales	102
D Bajas Comparativas	108
5. Anexos	112
A Empresas Contratadas	114
B Relación de Personal	115
C Directorio	116

A INTRODUCCIÓN

B ESTRUCTURA ORGANIZATIVA



OBJETIVOS DE GESTIÓN

SISTEMA DE CONTROL



1 LA EMPRESA



INTRODUCCIÓN

La empresa pública Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. GIASA es una sociedad de capital público, constituida de acuerdo con el derecho privado, cuya actividad se centra en el desarrollo de infraestructuras que constituyen competencia de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

En la primera fase la sociedad recibió el encargo del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía de la realización de un catálogo de actuaciones, fundamentalmente infraestructuras, vinculadas a la celebración en Sierra Nevada de los Campeonatos del Mundo de Esquí Alpino.

En la segunda fase la competencia de GIASA se circunscribió a la gestión de proyectos y obras de infraestructuras del transporte e hidráulicas, ampliando el ámbito de actuación a todo el territorio de la Comunidad Autónoma de Andalucía.

La planificación hasta la fase de estudios informativos, el control, la explotación y el mantenimiento de las infraestructuras del transporte corresponde a los diferentes centros directivos, bien centrales o delegaciones provinciales, recibiendo GIASA los encargos de desarrollo de proyectos y obras. En cuanto a las infraestructuras hidráulicas, corresponde a la Secretaría General de Aguas la planificación y el control, desarrollando la empresa pública los proyectos y las obras.



GIASA DIRIGE SUS ESFUERZOS A CONSEGUIR LA MÁXIMA CALIDAD DE LOS PROYECTOS Y LAS OBRAS, EN EL PLAZO ESTABLECIDO Y SIN DESVIACIONES DE COSTE.

Con la creación de GIASA la Consejería de Obras Públicas y Transportes se ha dotado de un instrumento moderno capaz de desarrollar las infraestructuras en igualdad de condiciones con los consultores y constructores, siempre con las debidas garantías de control público de la Intervención General, Cámara de Cuentas, Parlamento y Auditoría externa.

Esta forma de gestión fija su actuación alrededor de la figura del gestor de proyectos. Esta metodología de trabajo permite controlar desde el punto de vista técnico, el coste, el plazo de ejecución y, especialmente, la

calidad de un proyecto constructivo desde el diseño hasta la recepción final de la obra. De este modo, la empresa contrata los servicios de consultoras para la redacción de proyectos, la realización de estudios geológicos y geotécnicos, la dirección de obra y el control de calidad. Asimismo contrata la ejecución de obra con empresas constructoras en sus diferentes ramas. De esta manera, la empresa pública dispone de recursos propios para la gestión integral de los proyectos.

La actividad de GIASA dirige sus esfuerzos a conseguir la máxima calidad de los proyectos y las obras desde el punto de vista técnico y ambiental, en el plazo establecido y sin desviaciones de coste. Estos principios son constantes en la actividad de GIASA y se extienden a todas sus actuaciones.

La puesta en marcha del nuevo sistema ha permitido clarificar las relaciones. Las claves del nuevo marco se centran en la mejora de la calidad de los proyectos, condiciones exigentes de licitación y rigurosidad en la aplicación de la oferta elegida, detección y eliminación de los posibles problemas antes de la contratación y exigencia de responsabilidades. Todo ello se completa con precios reales de contratación, sin bajas, y una programación y seguimiento riguroso.

El sistema conlleva la colaboración de todos los

agentes intervinientes del sector: consultoría, empresas constructoras y empresas de control de calidad. Se trata de que el adjudicatario tome conciencia exacta de lo que ha licitado y no sólo lo ratifique en su oferta, sino que además plantee con la precisión necesaria o, en su caso, ofrezca las alternativas, ajustes o mejoras pertinentes, que sin alterar el contenido y objeto de la licitación, puedan garantizar a GIASA que las obras no sólo van a terminar bien, sino que van a iniciarse y desarrollarse de forma correcta.



CONSTRUCCIÓN DE VIADUCTO EN LA AUTOVÍA A-381.

B

ESTRUCTURA ORGANIZATIVA

GESTIÓN de Infraestructuras de Andalucía, S.A. está constituida con arreglo al derecho privado de acuerdo con el art. 6.1 a) de la Ley de Hacienda de la Comunidad Andaluza. Es por tanto, una Sociedad Unipersonal cuya Junta General está representada por el Director General de Patrimonio de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía. Inscrita en el Registro Mercantil de la Provincia de Sevilla al Tomo 2.459, folio 95, hoja

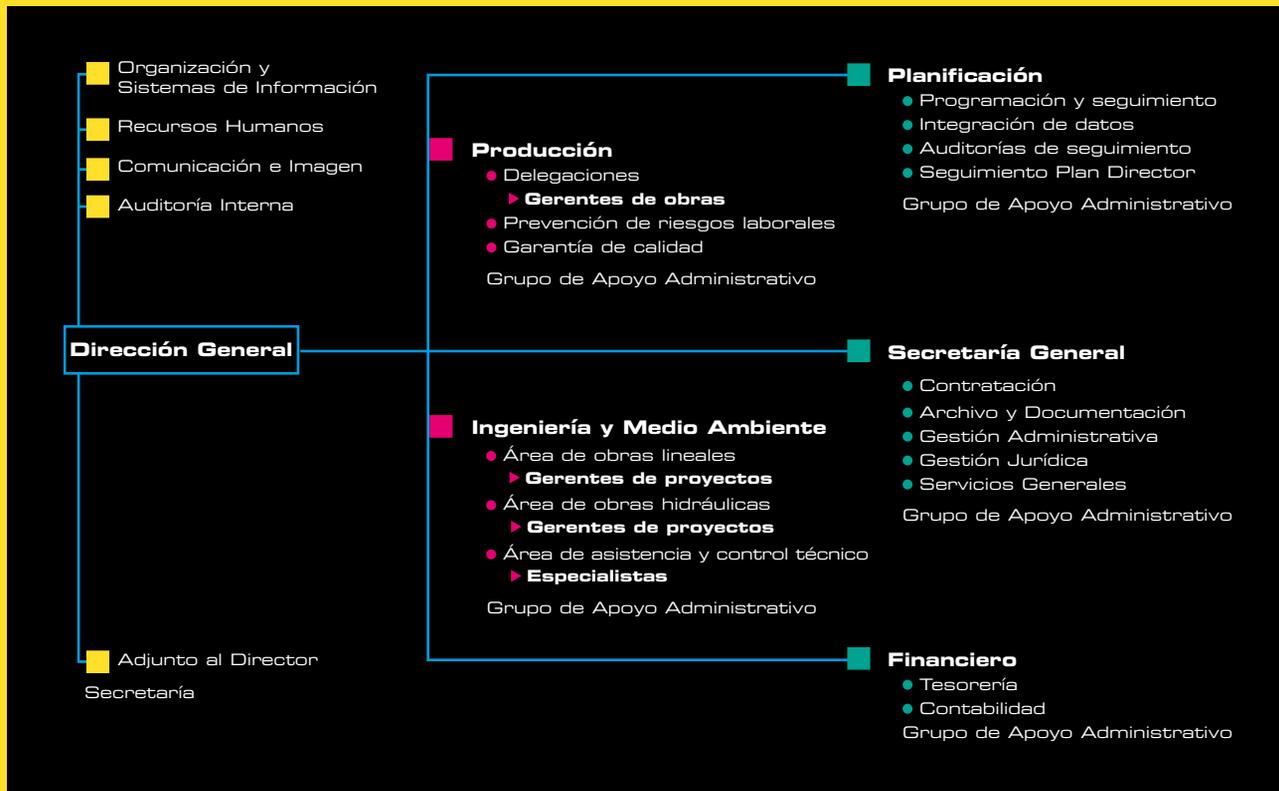


número 28.619 C.I.F.: A-18315275.

La estructura organizativa de la empresa se modificó durante el año pasado como consecuencia de los cambios habidos en la cúpula directiva de la Consejería de Obras Públicas y Transportes.

Su funcionamiento está fijado por el Decreto 86/92, en la redacción dada por el Decreto 384/96, por sus Estatutos, por el Reglamento de Régimen Interior existiendo, asimismo, un Código Ético de obligado cumplimiento.





La estructura organizativa de la empresa se establece en torno a la figura del Gerente de Proyectos o bien del Gerente de Obras, según corresponda. El objetivo es poner todos los medios para avanzar en el cumplimiento de los objetivos de calidad y plazo de cada una de las actuaciones (una vez que el sistema garantiza el precio contractual marcado).

En las delegaciones territoriales, se encuentran los gerentes de obra, quienes controlan y supervisan las obras siendo el Delegado de Zona el máximo responsable de las obras en sus provincias. En cada Delegación existe Grupo de Apoyo responsable de la coordinación administrativa como apoyo a la Gerencia.

En los Servicios Centrales, se inician las actuaciones durante la fase de proyectos, y corresponde esta función al **Departamento de Ingeniería y Medio Ambiente**. Los Gerentes de Proyectos se engloban en el Área de Obras Lineales y Área de Obras Hidráulicas según sea la actuación. Como complemento a la labor de los gerentes existen secciones especializadas en las siguientes áreas: Medio Ambiente, Depuración de Aguas, Trazado, Firmes y estructuras, Geotécnica, Economía del Transporte y Cartografía y SIG, que conforman el Área de Control y Asistencia Técnica y quienes aportan sus conocimientos en cada una de las materias para el mejor desarrollo de la actuación.

Jerárquicamente los Delegados de Zona dependen del **Director del Departamento de Producción**. Este dispone de una Unidad de

Garantía de Calidad para conseguir los objetivos marcados en este sentido así como una Unidad de Prevención de Riesgos Laborales. Ambos departamentos disponen de Grupos de Apoyo Administrativo como coordinación de la gestión de los gerentes.

El resto de departamentos de los Servicios Centrales están concebidos como apoyo y control. Los departamentos en línea ejecutiva son:

- El **Departamento de Planificación**, con funciones de apoyo en la programación y seguimiento, integración de datos, y evaluación, seguimiento de inversión y coordinación de los estudios previos a las adjudicaciones.
- El **Departamento de Secretaría General**, que proporciona el soporte administrativo y jurídico, con unidades de Contratación, Archivo y Documentación, Gestión jurídica, Gestión Administrativa, Servicios Generales y un Grupo de Apoyo Administrativo.
- El **Departamento Financiero**, como apoyo a la financiación y control económico. Sus unidades son dos; Tesorería y Contabilidad siendo auxiliadas por el Grupo de Apoyo Administrativo.

En la cabeza ejecutiva del organigrama se encuentra el **Director Gerente**, auxiliado por los siguientes departamentos en línea staff; **Comunicación e Imagen, Sistemas de Información y Organización, Auditoría Interna y Recursos Humanos**.

CONSEJO DE ADMINISTRACIÓN

A 31 de diciembre de 2000, los miembros del Consejo de Administración eran los siguientes:

PRESIDENTA

Excma. Sra. D.^a Concepción Gutiérrez del Castillo.
Consejera de Obras Públicas y Transportes.

Ilmo. Sr. D. Diego Romero Domínguez.
Director General de Carreteras de la Consejería
de Obras Públicas y Transportes.

VOCALES

Ilmo. Sr. D. Luis García Garrido.
Viceconsejero de Obras Públicas y Transportes.

Ilmo. Sr. D. Miguel Durbán Sánchez.
Director General de Transportes de la Consejería
de Obras Públicas y Transportes.

Ilmo. Sr. D. Damián Álvarez Sala.
Secretario General de Planificación de la Consejería
de Obras Públicas y Transportes.

Ilmo. Sr. D. Antonio González Marín.
Director General de Tesorería y Política Financiera
de la Consejería de Economía y Hacienda.

Ilmo. Sr. D. Joan Corominas Masip.
Secretario General de Aguas de la Consejería
de Obras Públicas y Transportes.

Sr. D. Francisco Javier Gestoso Pró.
Director Gerente de GIASA.

Ilma. Sra. D.^a Juana María Gomar Tinoco.
Secretaria General Técnica de la Consejería
de Obras Públicas y Transportes.

Actúa como Secretario del Consejo
de Administración y no como Consejero
del mismo, D. José Ortiz Mallol.

COMITÉ DE DIRECCIÓN

El personal directivo se encuadra en un Comité de Dirección que se constituye como un órgano de asesoramiento al Director Gerente. A finales de diciembre de 2000 los miembros del Comité de Dirección de GIASA son los que a continuación se detallan:

Director Gerente
D. Francisco Gestoso Pró.

Director de Organización y Sistemas de Información
D. Francisco Javier Mesa Pizzano.

Director de Producción
D. Antonio Ortuño Alcaraz.

Directora de Auditoría Interna
D.^a Concepción Somodevilla Moleón.

Director de Ingeniería y Medio Ambiente
D. José Antonio Gómez Casado.

Directora de Comunicación e Imagen
D.^a Encarnación Ayllón García.

Director de Secretaría General
D. José Luis Nores Escobar.

Director Financiero
D. Jesús Cabanillas Magro.

Adjunto al Director Gerente
D. Germán del Real Urbano.

OBJETIVOS DE GESTIÓN

LA Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, con la creación de un nuevo modelo de funcionamiento, no sólo ha pretendido mejorar la eficacia y eficiencia del sistema de contratación, ejecución y gestión de las obras públicas de infraestructuras, sino que también requiere mejorar el propio marco de actuación, tratando de corregir deficiencias o disfunciones del sistema que tradicionalmente se venían manteniendo como consecuencia, fundamentalmente, de la falta de medios de la administración clásica. Se persigue, por tanto, no sólo la mejora de los consabidos ejes de las obras públicas: calidad, precio y plazo sino también la contratación a precios reales de mercado, de manera que ambas partes contratantes, administración y empresa contratista, conozcan desde el inicio el exacto alcance de las prestaciones objeto de contrato, el alcance de las actuaciones y su precio. A lo mencionado anteriormente hay que añadir el respeto al medio ambiente. Todo ello configura un nuevo modelo de organización para realizar una nueva generación de infraestructuras acorde con la demanda de los ciudadanos.

De esta forma, GIASA ha fijado sus objetivos estratégicos siguiendo estos principios y dotándose de mecanismos que garanticen la consecución de los mismos.



LA MEJORA DE LA CALIDAD DE LOS PROYECTOS, COMO BASE PARA GARANTIZAR LA MEJOR CALIDAD DE LAS OBRAS QUE SE EJECUTAN, HA SIDO Y ES UNA CONSTANTE DE TRABAJO.

La calidad de los proyectos

La mejora de la calidad de los proyectos, como base para garantizar la mejor calidad de las obras que se ejecutan, ha sido y es una constante de trabajo. El apartado de Geotécnica es especialmente importante en Andalucía por las características propias de los suelos, jóvenes e inestables. Por su parte el uso de una adecuada Cartografía evitará la introducción de correcciones en el replanteo y ejecución de las obras. Estas exigencias acompañadas de un aumento de los honorarios por redacción de proyectos, potenciarán la mejora continua de la calidad de los proyectos.

Dentro de la estructura orgánica de la empresa, el área de Asistencia y Control Técnico tiene como finalidad la revisión de los proyectos a ejecutar por GIASA, mediante un sistema de supervisión dinámica que analiza los apartados de cartografía, geotécnica, presupuestos, medio ambiente, seguridad laboral, tráfico y calidad así como el trazado, drenaje, firmes y estructuras. Otro punto sobre el que se ha incidido lo constituye el anejo de expropiaciones; la minuciosidad con la que se prepara permite realizar los trámites oportunos en menos tiempo.

La calidad de las obras

El primer requisito de calidad de las obras consiste en disponer de un buen proyecto, que no requiera modificaciones para su ejecución.

En segundo lugar, se ha fijado como objetivo para conseguir la calidad la contratación a precios de mercado, evitando las bajas superiores al 10%. Se entiende que, en condiciones generales, no es posible realizar las obras con calidad aumentando este porcentaje de baja. La preadjudicación constituye un sistema que permite alcanzar el equilibrio de las ofertas con relación a las licitaciones realizadas.

Otro factor que se ha tenido en cuenta, de cara a obtener la calidad de las obras, radica en el propio sistema de contratación; se contrata separadamente la Dirección de Obra, con plena responsabilidad, y el laboratorio de Control de Calidad. De esta manera GIASA realiza la labor del *project manager* según el modo de operar anglosajón. El laboratorio es el responsable de la calidad de los materiales en el momento de su recepción, mientras que la Dirección de Obra debe controlar la calidad de los procesos constructivos. La calidad en origen debe ser controlada por el propio contratista mediante su sistema de autocontrol.

El modelo se completa con el control que sistemáticamente se realiza de las variables fundamentales de las obras lineales mediante el programa ADAR. Este sistema de control dinámico es realizado por cinco vehículos especialmente diseñados y equipados, capaces de verificar tanto la calidad como la dimensión y regularidad de las diferentes capas que han sido extendidas a lo largo de una obra lineal.

Finalmente las debidas exigencias de responsabilidad a las partes intervinientes completan la sistemática. La Dirección de Obra es el órgano responsable desde el punto de vista técnico de la obra así como de la concordancia de ésta con res-

pecto al proyecto. El Contratista tiene bajo su responsabilidad la correcta calidad de ejecución en relación con el proyecto. Para garantizar estas responsabilidades se han fijado periodos de garantía de dos años; así mismo se exigen tanto pólizas de responsabilidad civil como avales del 10% del importe de la contratación.

El precio de las actuaciones

Un objetivo irrenunciable para la empresa es el conseguir el adecuado precio para el nivel de prestaciones solicitado en cada caso. Teniendo como extremos el ahorro de los caudales públicos y la necesidad de remunerar adecuadamente la realización de proyectos y la ejecución de obras, se trata de conseguir un equilibrio entre las prestaciones.

En este sentido, un primer objetivo consistía en eliminar las bajas, en muchos casos superiores al 40%, así como las incidencias de aumento de precio una vez iniciada la obra. Para ello se ha acudido a la modalidad de precio cerrado para las obras, lo que ha permitido imponer una disciplina rigurosa en el tratamiento de los precios.

Mediante la figura de la preadjudicación los pliegos de cláusulas administrativas permiten los ajustes para adaptar al máximo las ofertas a las necesidades de las obras, con las debidas garantías para el resto de los licitadores. Con riguroso respeto a la Ley de Contratación de las Administraciones Públicas, la preadjudicación permite que tanto la empresa pública como el contratista, conozcan perfectamente de antemano el alcance de sus prestaciones mutuas, haciéndose responsable del cumplimiento de las mismas.

El plazo de las actuaciones

En cuanto al plazo, los objetivos marcados no van tanto en la reducción de tiempo de ejecución como en la reducción de las desviaciones de estos; no se trata de realizar proyectos y obras en menos tiempo, se trata de realizarlos en el tiempo más adecuado, tratando de incurrir en las mínimas molestias a los usuarios.

El instrumento fundamental para ello ha consistido en la elevación a nivel contractual de los programas de redacción de proyectos y ejecución de obra. Para GIASA la programación constituye la piedra angular de su sistema de seguimiento y control de las actuaciones, de manera que hoy resulta imprescindible como método de análisis antes y durante el desarrollo de las obras. La relación entre el plazo y el precio es estrecha y GIASA ha

elaborado todo un sistema de gestión uniendo ambos conceptos.

La calidad ambiental

Ya en el siglo XXI no se puede concebir la realización de obras públicas que no consideren previamente la existencia de un entorno natural. No se trata, sin embargo, de introducir mayor número de medidas correctoras o de desarrollar medidas compensatorias, obligatorias además por ley, sino que es necesario el desarrollo de un completo modelo de gestión que tenga en cuenta el medio ambiente en una acepción más amplia. Es por ello que se hace cada vez más necesaria la presencia de la componente medioambiental en la fase de diseño.

Otro aspecto determinante para la mejora de la calidad es la inclusión desde el inicio, de la re-





REUNIÓN DE TRABAJO.

dación del proyecto de la variable medioambiental. El análisis realizado por la empresa pública en este punto confirma la necesidad de seguir profundizando en el objetivo de calidad que marca toda la gestión con el fin de garantizar el cumplimiento de todos los procedimientos que se han desarrollado.

El cumplimiento de la normativa y planificación medioambiental está presente en todas las actuaciones ya en la fase de diseño, evitando afectar a las zonas más sensibles y con la introducción de las más eficaces medidas correctoras de impacto ambiental así como la protección del patrimonio histórico. En este punto resulta primordial el modelo de gestión ambiental desarrollado a partir de la experiencia acumulada y que está siendo implantado de manera progresiva en todas las actuaciones.

La restauración paisajística se ha potenciado en

los últimos años separándola de los proyectos de construcción y dotándola de una financiación independiente asignando la contratación a una empresa especializada.

La prevención y seguridad

En España existe un alto índice de siniestralidad laboral con respecto a otros países europeos. Dado que actualmente no existen diferencias tecnológicas, las causas de la diferencia en este campo, han de estar centradas en aspectos estructurales.

GIASA como empresa pública ha insistido desde su creación, como uno de sus objetivos primordiales, en la necesidad de tomar todas y cada una de las medidas convenientes para evitar el mayor número de víctimas de accidentes laborales en sus obras.



SISTEMA DE CONTROL

LA empresa pública GIASA está sometida en primer lugar a los controles establecidos en las leyes mercantiles. De esta manera, aunque en los primeros años la dimensión de las cifras no hacía obligatorio la auditoría financiera, el Consejo de Administración de GIASA, decidió realizarla de modo que existen informes de auditoría financiera externa desde el inicio de las operaciones de la empresa.

Así mismo como empresa pública de la Junta de Andalucía está sometida a los controles de la Ley de Hacienda Pública y en particular del Decreto 9/1999 de 19 de enero, sobre régimen presupuestario, financiero, de control y contable, de las empresas de la Junta de



LA ACTIVIDAD DE GIASA SE VE SOMETIDA A CONTROL DE MANERA PERMANENTE POR LA INTERVENCIÓN GENERAL DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA

Andalucía. En base a ello, la actividad de GIASA se ve sometida a control de manera permanente por la Intervención General de la Junta de Andalucía a través de la actuación de los interventores para las empresas públicas que coordinan las revisiones realizadas por la auditoría interna.

La Cámara de Cuentas como garante del cumplimiento de objetivos y adecuada ejecución presupuestaria y empleo de caudales públicos, ante el Parlamento Andaluz, realiza sistemáticamente actuaciones de control sobre

la empresa pública.

Todos estos mecanismos de control se completan mediante las actuaciones de auditoría interna.



A OBJETIVOS DEL AÑO 2000

E LOS MEDIOS HUMANOS Y TECNOLÓGICOS



E GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

E INFRAESTRUCTURAS

C CALIDAD DE LAS ACTUACIONES



2 LA ACTIVIDAD DE GESTIÓN

F OTRAS ACTUACIONES

A

OBJETIVOS DEL AÑO 2000

DENTRO de su marco general de actuación, la empresa pública aprueba una serie de objetivos anuales que van diferenciándose en cada uno de los períodos y que responden a las propias circunstancias empresariales de la entidad así como a la evolución de su estructura organizativa. Estos objetivos tanto estratégicos a nivel empresarial como departamentales e incluso personales, son objeto de análisis al final de cada ejercicio junto con la formulación de los objetivos para el año siguiente.

Durante el año 2000, con la experiencia adquirida en la redacción de **proyectos**, y ante la disminución de la urgencia en la puesta en marcha de obras, se ha facilitado el desarrollo de una segunda generación de proyectos, de mayor calidad que son determinantes para una adecuada ejecución de la obra correspondiente. En este punto se ha introducido la supervisión dinámica de los mismos así como la modificación de la sistemática de realización de presupuestos, que se realiza junto con la clásica de capítulos, otra por actividades que permite el seguimiento compaginado de plazo y coste. En este mismo sentido, la introducción de la obligatoriedad de volver a realizar las mediciones al final de la fase de redacción por parte de otro equipo técnico diferente, redundará en una mayor garantía del proyecto que se entrega para su desarrollo.



EL AÑO 2000 HA ESTADO MARCADO POR LA IMPLANTACIÓN Y PUESTA EN FUNCIONAMIENTO DE UN SISTEMA DE INFORMACIÓN DESARROLLADO A MEDIDA DE LAS NECESIDADES DE GESTIÓN DE GIASA.

Durante este período se han puesto en marcha numerosos estudios de colaboración con diversos organismos y laboratorios acreditados que han dado lugar al *Manual de Calidad de la empresa*. La calidad de las **obras** se potencia con dicho Manual que integra en el sistema las actuaciones de autocontrol del Contratista con las propias de la Dirección de Obra y las del laboratorio de Control de Calidad. Así mismo, el desarrollo del sistema de información de la Dirección de Obra, es un aspecto importante en este sentido.

Una vez que la empresa pública ha conseguido la eliminación de las bajas, se ha podido observar en las ofertas una tendencia al alza, así como una importante dispersión en los precios de las ofertas recibidas. El análisis de esta situación, ha llevado a la empresa a introducir correcciones en el sistema. En primer lugar se ha elaborado un banco de precios que, al ser utilizado por todos los consultores, permite conocer el valor de mercado de la ejecución de los proyectos. En segundo lugar, se ha observado que el alza extraordinaria del petróleo, ha originado importantes aumentos del **precio** del betún así como alzas en el componente de carburante de las diversas unidades de las obras. Esta situación, ha conducido por un lado, al estudio de un sistema que permita resarcirse al contratista de este alza extraordinaria, superior al 10%, de acuerdo con los pliegos de licitación. Por otra

parte, y para evitar en un futuro esta posible incidencia, se ha introducido la revisión de precios sistemática para obras de duración superior a un año.

Otras de las reflexiones realizadas indican que el sector valora la incertidumbre que existe al realizar las obras ante la falta de conocimiento exacto de la situación de los terrenos sobre los que se ejecutan y ello en relación con la cláusula de precio cerrado. Esta prima de riesgo por incertidumbre, podría minorarse modificando el sistema de contratación de manera que se mantenga el precio cerrado sólo para la parte de la obra sobre el terreno natural.

En cuanto al cumplimiento de los **plazos de ejecución**, si bien existe un alto grado de cumplimiento de los plazos contractuales, se ha podido observar que la no disponibilidad de los terrenos en el momento de las obras, conlleva retrasos en su ejecución. Por ello, a lo largo del año 2000, se ha marcado como objetivo mejorar la gestión en colaboración con las Delegaciones Provinciales de la Consejería de Obras Públicas y los Servicios Centrales para la gestión de las expropiaciones, de manera que, cuando el proyecto pase a la fase de ejecución, las expropiaciones estén ya realizadas.

El **aspecto medioambiental** se ha visto reforzado con la aprobación de un modelo de gestión

ambiental de aplicación en todas las obras iniciadas por la empresa pública, que permite optimizar las relaciones entre los diversos organismos intervinientes. Este modelo es novedoso en España y ha sido desarrollado en el seno de la empresa al no existir referentes.

Para la **Prevención y Seguridad Laboral** se han iniciado visitas a las obras en marcha por parte del Comité Técnico formado al amparo del Convenio firmado en su día con los grupos sindicales mayoritarios para el control y la formación de los trabajadores en materia de seguridad y salud laboral.

Así mismo, durante el año 2000 se ha estado trabajando en aspectos relativos a la **mejora de la organización** junto con otros centros directivos. La creación de la empresa pública en el seno de la Consejería de Obras Públicas y Transportes ha hecho necesaria la adecuación de las estructuras existentes, de modo que se logre la optimización de los recursos.

El año 2000 ha estado marcado por la implantación y puesta en funcionamiento de un sistema de información desarrollado a medida de las necesidades de gestión de GIASA.

El **Sistema de Información ÁGORA** se ha revelado como un instrumento indispensable para poder responder eficazmente a las demandas de optimiza-



VISTA GENERAL DE LA DEPURADORA DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN).



ción de los recursos y agilidad en la gestión. Los objetivos perseguidos con la implantación del Sistema de Información Ágora eran el poder disponer de información de gestión actualizada en cada momento optimizando los procedimientos administrativos y de gestión. Ello es posible solamente con una adecuada sincronización de la información de los diferentes departamentos.

Así mismo durante este período se ha avanzado en el desarrollo del Manual de Procedimientos, el cual constituye un documento de organización interna básico para una perfecta sincronización de las actividades de gestión de la empresa. Durante el año 2000 se ha procedido a su revisión a la par que se ajustaban los sistemas de organización. Al mismo tiempo, dicho **Manual de Procedimientos** se ha visto ampliado con la inclusión de diecisiete nuevas normas.

Otro de los objetivos establecidos para el año 2000 ha sido el desarrollo y puesta en marcha de un **Plan de Formación** destinado al personal de la empresa. Así pues, dentro de la política general de actuación marcada en este sentido, durante este año se han intensificado las acciones formativas en base a los siguientes criterios de organización generales. El Plan General de Formación de GIASA abarca tres áreas complementarias: sesiones de carácter técnico, sesiones de información de la pro-

pia gestión así como charlas de divulgación de información de interés general, desarrollada por colectivos. En la mayoría de los casos, se trata de realizar un intercambio de experiencias entre los propios miembros de la empresa que ponen en común sus conocimientos. Así mismo el desarrollo de la propia actividad plantea numerosos casos prácticos que redundan en un mayor conocimiento de la casuística de la obra pública. Con esta iniciativa interna se tiende al objetivo de optimizar la experiencia, recopilando toda aquella información que pueda ser necesaria en casos posteriores. Durante el tiempo de duración del Plan de Formación se han organizado 17 sesiones a las que la asistencia media ha sido del 44%. Así mismo, existe la opción de solicitar una formación personalizada que se adapte a las necesidades formativas de cada uno de los miembros que integran la plantilla. En este sentido se han aprobado 44 propuestas de las presentadas. La inversión total asignada al Programa de Formación durante el ejercicio 2000 ha sido de 5,7 millones de pesetas.

El análisis realizado por el Comité de Dirección en cuanto al cumplimiento de estos objetivos ha concluido en una valoración satisfactoria que a su vez, ha servido de base para la formulación de los objetivos generales a desarrollar en el próximo período.

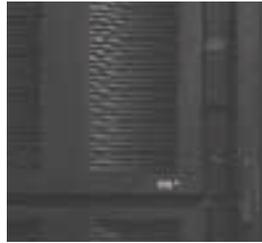
LOS MEDIOS HUMANOS Y TECNOLÓGICOS

LA consecución de los objetivos generales en cualquier organización se podrá alcanzar según el grado de desarrollo de los medios tecnológicos de los que disponga junto con el nivel profesional y la evolución de su factor humano. La adecuada integración de los dos factores, será por tanto, primordial. Es indiscutible que los recursos humanos suponen hoy en día un factor de competitividad decisivo y estratégico para la empresa.

Durante muchos años, en las empresas, la capacidad de hacer frente a la competencia residía en su poder tecnológico. Es cierto que el avance experimentado en los últimos años con las nuevas tecnologías, ha propiciado que estos medios tecnológicos lleguen cada vez más a un número de empresas mayor.

La constante evolución de la sociedad actual, la necesidad de responder de manera ágil a las demandas o servicios en cada una de las empresas, hace necesaria una adecuación permanente de las estructuras organizativas a la realidad empresarial.

El adecuado engranaje entre capital humano y estructural, el equilibrio entre los medios de la organización y el talento de las personas conforman el capital intelectual de las empresas y ello es clave en el desarrollo de las organizaciones. Es necesario que los directivos sean capaces de identificar dónde reside el capital intelectual para aplicar de este modo las



EL VALOR AÑADIDO EN LAS ORGANIZACIONES VENDRÁ DETERMINADO POR LA INTEGRACIÓN DEL CONOCIMIENTO Y LA SINERGIA DE LAS DISTINTAS EXPERIENCIAS DE TODO EL PERSONAL.

mejores políticas, incentivando la gestión del conocimiento, potenciando la utilización de los nuevos medios que proporciona la tecnología y facilitando, si cabe en mayor medida, el desarrollo personal.

El valor añadido en las organizaciones vendrá por tanto, determinado por la integración del conocimiento y la sinergia de las distintas experiencias de todo el personal a través de los sistemas de información. Así pues, si partimos de la base de la necesidad que existe en la sociedad actual de disponer de avanzadas tecnologías de la información, para poder sacar el máximo partido al capital intelectual en las empresas, es

necesario articular mecanismos para una adecuada gestión de la información.

GIASA como empresa pública debe optimizar los recursos de los que dispone, y además debido a la actividad que realiza, en un ámbito autonómico, que llega a muchos ciudadanos, no puede dejar de lado estas realidades siendo por tanto, necesario el reflexionar de manera constante sobre estas cuestiones con el objetivo de estar en primera línea de actuación.

En este sentido, la formación continua del personal se considera en GIASA pilar básico dentro de la política de recursos humanos y trascendental para la efectiva y correcta consecución de los objetivos de la sociedad y el desarrollo profesional de las personas que la integran. Un dato a considerar es que la plan-

tilla de GIASA a finales de 2000 estaba formada por 80 personas, con una media de edad de 34 años, lo que pone de manifiesto la juventud del personal.

Como ya se esbozó en el capítulo anterior, así mismo, uno de los objetivos básicos durante el año 2000, la implantación de un Sistema de Información Ágora (desarrollado a partir de la tecnología SAP/R3) ha sido un proyecto largo y laborioso, cuyo diseño se inició en los comienzos de la actividad de la empresa y que ha visto sus frutos durante este año. Desde la redacción del Plan Estratégico de Sistemas de Información, la implantación de Ágora ha requerido de un doble proceso de definición de los parámetros organizativos fundamentales de GIASA y de adaptación de la tecnología ERP, anticipando un completo modelo de gestión. La adaptación de los paradigmas de gestión del *project management*, la planificación y programación, el control de costes, la gestión electrónica de documentos y el *workflow*, han permitido el diseño de un sistema de información orientado al trabajo en equipo y a la coordinación de recursos especializados.

Sin embargo, no se puede finalizar este apartado sin mencionar que este proceso de implantación en GIASA no hubiera sido posible sin la activa participación de todos los miembros que componen la empresa, sin su compromiso personal y su apuesta firme por el sistema. Tras su implantación, el éxito viene avalado

por la continua optimización que se está realizando.

En la empresa pública GIASA somos conscientes de la importancia de involucrar al personal en la gestión diaria, en los objetivos de la empresa animando a su participación. Una empresa vendrá caracterizada por sus recursos humanos, por la tecnología de la que disponga y de la manera cómo sea capaz de estructurar dichos medios.

GIASA en el ámbito de su actividad no sólo maneja la información específica de sus procesos internos sino toda aquella información relevante, necesaria para la gestión y que es generada por los distintos organismos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, así como todos aquellos interlocutores y colaboradores en sus funciones: direcciones de obra, empresas consultoras, constructoras, etc. Si se considera así mismo las habilidades intrínsecas y el conocimiento y experiencia adquirido por los miembros de la organización a través de su trayectoria profesional, se concluye en la necesidad de disponer de los medios para clasificar, aprender, compartir y comunicar esos conocimientos con un objetivo de mejora continua.

La Consejería de Obras Públicas y Transportes se ha marcado como objetivo estratégico la integración de todos los sistemas de los diferentes centros directivos de manera que en un futuro el trabajo realizado a modo interno se integrará en las estructuras superiores.



CALIDAD DE LAS ACTUACIONES

LA empresa pública desarrolla su actividad estableciendo relaciones con profesionales del sector de la construcción. Por ello y dado que uno de los objetivos de GIASA, quizás el más importante, es la calidad de sus obras, a la hora de proceder a la implantación de los sistemas de calidad para la ejecución de obras, se ha considerado especialmente las acreditaciones según las Normas ISO 9000.

Dentro de la estructura orgánica, corresponde al Departamento de Producción la adecuada implantación de los Planes de Aseguramiento de la Calidad de las obras, contando para ello con la Unidad de Calidad con funciones de desarrollo y apoyo técnico a las obras y auditorías.

A través de los planes de auditorías realizados trimestralmente, se puede conocer el nivel alcanzado y actuar mediante proyectos de mejora de la calidad que se desarrollan con continuidad, con el propósito de conseguir un nivel homogéneo de calidad en todas las obras que permita obtener los objetivos marcados.

Las distintas actuaciones en materia de aseguramiento de la calidad de las obras se recogen en el **Esquema Director de la Calidad de la Obra**, documento básico que integra los sistemas de calidad de los distintos intervinientes. Este documento es supervisado y aprobado por GIASA antes del inicio de las obras.



A TRAVÉS DE LOS PLANES DE AUDITORÍAS REALIZADOS TRIMESTRALMENTE SE PUEDE CONOCER EL NIVEL ALCANZADO.

Los tres intervinientes en la obra que contratan directamente con GIASA, tienen Planes de Aseguramiento de la Calidad que se integran en el Esquema Director de Calidad y se denominan:

- Contratista: Plan de Aseguramiento de la Calidad (PAC).
- Dirección de Obra: Plan de Supervisión de la Calidad (PSC).
- Laboratorio de control de calidad de materiales de recepción: Manual de Calidad del Laboratorio (MCL).

El objetivo del Esquema Director de Calidad de las obras es asegurar

que las mismas se hagan según las especificaciones del proyecto y que queden documentadas adecuadamente, de tal forma que si la obra sufriese alguna incidencia durante su explotación, se puedan determinar con precisión, los planos y especificaciones con los que se construyó, y los controles de ejecución y de materiales que se hicieron durante la fase de construcción de las diferentes unidades afectadas, tanto por parte del contratista, como por la dirección de obra.

Desde el comienzo de la andadura de GIASA, se detectó la necesidad de redacción de documentos técnicos que asegurasen la alta calidad sistemática planteada como objetivo, por ello y mediante los oportunos proyectos de mejora de la calidad, en los que han participado cerca de un centenar de especialistas de la Consejería de Obras Públicas y Transportes, Organismos Públicos y Sector Privado,

se han redactado los siguientes documentos:

- Recomendaciones para la redacción de planes de control de calidad de materiales en proyectos y obras lineales (carreteras y ferrocarriles).
- Recomendaciones para la redacción de planes de control de calidad en los proyectos y obras hidráulicas.
- Modelo para la redacción del anejo de control de calidad en proyectos.
- Pliego para reciclado de mezcla bituminosa en frío *in situ* con emulsión bituminosa.
- Manual para la elaboración de los gráficos de control de calidad en las obras de GIASA.
- Modelo de Control Presupuestario para los Contratos de Control de Calidad.
- Modelos para la verificación de las Instalaciones de Producción en las obras, que incluyen:
 - Verificación de plantas de hormigón.
 - Verificación de planta de machaqueo y producción de áridos.

- Verificación de planta de mezclas bituminosas en caliente.
- Verificación de planta de prefabricados de hormigón.
- Inspección de procesos de tesado de estructuras de hormigón.

Todos estos documentos técnicos son de aplicación generalizada en nuestras obras y han contribuido en gran medida a sistematizar los controles de calidad de las mismas, lo que junto a la buena implantación de los sistemas de calidad de los intervinientes a través del Esquema Director de Calidad, garantiza con una alta probabilidad que la obra realmente se ejecute según las especificaciones y planos del proyecto y quede documentada.

Queda sin embargo, por desarrollar el sistema de gestión que permita realizar un seguimiento efectivo de las no conformidades con el fin de conseguir la calidad real de las actuaciones.



PLANTA DE TRATAMIENTO DE ÁRIDOS. A-92.



GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL

Las estrategias y políticas ambientales plantean la necesidad de reconsiderar el conjunto de las pautas de producción, distribución y consumo de nuestra sociedad para hacerlas sustentables en el tiempo. El objetivo perseguido es crear un modelo de desarrollo que permita la viabilidad demográfica, económica, social y cultural de las regiones, preservando los recursos naturales y potenciándolos para generaciones futuras, es decir, el *Desarrollo Sostenible*.

En el sector de la obra pública, resulta evidente que las infraestructuras, cuando están dimensionadas a las características del territorio que las soporta y de la sociedad que las recibe, actúan como un factor inductor de actividades productivas y sociales que favorecen la integración económica de las regiones y la equidad territorial.

Sin embargo, esta acción beneficiosa de las infraestructuras se contrapone con su tradicional catalogación social como una de las actividades que generan mayor deterioro medioambiental, puesto que su implantación se realiza sobre un territorio con unos valores y unos recursos naturales limitados y de difícil recuperación, sin garantizar en la mayoría de los casos un uso sostenible de los mismos.

Y no podemos obviar que las posibilidades económicas de un territorio se encuentran cada vez más vinculadas a la calidad de su medio ambiente, puesto que



...LA INCORPORACIÓN DE LOS CRITERIOS DE CARÁCTER AMBIENTAL SE CONSTITUYE COMO UN PILAR BÁSICO EN LA ORGANIZACIÓN DEL TERRITORIO Y EN LA GESTIÓN DE LA OBRA PÚBLICA...

éste actúa como factor condicionante de las actividades residenciales, sociales y productivas, y genera acciones de desarrollo y producción ligadas a las actividades de gestión y conservación.

Por consiguiente, se hace necesario e imprescindible un uso racionalizado y compatible del medio ambiente en relación con las infraestructuras, considerando el peso específico que tiene el binomio infraestructuras-medio ambiente como eje básico del desarrollo económico, social y cultural de las regiones.

En el ámbito territorial de Andalucía, estas estrategias y directrices ambientales adquieren una significación especial. La riqueza del patrimonio natural, paisajístico y cultural de Andalucía es sumamente elevada, y así se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que más del 18% de su superficie se encuentra sometida a figuras de protección ambiental o cultural, porcentaje que se verá incrementado hasta casi el 25% con la futura implantación de la Red Natura 2000 de la Unión Europea.

Sin embargo, tampoco podemos olvidar que Andalucía es una de las regiones de la Unión Europea con mayores carencias en dotación de infraestructuras y servicios. Este factor, unido a su posición periférica respecto de los principales ejes de desarrollo económico, tanto nacional como europeo, implica mayores exigencias de articulación territorial para ga-

rantizar su competitividad y su integración económica y social.

En el marco de las transferencias recibidas desde el estado español en materia de medio ambiente, la Comunidad Autónoma ha realizado un completo desarrollo de políticas ambientales y de legislación, que tiene la particularidad de superar en numerosas ocasiones la transposición de las directrices, directivas y leyes básicas de ámbito internacional y estatal, para realizar la particularización y complementación de su contenido y alcance en función de las características particulares del ámbito de aplicación.

Paralelamente se definen las políticas y estrategias en materia de infraestructuras, destacando el Plan de Infraestructuras de Andalucía 2000-2007 y el Plan de Ordenación del Territorio de Andalucía. En todos los casos la incorporación de los criterios de carácter ambiental se constituye como un pilar básico en la organización del territorio y en la gestión de la obra pública, realizando los procedimientos preventivos requeridos por la normativa vigente, y estableciendo las acciones correctoras del impacto ambiental en las distintas fases de desarrollo y ejecución de los proyectos de infraestructuras.

Sin embargo el reto que se plantea como objetivo prioritario la Administración andaluza en general, y la Consejería de Obras Públicas y Transportes en particular, es más ambicioso y concreto. No se trata exclusivamente de una declaración programática de intenciones, de la aplicación de procedimientos administrativos, y de la incorporación de medidas correctoras en los proyectos. Se pretende integrar la variable ambiental como un elemento estructural en la gestión de la obra pública, de manera que participe activamente en las distintas fases de aplicación.

Las bases del modelo de Gestión Ambiental

El modelo adoptado por la Administración andaluza, a través de la empresa pública GIASA pretende dar respuesta a este reto. GIASA, como entidad encargada de la gestión y ejecución de obras de infraestructuras en la Comunidad Autónoma Andaluza, ha implantado una metodología moderna y eficaz que incorpora la variable ambiental de manera integral en las distintas unidades de gestión, considerando la especial incidencia que las infraestructuras tienen sobre el medio ambiente y las características singulares del territorio andaluz.

La definición del modelo de gestión de infraestructuras se ha desarrollado sobre cuatro pilares u objetivos básicos: Calidad, Precio, Plazo y Medio Ambiente. En este sentido, y considerando el peso específico que se otorga a la variable ambiental, podemos incluso matizar la denominación de esta herramienta de gestión como *Modelo de Gestión Ambiental de Infraestructuras*.

Las bases en las que se asienta el modelo están definidas tomando como referente los objetivos ambientales establecidos por la Administración andaluza, y particularmente por la Consejería de Obras Públicas y Transportes, y el diagnóstico de la problemática implícita al binomio Infraestructuras-Medio. Una vez conocidos los aspectos generales y las conclusiones que se dimanan de este diagnóstico, se plantea un análisis específico sobre las experiencias previas existentes en la aplicación de criterios ambientales en la obra pública, obteniendo así el nivel de detalle suficiente para establecer las directrices y líneas de actuación que permitan subsanar las carencias detectadas, mejorar los procedimientos y conseguir la calidad ambiental en los proyectos y obras de infraestructuras.

Y todo ello complementado con la aplicación de un sistema de ecoauditorías que permitan verificar el nivel de cumplimiento de los objetivos previstos, tanto internos como externos, y establecer las acciones correctoras que sean requeridas sobre los aspectos deficitarios.

Se trata, por consiguiente, de un modelo dinámico, que en ningún caso será exclusivo para GIASA, por cuanto en su aplicación y desarrollo participan las empresas, organismos e instituciones con las que se relaciona la empresa en el marco de su actividad empresarial y que desempeñan funciones específicas en los procesos de gestión de la obra pública en Andalucía.

Los pilares básicos que orientan las directrices y acciones que se desarrollan en el modelo de Gestión Ambiental de infraestructuras pueden agruparse en diversos apartados interrelacionados entre sí:

- Un conocimiento técnico-científico más detallado del medio natural y cultural afectado por las infraestructuras y de su comportamiento en relación con la capacidad de acogida frente a la actuación proyectada.
- El estricto cumplimiento de la legislación ambiental vigente.

- La adecuación de los procedimientos de gestión, incorporando la variable ambiental como elemento estructural de las auditorías de control.

Con estas premisas básicas, las pautas o líneas de actuación ambientales incorporadas al modelo de gestión de infraestructuras identifican el conjunto de actuaciones necesarias para conseguir la aplicación real y efectiva de los distintos criterios y objetivos ambientales establecidos normativamente, y recogidos en las políticas y estrategias de la Administración andaluza, así como en la normativa vigente, instrucciones, recomendaciones y pliegos que rigen en el sector de la obra pública, adaptados y mejorados progresivamente por la propia actividad de GIASA. Estas acciones pueden agruparse en función de su rango de aplicación:

- Gestión interna de GIASA.
- Aplicación de la Legislación Ambiental.
- Calidad Ambiental en Proyectos y Obras.

Se tratará, en cualquier caso, de pautas relacionadas entre sí, por lo que su aplicación no es específica de uno u otro grupo. La consecución de los objetivos generales dependerá del cumplimiento de todas y cada una de las acciones.



VIADUCTO SOBRE CHARCO REDONDO EN LA A-381.

E

INFRAESTRUCTURAS

EL Plan Director de Infraestructuras de Andalucía elaborado por la Junta de Andalucía, establece las grandes áreas de actuación para los próximos años. Dicho documento estima una inversión de 2.850.000 millones de pesetas en base a una serie de objetivos estratégicos a alcanzar. Dichos objetivos son los de completar las redes y sistemas de transporte actuales, alcanzar adecuados niveles de calidad y seguridad en el uso de dichas redes y servicios, con una adecuada integración en el medio ambiente, para conseguir, de este modo, una plena integración física y económica de Andalucía en la Unión Europea.

Atendiendo a este documento de planificación, GIASA desarrolla sus actuaciones en las siguientes áreas:

- Red Principal Básica de Gran Capacidad.
- Red Principal Básica Vía Conexión.
- Red Principal Básica Intercomarcal.
- Red Secundaria Comarcal.
- Red Secundaria Local.
- Red Metropolitana.
- Seguridad Vial.
- Ferrocarril Convencional.
- Transporte Urbano.
- Espacio Urbano.

En materia de obras hidráulicas se distinguen las siguientes áreas de actuación:

- Abastecimiento.
- Depuración.
- Saneamiento.
- Encauzamientos y Defensa contra inundaciones.

La empresa pública ha puesto en marcha durante el

año 2000 un importante número de actuaciones tanto de obras lineales, fundamentalmente carreteras, como de obras hidráulicas. En el apartado de proyectos, como puede apreciarse en los cuadros de detalle, se han terminado proyectos por importe de 864 millones de pesetas que derivarán en obra durante el próximo año¹.

En lo relativo a obra iniciada, durante este período se han puesto en marcha actuaciones cuyo importe alcanza los 55.478 millones de pesetas, correspondiendo 42.100 millones a obras de carreteras y el resto a obras hidráulicas¹.

El año 2000 ha sido el año de finalización de un buen número de obras de infraestructura hidráulica en diversas provincias andaluzas. Se han finalizado obras de abastecimiento y saneamiento a núcleos urbanos que han supuesto una inversión cercana a los 3.000 millones de pesetas destinando 1.158 millones para obras de encauzamientos y defensa contra inundaciones.

La evolución de la puesta en marcha de obras durante el año 2000 ha sido manifiestamente importante en cuanto al volumen de inversión; si a enero de este año, la cifra de obra pública en marcha era de 40.406 millones, a finales de año se superaron los 74.633 millones.

En el apartado de grandes obras, se ha realizado un notable avance en la construcción de los grandes ejes estructurantes de Andalucía: la A-92 desde Guadix a Almería y la Autovía Jerez-Los Barrios habiendo así mismo iniciado infraestructuras urbanas de gran trascendencia para las ciudades de Córdoba, Sevilla y Málaga como son la Ronda de Poniente, la Autovía Sevilla-Utrera y la Variante de Churriana respectivamente.

[1] Ver detalle en el capítulo de estadísticas.

Obras lineales

Obras	Finalizada	En curso 31/12/00
Red Principal Básica de Gran Capacidad	2.869.997.533	44.880.136.000
Red Principal Básica Vía Conexión	413.716.659	1.767.327.000
Red Principal Intercomarcal	190.926.964	4.754.515.000
Red Secundaria Comarcal	171.897.754	1.651.096.000
Red Secundaria Local	293.733.688	839.477.000
Seguridad Vial	526.713.169	0
Ferrocarril Convencional	0	3.290.932.000
Infraestructura de Transporte	64.556.748	0
Red Metropolitana	0	249.863.202
Espacio Urbano	10.049.312	7.355.000
Total	4.541.591.827	57.440.701.202

Nota: no se consideran contratos de Control de Calidad ni Dirección de Obra.

[cifras en pesetas]



Obras hidráulicas

Obras	Finalizada	En curso 31/12/00
Abastecimiento	2.276.786.391	8.943.890.000
Depuración	1.161.122.436	4.839.025.000
Saneamiento	657.821.274	925.244.000
Encauzamientos y Defensa contra inundaciones	1.158.127.608	2.485.428.000
Total	5.253.857.709	17.193.587.000

Nota: no se consideran contratos de Control de Calidad ni Dirección de Obra.

[cifras en pesetas]

36



Proyectos obras lineales

Proyectos	Finalizada*	En curso 31/12/00*
Red Principal Básica Gran Capacidad	290.574.174	293.186.000
Red Principal Básica Vía Conexión	100.710.547	116.328.000
Red Principal Intercomarcal	198.771.451	178.982.000
Red Secundaria Comarcal	21.048.616	13.928.000
Red Metropolitana	0	0
Ferrocarril de Velocidad Alta	41.342.086	0
Transporte Urbano	0	41.588.608
Espacio Urbano	122.656	0
Total	652.569.530	644.012.608

* Considerados los importes de Contratación.

[cifras en pesetas]

Proyectos obras hidráulicas

37

Proyectos	Finalizada	En curso 31/12/00
Abastecimiento	108.419.554	332.082.000
Depuración	10.173.292	91.266.000
Saneamiento	93.163.848	32.138.000
Encauzamientos y Defensa contra Inundaciones	0	48.219.000
Total	211.756.694	503.705.000

Nota: no se consideran contratos de Control de Calidad ni Dirección de Obra.

[cifras en pesetas]



INSTALACIONES DE LA EDAR DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN).

Autovía A-92

Al hacer un balance de las actuaciones e inversiones realizadas por la empresa pública durante el año 2000 en la Autovía A-92, resulta primordial hacer una reflexión de la importancia que la construcción de esta Autovía ha tenido para la región y que sin lugar a dudas, seguirá teniendo en los próximos años.

La A-92 es el mayor proyecto de infraestructuras acometido por cualquier Comunidad Autónoma. Una autovía que desde Sevilla a Puerto Lumbreras y desde Guadix a Almería, a lo largo de 514 kilómetros, consigue comunicar cuatro provincias andaluzas y más de 60 municipios, con una población de 1,4 millones de habitantes directamente enlazados a la autovía. Pero esta población llega a ser de más de 2,5 millones, lo que representa el 35% de la población andaluza, considerando los ámbitos funcionales subregionales por los que transcurre la autovía.

El cuadro adjunto representa la inversión realizada en la Autovía A-92 durante los cuatro períodos en



los que puede dividirse su construcción.

Con el paso del tiempo, la A-92 ha ido cobrando una mayor importancia en las comunicaciones, y esto lo ponen de manifiesto los más de treinta mil vehículos diarios que circulan por algunos tramos de la provincia de Granada. Según estudios realizados recientemente entre 1987 y 2000 el volumen de tráfico del conjunto del itinerario Sevilla-Almería se multiplicó por

2,3, pasando de 2,7 millones de vehículos y kilómetros a 6,2. Para el tramo A-92 Norte, de Guadix al límite de la región, la variación ha sido mayor, multiplicándose por 2,65 y pasando de 440.864 a 1.168.721 el número de vehículos-kilómetro.

Con objeto de estimar la rentabilidad social de la A-92, GIASA encargó a Analistas Económicos de Andalucía la realización de un análisis coste-beneficio de dicha infraestructura. Para ello se calcularon los costes incurridos en las dos alternativas consideradas: con autovía y sin autovía.

El estudio recoge los costes estimados que son los relacionados con el gasto en infraestructura, gastos por

Inversión realizada en la Autovía A-92 durante los cuatro períodos de su construcción

Tramo	Longitud	Presupuesto	Coste medio por km
Sevilla-Granada (1990)	256,90*	38.749.136.061	150.833.539
Granada-Baza (1993)	88,50	27.856.923.715	314.767.499
Baza-L.P. Murcia (1997)	79,50	17.641.736.814	177.303.888
Guadix-Almería (2002)	80,10	27.787.723.501	346.912.902
Totales (incluye A-339)	505,00	112.035.520.091	221.852.515

Nota: no incluye los 16,5 Kms del Ministerio de Fomento.

* Incluye Variante de Granada y la A-329 de Acceso a Granada desde la A-92.

[cifras en pesetas]

tiempo de viaje, costes de funcionamiento de vehículos, costes por congestión y costes por accidentes. La diferencia de costes entre ambas alternativas constituirán los beneficios que se han derivado de la construcción de la A-92.

Las conclusiones se enmarcan en un horizonte temporal de estudio considerado de 30 años (1998-2017); el total de beneficios generados por la A-92 asciende a 617.312 millones de pesetas, mientras que los costes suponen un total de 184.021 millones, principalmente derivados del gasto en infraestructuras.

Así, la diferencia entre beneficios y costes, genera un beneficio neto de 433.291 millones de pesetas, dato que por sí sólo ilustra los efectos positivos que ha supuesto la construcción de la A-92.

De este modo, se obtiene que el ratio beneficio/coste es de 3,35, ratio muy elevado para este tipo de infraestructuras.

Por último, el **TIR (Tasa de retorno interna de la inversión)**, es decir, la tasa de rendimiento que origina que el saldo de beneficios y costes actualizados sea nulo sería del **13,47%**, valor que muestra de

forma muy clara la elevada rentabilidad desde el punto de vista social que ha supuesto la construcción de la A-92; toda inversión que genere una TIR superior al 6% se considera buena.

Total costes y beneficios (año 1998)*	
Total Beneficios	617.312
Total Costes	184.021
Beneficios-Costes	433.291
Ratio Beneficios/Costes	3,5

[1] Costes y ahorros/desahorros durante los 30 años de vida del proyecto considerados. [millones de pesetas]

Fuente: Analistas Económicos de Andalucía.

Es evidente que dicha infraestructura merece un apropiado programa de mantenimiento y conservación, el cual se ha seguido desarrollando durante el año 2000. A principios del año 1998 se presentó el Programa de Adecuación del Drenaje y Refuerzo del Firme, por un importe global de 19.650 millones de pesetas. El estado actual de ejecución es el siguiente:

Refuerzo de firme A-92

Denominación. Actuaciones finalizadas	Inversión	Finalización
Adecuación de Seguridad Vial . A-92 p.k. 0,1 a 9,199	273.346.446	21/11/98
Adecuación, drenaje y refuerzo de firme. A-92 T7-S1 p.k. 282 a 307	621.084.000	4/12/98
A-92 T1-S2 p.k. 28,4 a 42	892.851.527	20/1/99
A-92 T1-S1 p.k. 6,7 a 28,4	918.607.516	3/3/99
A-92 T2-S1 p.k. 42 a 80	1.588.265.612	7/7/99
A-92 T4-S1 p.k. 176 a 190	1.844.388.584	9/10/99
A-92 T2-S2 p.k. 42 a 86	1.892.502.252	18/8/00
A-92 T3-S1 p.k. 102 a 109	977.495.281	1/9/00
Total ejecutado	9.008.543.197	

[cifras en pesetas]



EXTENDIDO DEL FIRME EN EL TRAZADO DE LA A-92. RAMAL SUR.

Durante el año 2000 se ha estado trabajando en otro tramo de 15 kilómetros de la provincia de Granada, al que, de manera escalonada, se irán sucediendo los restantes.

Estas actuaciones se complementan con los contratos de servicio integral de mantenimiento y explotación realizados por la Dirección General de Carreteras.

AUTOVÍA A-92. RAMAL SUR

Sin duda alguna, el trazado entre Guadix y Almería, una vez finalizado, supondrá un verdadero impulso en las comunicaciones con esta provincia. En la actualidad se está trabajando a un ritmo intenso en los 52 kilómetros que restan hasta la conexión con la N-IV. Los proyectos desarrollados para la construcción de la A-92 en su ramal sur se adecuaron con el objetivo de conseguir mejoras en

lo relativo a la calidad y seguridad de los trazados. La sección del firme ha sido aumentada a efectos de una mayor durabilidad, ampliando así mismo las vías de aceleración, deceleración y las vías lentas. En dichos proyectos se incluyen medidas medioambientales más avanzadas como la restauración paisajística y la revegetación de terraplenes, desmontes e intersecciones, el transplante de árboles afectados por la construcción de la Autovía, la protección de yacimientos arqueológicos, incluyendo así mismo asesores ambientales en los equipos de Dirección de Obra de los distintos tramos. Se pretende, en consecuencia, garantizar la inversión que se realiza y poner los medios necesarios para que se produzca la integración de la vía en su medio natural y la restauración de la vegetación y de los valores paisajísticos.

Actuaciones en ejecución año 2000

	Inversión
A-92 T4-S2 p.k. 195 a 210. Adecuación, drenaje y refuerzo de firme	2.519.620.851
A-92 Ramal Sur. Tramo Huéneja-Nacimiento. Subtramo: Huéneja-Las Juntas	6.273.074.520
A-92 Ramal Sur. Tramo Huéneja-Nacimiento. Subtramo Las Juntas-Nacimiento	5.399.431.105
A-92 Ramal Sur. Tramo Nacimiento-Intersección con N-340	8.667.217.876
Total en ejecución Ramal Sur	20.339.723.501
Total en ejecución	22.859.344.352

[cifras en pesetas]

Autovía Jerez-Los Barrios

Durante el año 2000 la construcción de la Autovía Jerez-Los Barrios ha experimentado un fuerte impulso con la puesta en marcha de tres nuevos tramos. Esta actuación que se engloba dentro del convenio suscrito entre la Junta de Andalucía y el Ministerio de Fomento en enero de 1994 para la financiación conjunta, se verá complementada con algunas obras complementarias destinadas a mejorar la conexión de la Bahía de Algeciras y del Campo de Gibraltar con el resto de la provincia y la región.

En esta carretera cobra una especial relevancia los aspectos medioambientales puesto que se trata de una zona de alto valor ecológico debido al paso por el Parque Natural de los Alcornocales de la mayoría de los tramos. El proyecto de la A-381 que dispone de

un presupuesto global de 50.000 millones de pesetas, destina una gran partida a medidas correctoras. Es importante destacar que más allá de estas medidas, en este trazado se aplica de manera pionera en Europa, el cumplimiento estricto de la Directiva Hábitat (Directiva del Consejo 92/43/CEE). De dicho cumplimiento se deriva la puesta en marcha del Programa de Medidas Compensatorias para el cual se destina otra partida de 1.200 millones de pesetas.

En el año 1999 se abrió al tráfico el primero de los tramos. En la actualidad es de destacar que existen otros tres tramos en ejecución (tramo II, tramo III y tramo VI) y otros dos cuyas obras están a punto de iniciarse (tramos IV y V). Existe así mismo el denominado tramo 0 que supone la conexión del municipio de Jerez de la Frontera con esta Autovía, cuyo estudio informativo está en marcha.

Tramos	Presupuesto ejecución por contrata	Presupuesto restauración paisajística	Total
Tramo I	1.787.752.959	57.046.249	1.844.799.208
Tramo II	3.830.486.351	102.370.574	3.932.856.925
Tramo III	4.511.056.373	144.516.054	4.655.572.427
Tramo IV	13.122.554.365	154.324.816	13.276.879.181
Tramo V	13.813.055.497	474.366.491	14.287.421.988
Tramo VI	11.959.424.095	267.742.386	12.227.166.481
Total	49.024.329.640	1.200.366.570	50.224.696.210

[Cifras en pesetas]



RESTAURACIÓN PAISAJÍSTICA. A-381.



EXCAVACIONES ARQUEOLÓGICAS EN LA RONDA DE PONIENTE (CÓRDOBA).

Tal y como se ha indicado anteriormente las especiales características de la zona que atraviesa dicha Autovía, han generado la necesidad de incluir condicionantes ambientales en la redacción de los proyectos y que, en función de cada uno de los aspectos, tienen en consideración mejoras en el trazado, en el sistema hidrológico, medidas de protección acústica, la recuperación ambiental e integración paisajística, la inserción del Programa de Vigilancia Ambiental, así como la protección de la flora y fauna mediante el desarrollo de las correspondientes medidas compensatorias.

La Ronda de Poniente (Córdoba)

La construcción de la Ronda de Poniente en la ciudad de Córdoba cobra vital importancia como consecuencia del desarrollo, que en los últimos años, ha experimentado el área metropolitana de la ciudad. En base a ello existe un Convenio Marco de Cooperación entre la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Córdoba por el que se establecen las líneas de actuación del Programa «Ciudades del Sur» y es dentro de este Convenio donde se ha enmarcado dicha actuación, cuya finalización, sin duda, tendrá una gran incidencia sobre el desarrollo futuro de la ciudad. Durante

el año 2000 se ha dado comienzo a dicha infraestructura con la adjudicación de dos de los tres tramos en los que se ha dividido la actuación.

Las obras correspondientes a los tramos primero y tercero, suponen una inversión conjunta de 5.100 millones de pesetas.

Tramo 1: 0+000 al 2+460 (2.460 metros de longitud).

Tramo 3: 4+320 al 5+781 (1.461 metros de longitud).

La complejidad del trazado del segundo tramo, ha aconsejado la realización de estudios específicos en ámbitos geotécnicos y arqueológicos que servirán de base para el desarrollo del correspondiente Proyecto de Construcción.

Tramo 2: 2+460 al 4+320 (1.860 metros de longitud).

La Ronda de Poniente es un proyecto de gran envergadura, siendo un compromiso público el dotar a la ciudad de una vía de comunicación acorde con el entorno y las necesidades que actualmente tienen los ciudadanos. De este modo, la ciudad contará con una infraestructura moderna que permita su adecuado desarrollo.

Autovía Sevilla-Utrera (Sevilla)

Esta actuación puede considerarse una autovía en medio urbano con la incorporación de viales a ambos lados para la recogida de tráfico procedente de los polígonos industriales y urbanizaciones adyacentes. Es de destacar el elevado tráfico de esta zona cuyos datos de intensidad ascienden a 16.046 vehículos diarios siendo el 4% de vehículos pesados. Actualmente se está actuando en el desdoblamiento de un total de 7 kilómetros sobre la carretera actual, desde su salida de la SE-30 hasta la Venta del Águila en el cruce con Alcalá de Guadaira, una obra que requiere una inversión de 2.400 millones de pesetas. Al mismo tiempo se está desarrollando a nivel de estudios informativos el resto de los tramos que completan el trazado.

La obra consiste en la duplicación de la calzada en la carretera SE-401 entre la intersección de la carretera SE-415 (de Alcalá de Guadaira a Dos Hermanas) y la intersección con la C-432. Se sitúa íntegramente en la provincia de Sevilla en el término municipal de

Alcalá de Guadaira. Se pretende realizar una duplicación de la carretera actual aprovechando al máximo la calzada existente. La longitud total de la actuación es de 3,6 km de los que 2,5 son de duplicación de calzada y el resto son de transición de dos a cuatro carriles. Esta transición se ha proyectado de forma que no se afecte al cruce actual con la carretera C-432 y que se posibilite la futura prolongación de la duplicación de calzada en dirección a Utrera.

Las obras tienen previsto la construcción de dos enlaces:

- Enlace 1 con carretera SE-415. Tipología «semi-diamante» con una glorieta que recoge un doble carril en dirección a Utrera que se bifurca en el ramal de entrada a la autovía y en la vía de servicio.
- Enlace 2 con carreteras C-32 y SE-418. Se sitúa en el kilómetro 3 y se resuelve mediante un paso superior sobre la autovía.

Se ha previsto así mismo la construcción de vías de servicio laterales contiguas a la Autovía. Dichas vías son unidireccionales y están conectadas por tres pasos inferiores.



TRAMO DE LA AUTOVÍA SEVILLA-UTRERA EN CONSTRUCCIÓN.

Otros proyectos y obras

VARIANTE DE CHURRIANA (MÁLAGA)

En Málaga se han destinado 1.200 millones para la ejecución de la Variante de Churriana, una infraestructura que con una longitud de 2 kilómetros se extiende a lo largo de la A-366, entre el cruce con la Autovía N-340 y el cruce con la carretera MA-417. Dicha vía supondrá una notable mejora del tráfico en la zona dado que al ser el principal eje de conexión de la capital malagueña con poblaciones tan importantes como Alhaurín de la Torre, Coín y la propia Churriana, soporta un tráfico de 15.000 vehículos diarios.

La construcción de dos calzadas centrales con dos carriles de circulación cada una permitirá canalizar el tráfico principal y las otras dos vías de servicio laterales también con dos carriles cada una tendrán como objeto derivar el tráfico urbano.

ACTUACIONES ENTORNO DOÑANA

Las obras finalizadas durante el año 2000, que se engloban dentro de este programa marco, Programa Operativo Doñana, se centran en el Parque Dunar de Matalascañas. Este Parque se constituye como una

pieza clave en la estrategia de la zona, y se plantea como equipamiento turístico de calidad, con una nueva concepción de oferta turística y recreativa donde prima el aprovechamiento de los recursos naturales. El Parque Dunar se sitúa junto a la Urbanización de Matalascañas, en su zona occidental y pertenece al término municipal de Almonte.

El Parque Dunar de Matalascañas constituirá un área recreativa y cultural en la zona de dunas litorales situada al oeste de la población de Matalascañas.

A través de la empresa se canalizó la ejecución de las obras de infraestructura necesarias; con el fin de optimizar los parámetros calidad, precio y plazo en el desarrollo de estas actuaciones, y debido a las interrelaciones en la programación y las interferencias físicas entre áreas de implantación de todas estas obras, GIASA decide acometerlas mediante la licitación de dos concursos conjuntos. En cada grupo de actuaciones se analizaron las interferencias detectadas y se coordinaron los programas de trabajo para minimizar las afecciones mutuas.

En materia de carreteras, se han realizado los accesos a la población de Matalascañas y al futuro parque; en obras hidráulicas se han ejecutado las redes básicas de abastecimiento y saneamiento; así

Actuaciones finalizadas Parque Dunar

A-483. Accesos a Matalascañas.	355
Infraestructuras básicas de abastecimiento y saneamiento	125
Aparcamientos forestales	174
Area de Acogida y Paseo Arbolado	109
Infraestructura eléctrica y telefónica	76
Urbanización del Espacio Libre junto a A-483	11
Señalización	7
Total Inversión	857

[Cifras en millones de pesetas]

mismo se dispone de áreas de aparcamiento y acogida. Por último se han acometido las obras de suministro de energía eléctrica y telefonía así como obras para habilitar una zona verde y un proyecto de señalización temática de todo el Parque.

Así mismo dentro del Programa Operativo Doñana, existen otras actuaciones actualmente en marcha cuya finalización está prevista para el año 2001; entre ellas destacan por su inversión, el Acondicionamiento de la A-474 en San Juan del Puerto (1.377 millones de pesetas) y la Variante de Moguer (1.277 millones de pesetas).

PLAN DEL GUADALHORCE

La Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía puso en marcha la redacción de los proyectos de mejora de las carreteras del entorno del Guadalhorce; este programa comprende catorce actuaciones que beneficiará a los siguientes municipios: Alora, Alozaina, Ardales, Carratraca, Casarabonela, El Burgo, Guaro, Monda, Pizarra, Tolox, Yunquera, Cártama y Coín. Un total de más de 100 kilómetros tanto de la red principal como de la secundaria.

La inversión a realizar asciende a casi 16.000 millones que se irán invirtiendo tanto en los pro-

yectos como en las obras durante un plazo de cinco años. La ejecución de este ambicioso programa redundará notablemente en la mejora de las conexiones por carretera de esta zona malagueña cuya población asciende a más de 70.000 habitantes.

Se actuará en más de 100 kilómetros tanto en la red principal como en la red secundaria de la zona.

Seguidamente se relacionan todos los tramos que integran el Plan del Guadalhorce, cuyos proyectos han sido finalizados durante el año 2000.

En la Red Básica se acometerá la siguiente actuación:

- Desdoblamiento de la variante de Cártama en la A-357. Tramo: Intersección Acceso P.T.A.-Casapalma.

En la Red Intercomarcal se prevé la realización de actuaciones de acondicionamiento en las siguientes carreteras:

- A-343, desde enlace de Zalea a Álora y Acceso oeste a Álora.
- A-366. Tramo: Burgo-Yunquera.
Tramo: Yunquera-Alozaina.
Tramo: Alozaina a la A-355.
- Nueva Carretera del Arco A-355. Tramo: Variante de Coín-MA-402.



PASARELA DE ACCESO AL PARQUE DUNAR DE MATALASCAÑAS (HUELVA).



MEJORA DE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA ENTRE SEVILLA Y GRANADA.

La última actuación supone la realización de una carretera de nueva planta y que aspira a ser un semiarco provincial en las comarcas occidentales de Málaga.

La Red Comarcal incluye el acondicionamiento de los siguientes tramos de carreteras existentes:

- MA-441 de acceso a Carratraca desde la A-357.
- MA-402 y MA-403, de Pizarra a la carretera A-357.
- MA-403 y 404, de Casarabonela a la A-357 (Zalea).
- MA-419, de Guaro a Monda.
- MA-412 de acceso a Tolox desde la A-366.
- MA-413 de acceso a Guaro desde la A-366.
- Oeste a Teba, desde la A-382 al P.K. 19+700 de la A-367.
- A-367, desde el P.K. 17+000 hasta la carretera MA-465.

Todas estas actuaciones suponen la realización de acondicionamientos de diversos ejes con marcado carácter local y que significarán una mejora de calidad de tránsito y ahorro en tiempos de viaje entre diferentes localidades del entorno del Guadalhorce.

RONDA-GAUCÍN

Durante el año 2000 se han finalizado así mismo los proyectos relativos al eje de comunicación entre Ronda y Gaucín. Los proyectos han definido las obras a ejecutar durante el próximo año para la

construcción de una nueva carretera al sur del núcleo urbano de la ciudad de Ronda que permitirá el enlace entre las carreteras A-369 y A-376 (eje Ronda-Gaucín y Ronda -San Pedro de Alcántara).

EJE TRANSVERSAL FERROVIARIO

La Junta de Andalucía tiene entre sus objetivos prioritarios la mejora del sistema ferroviario andaluz, para lo que ya se han realizado mejoras importantes: puesta en circulación del Andalucía Express, los nuevos TRD y la puesta en servicio de los tramos acondicionados del Eje Ferroviario Transversal.

En la línea ferroviaria entre Granada y Sevilla se han realizado varias obras cuyo objetivo era reducir los tiempos de viaje que benefician a la línea Bobadilla-Granada:

1. Eliminación del retroceso en la Estación de Bobadilla.
2. Renovación de vía entre Bobadilla y Antequera.
3. Renovación de la vía con mejora del trazado entre Tocón y Pinos Puente con supresión de los pasos a nivel.
4. Renovación de la vía con mejora del trazado entre Pinos Puente y Granada.

Así mismo a finales del año 2000 comenzó la obra de renovación y mejora del trazado desde Loja a Tocón

con la supresión de los pasos a nivel existentes que supone una inversión de 3.300 millones de pesetas.

Las actuaciones de mejora ya realizadas en el Eje Transversal han supuesto una inversión de 12.000 millones de pesetas.

La Junta de Andalucía, a través de la Consejería de Obras Públicas y Transportes mantiene un compromiso firme con el conjunto de capitales de la Comunidad Autónoma. Un buen sistema ferroviario beneficia a todas las poblaciones, independientemente de número de habitantes. El gobierno andaluz tiene estudiado desde un punto de vista conceptual el diseño del sistema ferroviario del futuro y planificado las obras a acometer para conseguir los objetivos marcados: apostar por el ferrocarril en todas sus variantes como un medio de transporte seguro y de calidad que esté accesible a todos los ciudadanos.

TRANVÍA DE VÉLEZ-MÁLAGA

El proyecto esperado en la Costa del Sol que recoge todas las actuaciones necesarias para la implantación de un tranvía que conecte las localidades de Vélez-Málaga y Torre del Mar se encuentra en fase de redacción. Actualmente ya se ha emitido la Información Pública y está finalizada la fase de consultas previas.

ACTUACIONES DE TRANSPORTE METROPOLITANO

Durante el año 2000 se adjudicaron los proyectos para la redacción de los estudios de alternativas de transporte público en Sevilla, cuyo objetivo es el avanzar en la intermodalidad y sostenibilidad del área metropolitana de la ciudad. La inversión de los estudios que actualmente se están desarrollando, superan los 175 millones de pesetas. El alcance es la definición de las plataformas de conexión con la carretera de Utrera, con el Aljarafe Centro-Sur y la conexión con la zona del Aljarafe Norte.

OBRAS HIDRÁULICAS

En el apartado de Obras Hidráulicas, como se indicaba anteriormente, durante el año 2000 el volumen de estas inversiones ha superado los 17.000 millones de pesetas de obra en curso, terminando obras por valor de 5.200 millones. Destacan las catorce obras finalizadas en la provincia de Almería, como las obras de encauzamiento de la Rambla del Cañuelo y Vícar en Roquetas o la construcción de plantas depuradoras en Albánchez, Albox, Cantoria y Almanzora entre otras. Así mismo, destacar algunas obras de infraestructura hidráulica que



INSTALACIONES DE LA DEPURADORA DE ALCALÁ LA REAL (JAÉN).

avanzan a buen ritmo y cuya finalización está prevista para el próximo año como la depuradora de La Ballena en Rota (Cádiz) o las conducciones de la Costa del Sol en Málaga.

Prevención y Seguridad Laboral

La creación de una cultura preventiva en materia de seguridad y salud laboral es una de las metas que GIASA persigue desde su creación.

En la estructura orgánica de GIASA se configura por tanto, la unidad de Prevención de Riesgos Laborales cuyo objetivo es velar por un adecuado cumplimiento de la normativa en materia de prevención de riesgos laborales en las obras de infraestructuras contratadas por la empresa pública.

El Convenio de Colaboración entre GIASA y las organizaciones sindicales UGT y CC.OO. enmarca el desarrollo de la actividad en esta materia. De este modo, técnicos de GIASA y representantes de dichos sindicatos visitan periódicamente todas las obras y realizan los informes de supervisión relativos a la seguridad y salud en las obras visitadas.

En dichas visitas periódicas se procede a la comprobación del cumplimiento de la normativa vigente en materia de Seguridad y Salud Laboral por parte de todos los agentes intervinientes en el proyecto y en la obra.

De este modo, se comprueba la siguiente documentación que rige la normativa para la organización de la prevención:

- Nombramiento de Coordinadores.
- Existencia en obra del Libro de Incidencias.
- Estudio y Plan de Seguridad y Salud.
- Aprobación del Plan de Seguridad y Salud.
- Realización del Aviso Previo.

Por otra parte, con objeto de comprobar la eficacia que en la práctica tiene la adopción de estas medidas, se realizan entrevistas a los trabajadores para que ellos expongan sus propuestas o ratifiquen su acceso a la formación e información en asuntos de seguridad laboral.

Durante el año 2000 la actividad productiva ha alcanzado una cifra cercana a los 25.000 millones de pesetas, cifra que indica que 6.450 trabajadores directos e indirectos han sido contratados en las empresas constructoras adjudicatarias de las obras de GIASA.

Tras el análisis de los informes y partes de accidentes que son suministrados mensualmente por los Coordinadores de Seguridad y Salud se ha calculado el Índice de Incidencia en las obras gestionadas por la empresa pública dando el siguiente resultado: el total de accidentes ha sido 18, de los cuales, 15 han sido de carácter leve, 2 graves y 1 de ellos mortal. Por tanto, el Índice de Incidencia durante este período ha sido del 2,79, incluidos los accidentes en *itimere*.

Si consideramos el alto Índice de Incidencia que existe en el sector de la construcción en Andalucía, podemos afirmar que los resultados de las políticas puestas en marcha en esta materia han sido favorables para disminuir el riesgo de accidentes.



OTRAS ACTUACIONES

Programas de I + D

Uno de los aspectos que GIASA estima esenciales en su contribución a la mejora en la aplicación de técnicas de ingeniería civil se centra en la colaboración con organismos científicos y universidades en el desarrollo de proyectos de investigación.

El acercamiento de las universidades a la realidad empresarial sólo podrá realizarse en el ámbito de una estrecha colaboración entre los organismos interesados de manera que puedan desarrollarse nuevos métodos de trabajo, de aplicación en el ámbito de las infraestructuras públicas.

En este sentido, GIASA participó durante el año 1999 mediante la fórmula de financiación en dos proyectos de investigación que se han venido desarrollando durante el año 2000 y que son los siguientes:

1. La problemática de los suelos y rocas blandas de Andalucía en la construcción de infraestructuras.

Programa en el que se encuadra: Plan Nacional de I+D. Proyectos cofinanciados con fondos FEDER. Área de Infraestructuras, transportes y comunicaciones.

Duración: 3 años.

Ente investigador: Universidad de Sevilla, con GIASA y Confederación Hidrográfica del Guadalquivir como empresas colaboradoras.



LA COLABORACIÓN CON UNIVERSIDADES Y DIVERSOS ORGANISMOS CIENTÍFICOS HA CONTRIBUIDO A LA MEJORA EN LA APLICACIÓN DE TÉCNICAS DE INGENIERÍA CIVIL.

2. Aplicación de la tecnología difusa a la Evaluación de Impacto Ambiental.

Programa en el que se encuadra: III Plan Nacional de I+D.

Duración: 3 años.

Ente investigador: Universidad de Granada, con GIASA como empresa colaboradora.

Así mismo durante el año 2000 se inició el **Proyecto de Construcción de infraestructuras sobre suelo blando. Utilización de geotextiles, drenes de banda y otros materiales y métodos**

de mejora del terreno.

Programa en el que se encuadra: Plan nacional de I+D. Área de transporte.

Duración: 2 años.

Ente investigador: Universidad de Sevilla, con GIASA, Ayesa, Huesker, Vorsevi como empresas colaboradoras.

En el marco de mejorar las relaciones de trabajo entre GIASA y empresas del sector y en aras de avanzar en una mejora de la gestión y ampliar la participación de todos los agentes intervinientes GIASA ha creado y coordinado diversos grupos que han generado los siguientes documentos:

1. Pliego de reciclado de MBC en frío *in situ* con emulsiones bituminosas.
2. Recomendaciones para la redacción de planes de

control de calidad para proyectos y obras lineales de GIASA.

3. Recomendaciones para la redacción de planes de control de calidad para proyectos y obras hidráulicas de GIASA.
4. Modelo de Informe para la verificación de instalaciones (plantas de hormigonado, plantas de aglomerado, plantas de machaqueo de áridos, plantas de prefabricados, equipos de tesado).
5. Manual para la normalización de la documentación en soporte informático de proyectos de construcción.
6. Sistema de información de Dirección de Obra y Control de Calidad: Consiste básicamente en un procedimiento mecanizado de intercambio de datos relativos a avances, documentos y ensayos.

Durante el año 2001 se prevé seguir avanzando en esta línea de trabajo mediante la propuesta de algunos proyectos de investigación que están siendo estudiados.

1. Bases técnicas y líneas metodológicas para la definición de infraestructuras viarias en medios sensibles.

Ente investigador: GIASA y Estación Biológica Doñana.

2. Comportamientos de membranas a tracción con especial atención a su capacidad portante.

Ente investigador: Universidad de Granada, con distintas empresas colaboradoras, entre ellas GIASA.

3. Creación de un banco de precios para proyectos en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

4. Normalización del Esquema Director de Calidad en obra.

5. Estudio comparativo de las densidades de los testigos de mezclas bituminosas en caliente, con el ensayo de tracción indirecta y el deflector de impacto.

Actividades de Comunicación

La empresa en el marco de su actividad, celebra de manera periódica encuentros con profesionales del sector con el fin de potenciar el intercambio de experiencias. GIASA celebró durante el año 2000 las **II Jornadas sobre la Dirección de Obra** en las actuaciones de GIASA. Este encuentro de los técnicos de GIASA con representantes del sector de la construcción tenía como objetivo analizar la filosofía de gestión de obras implantada por la empresa pública en aras de una mayor eficacia y mejora de la calidad en las infraestructuras gestionadas.

A esta segunda jornada anual celebrada, asistieron más de 100 representantes de igual número de empresas que debatieron en torno a los siguientes aspectos:

- Exigencias de los Proyectos pensando en la Ejecución de Obra.
- Principios Básicos del Contrato de Obras.
- Principios Básicos del Contrato de Dirección de Obra.
- Principios Básicos del Contrato de Control de Calidad.
- Programación, su seguimiento y auditoría de la obra.
- Plan de Seguridad y Salud.
- Incidencias en las obras: definición, interpretación, alcance.
- Coordinación entre la Gerencia de Obra y la Dirección de Obra.
- Experiencias en las obras ya ejecutadas o en ejecución.
- Esquema director de Calidad.
- Sistema de Información de la oficina de Dirección de Obra.

Así mismo, durante el mes de septiembre, la empresa organizó las **III Jornadas de Empresas Públicas de Infraestructuras** en las que participaron representantes de todas las empresas públicas de gestión de infraestructuras. Es cierto que en los últimos años, las empresas públicas de gestión de infraestructuras han venido evolucionando en lo relativo al volumen de actividad y por tanto en la configuración de la organización y los procesos de gestión. Por ello con el ánimo de poner en común aspectos relacionados con la organización, gestión y financiación se celebraron estas jornadas en Sevilla durante el mes de septiembre.

En los años anteriores ya se habían celebrado otras reuniones, la primera tuvo lugar en Bilbao, organizadas por Bizkaiko Bideak en el año 1998. La segunda reunión tuvo lugar en Santiago de Compostela en octubre de 1999 y estuvo organizadas por la Sociedad Pública de Inversiones de Galicia, S.A. (SPI, S.A.).

Las empresas participantes en dichas Jornadas, además de GIASA fueron:

ARPEGIO. Comunidad Autónoma de Madrid.

ARPROMA. Comunidad Autónoma de Madrid.

BIZKAIKO BIDEAK. Territorio Histórico de Bizkaia.

GESVICAN, S.L. Comunidad Autónoma de Cantabria.

GICALSA. Comunidad Autónoma de Castilla-León.

GICAMANSA. Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha.

GISA. Generalitat de Catalunya.

SPI, S.A.. Comunidad Autónoma de Galicia.

VISOCAN. Comunidad Autónoma de Canarias.

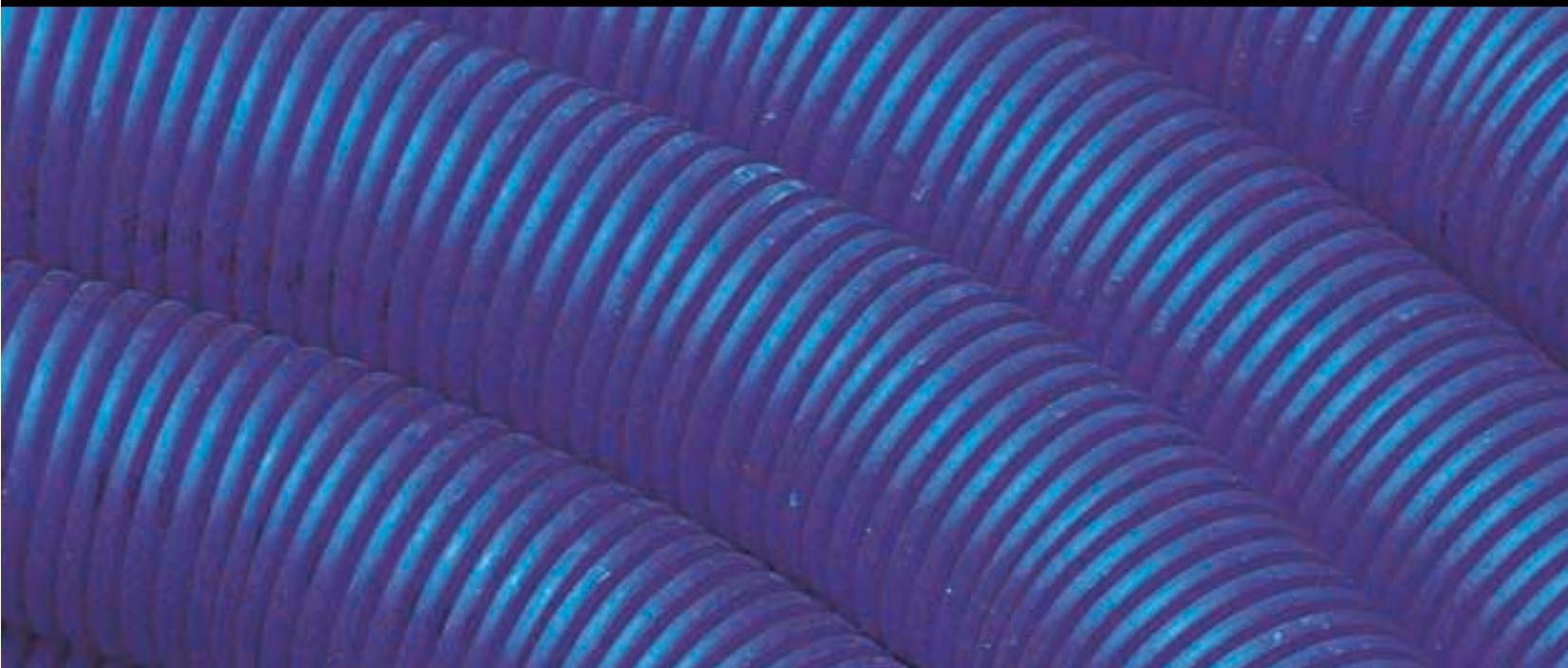
HIGHWAYS AGENCY. Empresa Invitada.



Durante el mes de noviembre, se organizó en colaboración con CEACOP, (Círculo de Empresas Andaluzas de la Construcción) una «**Jornada sobre Técnicas de Reciclado de materiales para capas de firme**» a la que asistieron más de 200 empresarios del sector de la construcción.

El tema de debate giró en torno al uso de las técnicas de reciclado en proceso de construcción. El objetivo de la introducción de esta técnica es la reutilización de materiales sobrantes con el fin de reducir la acumulación de los mismos en vertederos y por otro lado, disminuir los costes ambientales y económicos que supone su eliminación.

Entre las conclusiones se señaló que las técnicas de reciclado se van a convertir en un instrumento que será utilizado de modo frecuente no sólo en los refuerzos de firme sino también en otros procesos constructivos que eliminaban una serie de desechos directamente a vertederos y que posteriormente requerían hacer uso de préstamos. La empresa pública viene utilizando este procedimiento tanto en la reparación de la A-92 como en los nuevos tramos ejecutados de la Autovía Jerez-Los Barrios.





3 INFORMACIÓN FINANCIERA

A**CUENTAS ANUALES****BALANCE DE SITUACIÓN Y CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS****Balance de situación** [a 31 de diciembre de 2000]

Activo	2000	1999
Inmovilizado	11.290.405	13.148.675
Gastos de establecimiento (Nota 5)	3.435	4.512
Inmovilizaciones inmateriales (Nota 6)	100.476	142.297
Concesiones, patentes, licencias, marcas y similares	89.374	89.032
Aplicaciones informáticas	150.138	137.228
Amortizaciones	(139.036)	(83.963)
Inmovilizaciones materiales (Nota 7)	165.145	162.084
Terrenos y construcciones	84.566	84.566
Otras instalaciones, utillaje y mobiliario	76.627	64.137
Otro inmovilizado	87.274	75.938
Amortizaciones	(83.322)	(62.557)
Inmovilizaciones financieras (Nota 8)	11.021.349	12.839.782
Participaciones en empresas del grupo (Nota 8.a)	50.000	50.000
Créditos a Administraciones Públicas (Nota 8.b)	10.965.667	12.785.889
Depósitos y fianzas constituidos a largo plazo	5.682	3.893
Activo circulante	26.117.300	22.606.444
Accionistas por desembolsos exigidos (Nota 11)	—	50.000
Deudores	21.709.809	15.584.705
Clientes por ventas y prestaciones de servicios	193.924	172.476
Administraciones Públicas deudoras (Nota 9)	21.497.479	15.408.390
Personal	5.749	3.839
Otras Administraciones Públicas deudoras (Nota 16.f)	12.657	—
Inversiones financieras temporales (Nota 10)	4.355.222	6.890.222
Créditos a Administraciones Públicas	4.355.222	6.890.222
Tesorería	20.919	39.601
Ajustes por periodificación	31.350	41.916
Total activo	37.407.705	35.755.119

[Miles de pesetas]

Balance de situación (a 31 de diciembre de 2000)

Pasivo	2000	1999
Fondos propios	404.963	375.854
Capital suscrito (Nota 11)	381.000	381.000
Reservas (Nota 11)	(5.146)	5.542
Reserva Legal	681	681
Reservas de libre disposición	4.861	4.861
Resultados negativos de ejercicios anteriores	(10.688)	
Pérdidas y Ganancias (Nota 11)	29.109	(10.688)
Pérdidas y Ganancias del ejercicio	29.109	(10.688)
Ingresos a distribuir en varios ejercicios (Nota12)	17.677	35.354
Acreeedores a largo plazo	10.965.666	12.785.889
Deudas con entidades de crédito (Nota 13)	10.965.666	12.785.889
Acreeedores a corto plazo	26.019.399	22.558.022
Deudas con entidades de crédito (Nota 13)	9.931.386	10.537.411
Acreeedores comerciales (Nota 14)	15.653.067	11.881.169
Otras deudas no comerciales (Nota 15)	141.655	107.782
Ajustes por periodificación	293.291	31.660
Total pasivo	37.407.705	35.755.119

[Miles de pesetas]



VIADUCTO DE LA A-92. RAMAL SUR.

Cuenta de pérdidas y ganancias

Debe	2000	1999
Aprovisionamientos (Nota 17.c)	1.359.949	660.496
Gastos de personal		
a) Sueldos, salarios y asimilados	431.269	369.045
b) Cargas sociales (Nota 17.f)	111.751	93.358
Dotaciones para amort. del inmovilizado (Notas 5,6,7)	83.052	69.709
Otros gastos de explotación (Nota 17.g)	326.784	223.907
Total	2.312.805	1.416.515
Beneficio de explotación	176.187	—
Gastos financieros:		
Por deudas con terceros y gastos asimilados	164.767	52.881
Diferencias de cambio negativas	24	—
Total	164.791	52.881
Beneficio de las actividades ordinarias	16.127	—
Pérdida en enajenación de inmovilizado material e inmaterial	162	—
Total	162	—
Resultados extraordinarios positivos	18.406	55.713
Resultados antes de impuestos (Beneficios)	34.533	—
Impuesto sobre beneficios (Nota 16.e)	5.424	—
Resultado neto del ejercicio (Beneficios)	29.109	—

[Miles de pesetas]

Cuenta de pérdidas y ganancias

Haber	2000	1999
Importe neto de la cifra de negocios (Nota 17. a)	2.488.992	1.399.014
Total	2.488.992	1.399.014
Pérdidas de explotación	—	17.501
Ingresos financieros:		
Intereses e ingresos asimilados	4.731	3.975
Diferencias de cambio positivas	—	6
Total	4.731	3.981
Resultados financieros negativos	160.060	48.900
Pérdidas de las actividades ordinarias	—	66.401
Beneficio en enajenación de inmovilizado material e inmaterial (Nota 17.d)	734	2.529
Ingresos a distribuir en varios ejercicios transferidos al resultado del ejercicio (Nota 17.d)	17.677	17.677
Ingresos o beneficios extraordinarios (Nota 17.d)	157	35.507
Total	18.568	55.713
Resultados antes de impuestos (Pérdidas)	—	10.688
Impuesto sobre beneficios	—	—
Resultado neto del ejercicio (Pérdidas)	—	10.688

[Miles de pesetas]

MEMORIA DE GESTIÓN

Correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2000

Nota 1. Actividad de la sociedad

- 1.a) Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A., Unipersonal, fue creada con el nombre de Sociedad de Gestión y Financiación de Infraestructuras Sierra Nevada 1995, S.A., como una empresa mercantil con forma jurídica de Sociedad Anónima desde su constitución, según consta en escritura pública de 11 de septiembre de 1992, que establece como inicio de sus operaciones el mismo día.
- 1.b) En el ejercicio 1996, se modifica la denominación de la Sociedad, que pasa a ser Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA), según consta en escritura pública de 9 de octubre de 1996.
- 1.c) Asimismo, se modifica el objeto social de la Sociedad, quedando tal y como aparece recogido en sus Estatutos,
- a) El proyecto y la ejecución de obras de infraestructura y equipamientos, así como su mantenimiento y explotación y la prestación de servicios relacionados con los mismos, competencia de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Comunidad Autónoma de Andalucía, que ésta le atribuya.
 - b) La obtención y gestión de la financiación precisa para la realización de las obras y servicios referidos al apartado anterior.
- 1.d) El domicilio social se encuentra en Sevilla, en calle Rioja 14-16, manteniendo además delegaciones en Granada, Málaga y Almería. En la actualidad la actividad de la Sociedad se concentra en la gestión de proyectos y obras por cuenta de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

58

Nota 2. Bases de presentación de las cuentas anuales

- 2.a) Las Cuentas Anuales se han preparado a partir de los registros contables de la sociedad, siguiendo los principios de contabilidad generalmente aceptados, recogidos en las disposiciones legales vigentes, al objeto de mostrar la imagen fiel del patrimonio, de la situación financiera y de los resultados de la sociedad.
- 2.b) Las Cuentas Anuales de la sociedad se someterán a la aprobación de la Junta General Ordinaria de Accionistas estimándose que serán aprobadas sin ninguna modificación.
- 2.c) Las Cuentas Anuales de la sociedad correspondientes al ejercicio 1999 fueron aprobadas por la Junta General de Accionistas con fecha 29 de mayo de 2000.
- 2.d) De considerarse necesario se efectúan las oportunas reclasificaciones en balance y cuenta de resultados del ejercicio anterior al objeto de facilitar su comparación homogénea con las cifras del ejercicio al que van referidas las presentes cuentas anuales.
- 2.e) Los importes del Balance de Situación, Cuenta de Pérdidas y Ganancias y esta Memoria, salvo indicación en contrario, están expresados en miles de pesetas.

Nota 3. Distribución de resultados

3.a) La propuesta de distribución de resultados del ejercicio 2000, elaborada por el Consejo de Administración para su presentación a la Junta General de Accionistas, es la que a continuación se detalla.

	Importe
Base de reparto	
Resultados del ejercicio (beneficios)	29.109
Total base de reparto	29.109
Propuesta de Distribución	
A Reserva Legal	2.910
A Compensación de Resultados	
Negativos de ejercicios anteriores	10.688
A Reserva Voluntaria	15.511
Total	29.109

Nota 4. Normas de valoración

Los criterios contables más significativos aplicados por la sociedad para la formulación de las cuentas anuales son los que se describen a continuación:

A) Gastos de establecimiento.

Los gastos de establecimiento están formados por los gastos de ampliación de capital, primer establecimiento y constitución.

Figuran contabilizados por los costes incurridos, fundamentalmente gastos en concepto de honorarios, escrituración, registro, etc., netos de las amortizaciones practicadas.

Estos gastos se amortizan sistemáticamente en cinco años, recogiéndose los importes correspondientes a la amortización practicada en el ejercicio en el epígrafe «Dotaciones para amortizaciones del inmovilizado» según se detalla en la nota 5.

B) Inmovilizado Inmaterial.

Los elementos comprendidos en el inmovilizado inmaterial figuran valorados por su coste de adquisición o su coste de producción. Su amortización se realiza de forma lineal, de acuerdo con la vida útil estimada de los activos.

La propiedad industrial es valorada a precio de adquisición y su amortización se realiza de forma lineal en el plazo de su utilización con un límite máximo de cinco años.

El epígrafe aplicaciones informáticas recoge los importes satisfechos por el acceso a la propiedad o por el derecho al uso de programas informáticos, únicamente en los casos en que se prevé que su utilización

comprende varios ejercicios. Su amortización se realiza de forma lineal en un período máximo de cuatro años desde el momento en que se inicia el uso de la aplicación informática correspondiente.

Los gastos de mantenimiento de estas aplicaciones informáticas se imputan directamente como gastos del ejercicio en que se producen.

C) Inmovilizado Material.

Los bienes comprendidos en el inmovilizado material están valorados por su coste de adquisición, el cual incluye los gastos adicionales que se producen hasta la puesta en funcionamiento del bien.

Los costes de renovación, ampliación o mejora de los bienes del inmovilizado material son incorporados al activo como mayor valor del bien exclusivamente cuando suponen aumento de su capacidad, productividad o alargamiento de su vida útil y siempre que es posible conocer o estimar el valor neto contable de los elementos que resultan dados de baja del inventario por ser sustituidos.

La amortización del inmovilizado material se calcula sistemáticamente por el método lineal, en función de la vida útil estimada de los respectivos bienes, atendiendo a la depreciación efectivamente sufrida por su funcionamiento, uso o disfrute. Además, en caso de que se detecten factores identificativos de obsolescencia a que pudieran estar afectos los inmovilizados, se dotan las oportunas provisiones por depreciación.

Los coeficientes utilizados para el cálculo de la dotación a amortización de los elementos de inmovilizado comprendidos en este epígrafe son los siguientes:

	Coeficiente
Construcciones	2%
Mobiliario	10%
Equipo proceso información	25%
Instalaciones	12%
Otro inmovilizado	10-15%

D) Valores mobiliarios.

Los valores mobiliarios de inversión, tanto permanente como temporal, de renta fija o variable, se encuentran valorados a su precio de adquisición satisfecho en el momento de la suscripción o compra.

Asimismo, en el caso de valores no cotizados, éstos se encuentran valorados al coste de adquisición minorado en su caso por las provisiones que se entiendan necesarias para reflejar las desvalorizaciones sufridas, en ningún caso inferiores a las pérdidas habidas en el porcentaje de participación ejercido.

E) Créditos y deudas no comerciales.

Los créditos no comerciales, tanto a corto como a largo plazo, se registran por el importe entregado. La diferencia con el valor nominal se considera como ingreso por intereses en el ejercicio en que se devengan, siguiendo un criterio financiero.

Se practican las correcciones valorativas que se estiman necesarias para provisionar el riesgo de insolvencia.

Las deudas no comerciales, tanto a corto como a largo plazo, se registran por su valor de reembolso. La diferencia respecto de la cantidad recibida se amortiza anualmente siguiendo un criterio financiero. Las cuentas de crédito se muestran por el importe dispuesto.

F) Ingresos a distribuir en varios ejercicios

Se recogen en este apartado una serie de aportaciones realizadas en ejercicios pasados por la Junta de Andalucía para financiar diversos conceptos vinculados con la ejecución de las actuaciones correspondientes al Campeonato del Mundo de Esquí Sierra Nevada 1995, contempladas en el apartado del activo «Concesiones, patentes, licencias, marcas y similares».

Su aplicación a la cuenta de resultados se realiza en la misma medida en que son amortizados los bienes objeto de financiación.

G) Deudores y acreedores por operaciones de tráfico.

Los débitos y créditos originados por las operaciones de tráfico de la empresa, tanto deudoras como acreedoras, a corto o largo plazo, se registran por su valor nominal. Los intereses incluidos en el valor de las transacciones con vencimiento superior a un ejercicio económico se diferencian y periodifican, imputándose a resultados según un criterio financiero.

H) Impuesto sobre beneficios.

La cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio recoge el gasto por el impuesto sobre beneficios, en cuyo cálculo se contempla la cuota del impuesto sobre beneficios devengado en el ejercicio, así como las bonificaciones y deducciones de la cuota a que tiene derecho la sociedad, teniendo en cuenta, de existir, el diferimiento que revierte en períodos subsiguientes.

I) Ingresos y Gastos.

Las ventas de bienes e ingresos por servicios prestados, se registran sin incluir los importes correspondientes a los impuestos que gravan estas operaciones, deduciéndose como menor importe de la operación todos los descuentos, incluidos o no en factura, que no obedezcan a pronto pago, los cuales son considerados como gastos financieros.

Los importes de los impuestos que recaigan sobre los bienes y servicios que adquiere la sociedad en su operativa excluido el Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA) y los de los transportes que les afecten directamente, se registran como mayor valor de los bienes o servicios adquiridos.

Los descuentos posteriores a la emisión o recepción de la factura originados por defectos de calidad, incumplimiento de plazos de entrega u otras causas análogas, así como los descuentos por volumen, se registran diferenciadamente de los importes de las ventas o compras de bienes e ingresos o gastos por servicios respectivamente.

J) Ejecución de actuaciones encomendadas.

El importe correspondiente a la ejecución de las actuaciones que son encomendadas a la sociedad por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía se valora según su coste de adqui-

sición que se refleja en las certificaciones de obra y proyecto con el Impuesto sobre el Valor Añadido correspondiente, recogiendo como cuenta a cobrar a la Junta de Andalucía y cuenta a pagar al contratista o consultor adjudicatario de la actuación. Posteriormente al materializarse el cobro o pago se cancelan las citadas cuentas a cobrar y pagar.

No se imputan otros costes distintos de los contemplados en las certificaciones expedidas por los contratistas o consultores.

Un tratamiento similar reciben los vencimientos de los préstamos sindicados del Catálogo de Actuaciones del Campeonato del Mundo de Esquí Sierra Nevada 1995 que son contabilizados como cuentas a cobrar y a pagar en función de la corriente de pagos y cobros asociada.

Nota 5. Gastos de establecimiento

Los importes y variaciones de los elementos que componen los gastos de establecimiento son los siguientes:

Concepto	Saldo a 31/12/99	Adiciones	Retiros	Saldo a 31/12/00
Gastos de Primer Establecimiento	3.025	—	—	3.025
Gastos de Ampliación de Capital	2.973	122	—	3.095
Amortización Acumulada	(1.486)	(1.199)	—	(2.685)
Neto	4.512	(1.077)	—	3.435

Nota 6. Inmovilizaciones inmateriales

6.a) Los saldos y movimientos producidos durante el ejercicio 2000 en las distintas partidas que componen este epígrafe son los siguientes:

Concepto	Saldo a 31/12/99	Adiciones	Retiros	Traspasos	Saldo a 31/12/00
Concesiones, patentes, licencias, marcas y similares	89.032	342	—	—	89.374
Aplicaciones Informáticas	137.228	12.910	—	—	150.138
Total coste	226.260	13.252	—	—	239.512
Amortización Acumulada	(83.963)	(55.073)	—	—	(139.036)
Inmovilizado Inmaterial Neto	142.297	(41.821)	—	—	100.476

- 6.b) Las adiciones habidas en el epígrafe de aplicaciones informáticas corresponden al plan de desarrollo del sistema informático integrado de gestión de la sociedad cuya implantación se inició durante 1998.
- 6.c) Existen elementos de inmovilizado inmaterial que se encuentran totalmente amortizados por Pmls. 1.280.
- 6.d) Como se describe en las notas 4F y 12 existen determinados elementos relacionados con concesiones, patentes, licencias, marcas y similares cuyo coste fue financiado en ejercicios pasados por parte de la Junta de Andalucía.

Nota 7. Inmovilizaciones materiales

7.a) Los saldos y variaciones experimentados durante el ejercicio han sido los siguientes:

Concepto	Saldo a 31/12/99	Adiciones	Retiros	Traspasos	Saldo a 31/12/00
Terrenos y construcciones	84.566	—	—	—	84.566
Otras instalaciones, utillajes y mobiliario	64.137	12.490	—	—	76.627
Otro inmovilizado	75.938	19.634	(8.298)	—	87.274
Total coste	224.641	32.124	(8.298)	—	248.467
Amort. Acum. Construcciones	(2.040)	(1.690)	—	—	(3.730)
Amort. Acum. otras instalaciones, utillaje y mobiliario	(27.352)	(8.223)	—	—	(35.575)
Amort. Acum. Otro Inmovilizado	(33.165)	(16.867)	6.015	—	(44.017)
Total Amortización Acumulada	(62.557)	(26.780)	6.015	—	(83.322)
Total Inmovilizado Material Neto	162.084	5.344	(2.283)	—	165.145

63

7.b) Entre las partidas que figuran en el inmovilizado material existen los siguientes elementos que se encuentran totalmente amortizados:

Concepto	Importe
Mobiliario	2.246
Equipos Informáticos	5.498
Otras Instalaciones	2.617
Total	10.361

7.c) Las adiciones más significativas corresponden a la adquisición de mobiliario y elementos de transporte para las delegaciones de Almería y Málaga y a diversos equipos informáticos en los que se explota el sistema informático integrado de gestión de la sociedad.

- 7.d) Los retiros más significativos corresponden a la venta de elementos de transporte como consecuencia de su renovación.
- 7.e) Al cierre del ejercicio, no existen elementos significativos, ni de forma continuada, fuera del territorio español, ni se han capitalizado intereses ni diferencias de cambio en inversiones de esta clase, ni se han recibido subvenciones o donaciones, ni existen litigios ni gravámenes de ninguna clase sobre los elementos de inmovilizado material.
- 7.f) Al cierre del ejercicio no existen compromisos firmes de compra del inmovilizado.
- 7.g) Es política de la compañía contratar todas las pólizas de seguro que se estimen necesarias para dar cobertura a los posibles riesgos que pudieran afectar a los elementos de inmovilizado material.

Nota 8. Inmovilizaciones financieras

- 8.a) Participaciones en empresas del grupo.

Con fecha 23 de diciembre de 1999 la sociedad procedió a suscribir y desembolsar el 50% del capital social de la entidad Metro de Sevilla, S.A. por un importe de Pmls. 50.000.

Esta suscripción se realizó en virtud de lo establecido en la Resolución de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, de 13 de diciembre de 1999, por la que se atribuye a la sociedad la gestión y ejecución de las actuaciones necesarias para el cumplimiento de los compromisos adquiridos por la Junta de Andalucía en el Protocolo General suscrito con el Ayuntamiento de Sevilla, el 29 de octubre de 1999, para el impulso de las actuaciones en materia de transportes en el área de Sevilla.

El objeto social de la sociedad Metro de Sevilla, S.A. lo constituye la elaboración de los estudios y los proyectos necesarios para la construcción del Metro de Sevilla, así como contratar, dirigir y controlar la ejecución de las obras e instalaciones de infraestructura y superestructura, el suministro de equipos y material móvil, y en general todas las actuaciones necesarias para la construcción de la red de ferrocarril metropolitano de Sevilla y sus posibles ampliaciones, modificaciones o ramales, todo ello con pleno respeto a las competencias de las Administraciones Públicas según establece la Ley.

La explotación del servicio no está incluida en el objeto social y debe ejercerse del modo ya establecido por el Ayuntamiento de Sevilla salvo que éste resuelva expresamente en otro sentido.

Según consta en el convenio firmado por la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla para la constitución de la Entidad Metro de Sevilla, S.A., el sostenimiento de los gastos corrientes se realizará mediante aportaciones en función de la participación en el capital de la sociedad. A tal fin las Administraciones correspondientes incorporarán en sus presupuestos anuales las partidas necesarias.

A fin de dar cumplimiento a lo establecido en el Convenio antes mencionado, la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía, consignó el importe necesario en sus presupuestos de 2000, habiéndose aportado a 31 de diciembre de 2000 a la sociedad Metro de Sevilla, S.A. por este concepto un importe de Pmls. 37.593.

El resto del importe correspondiente a la aportación de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía para la cobertura de gastos corrientes se efectuará una vez que sean formuladas y auditadas las Cuentas Anuales de Metro de Sevilla, S.A.

El detalle del Balance de Situación y de la Cuenta de Pérdidas y Ganancias de la sociedad Metro de Sevilla, S.A. a 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Balance de situación a 31 de diciembre de 2000

Activo	31/12/00	Pasivo	31/12/00
Inmovilizado	7.861	Fondos propios	99.198
Gastos de Establecimiento	1.060	Capital Social	100.000
Inmovilizaciones Inmateriales	1.765	Rdos. Negativos de ejercicios anteriores	(802)
Inmovilizaciones Materiales	4.207		
Inmovilizaciones Financieras	829		
Activo Circulante	107.908	Acreedores a corto plazo	16.571
Deudores	49.434	Acreedores por Prestación de Servicios	7.158
Tesorería	58.474	Hacienda Pública Acreedora	8.981
		Otros Acreedores	432
Total activo	115.769	Total pasivo	115.769

65

Cuenta de pérdidas y ganancias a 31 de diciembre de 2000

Debe	31/12/00	Haber	31/12/00
Total Gastos Explotación	76.658	Total Ingresos Explotación	76.624
Consumos de explotación	425	Ingresos de explotación	76.624
Gastos de personal	39.774		
Dotaciones para amortizaciones	964		
Otros gastos de explotación	35.495		
Beneficios de explotación	—	Pérdidas de explotación	34
Gastos Financieros	—	Ingresos financieros	34
Resultados Financieros Positivos	34	Resultados financieros negativos	—
Resultados del ejercicio (beneficios)	—	Resultados de ejercicio (pérdidas)	—

8.b) Créditos a Administraciones Públicas.

Durante el mes de diciembre de 1999 se efectuó el cierre definitivo y liquidación del conjunto de actuaciones que se integraban en el Catálogo de Actuaciones del Campeonato del Mundo de Esquí Sierra Nevada 1995.

Dado que las actuaciones referidas eran parcialmente financiadas por una serie de operaciones de préstamos sindicados cuyos vencimientos se extienden hasta 2003 y 2004 (ver nota 13) y han de ser atendidos por la Junta de Andalucía a través de la sociedad, en este epígrafe se recogen los importes remanentes pendientes de vencer a largo plazo.

Asimismo, en el epígrafe de Inversiones Financieras Temporales se recogen los vencimientos que tendrán lugar durante el ejercicio 2001 por este mismo concepto y que deberán ser objeto de ingreso por parte de la Junta de Andalucía (ver nota 13).

8.c) No existen circunstancias de carácter sustantivo que afecten a los valores mobiliarios en cartera, tales como litigios, embargos, garantías, etc.

8.d) Los valores mobiliarios están instrumentados en moneda nacional.

8.e) No existen compromisos en firme de compra y/o venta.

8.f) No se han recibido dividendos de la participación en capital que posee la sociedad.

Nota 9. Administraciones públicas deudoras

El desglose por conceptos de este epígrafe a 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Concepto	Importe
Junta de Andalucía deudora por ejecución de obras	18.957.682
Junta de Andalucía cuenta corriente	2.212.014
Junta de Andalucía deudora por anticipos de expropiaciones	327.783
Total	21.497.479

Nota 10. Créditos a administraciones públicas

Se recogen en este epígrafe los importes de los vencimientos correspondientes al año 2001 de las operaciones de préstamos sindicados vinculadas al Catálogo de Actuaciones del Campeonato del Mundo de Esquí Sierra Nevada 1995, que han de ser atendidas por la Junta de Andalucía (ver notas 8b y 13).

Nota 11. Fondos propios

11.a) El importe y los movimientos de las cuentas de fondos propios durante el ejercicio terminado el 31 de diciembre de 2000 han sido los siguientes:

Concepto	Saldo a 31/12/99	Distribución de resultados 1999	Otros movimientos	Saldo a 31/12/00
Capital Social	381.000	—	—	381.000
Reserva Legal	681	—	—	681
Reserva de libre disposición	4.861	—	—	4.861
Pérdidas y Ganancias del ejercicio	(10.688)	10.688	29.109	29.109
Resultados negativos de ejercicios anteriores		(10.688)		(10.688)
Total Fondos Propios	375.854	—	29.109	404.963

11.b) Con fecha 23 de diciembre de 1999 la sociedad llevó a cabo una ampliación de capital por importe de Pmls. 281.000, de los que Pmls. 50.000 permanecían pendientes de desembolso a 31 de diciembre de 1999. Con fecha 29 de marzo de 2000 se produjo el desembolso efectivo del citado importe.

11.c) El capital social de la sociedad se encuentra fijado en la cantidad de trescientos ochenta y un millones de pesetas, representado por trescientas ochenta y una acciones nominativas de un millón de pesetas de valor nominal cada una, numeradas correlativamente de la 1 a la 381 ambas inclusive, suscritas y desembolsadas en su totalidad por la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Andalucía.

11.d) No existen, salvo las legales, circunstancias específicas que restrinjan la disponibilidad de las reservas que se integran en los fondos propios de la sociedad.

11.e) Al cierre del ejercicio la sociedad no mantiene autocartera.

11.f) Las acciones de la sociedad no están admitidas a negociación en mercados oficiales de cotización.

Nota 12. Ingresos a distribuir en varios ejercicios

El detalle del saldo y movimiento de este epígrafe a 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Concepto	Saldo a 31/12/99	Aplicación a Resultados	Saldo a 31/12/00
Concesiones, patentes, licencias, marcas y similares	35.354	17.677	17.677
Total	35.354	17.677	17.677

Nota 13. Deudas con entidades de crédito

13.a) La composición de las deudas de la sociedad con entidades de crédito a largo y corto plazo, a 31 de diciembre de 2000, de acuerdo con sus vencimientos es la siguiente:

Concepto	Entidad Titular/Banco Agente	Importe inicial/Límite crédito
Préstamo Sindicado	I.C.O.	16.000.000
Préstamo Sindicado	B.B.V.A.	12.000.000
Préstamo Sindicado	C. Ah.de Granada	4.500.000
Préstamo Sindicado	La Caixa	8.297.000
Intereses devengados no vencidos		—
Total préstamos sindicados		
Catálogo Campeonato del Mundo de Esquí Sierra Nevada 1995		40.797.000
Crédito de Tesorería	Unicaja	2.000.000
Crédito de Tesorería	Banesto	1.000.000
Crédito de Tesorería	B.C.H.	1.000.000
Crédito de Tesorería	La Caixa	2.000.000
Crédito de Tesorería	B.B.V.A.	2.000.000
Intereses devengados no vencidos		—
Total Créditos de Tesorería		8.000.000
Total Deuda con Entidades de Crédito		48.797.000

Saldo a 31/12/00	Vencimiento 2001	Vencimiento 2002	Vencimiento 2003	Vencimiento 2004
4.800.000	1.600.000	1.600.000	1.600.000	—
5.333.334	1.333.334	1.333.333	1.333.334	1.333.334
1.500.000	500.000	500.000	500.000	—
3.687.555	921.889	921.889	921.888	921.889
227.106	227.106	—	—	—
15.547.995	4.582.329	4.355.222	4.355.222	2.255.222
1.704.999	1.704.999	—	—	—
823.382	823.382	—	—	—
32.396	32.396	—	—	—
1.327.503	1.327.503	—	—	—
1.423.049	1.423.049	—	—	—
37.728	37.728	—	—	—
5.349.057	5.349.057	—	—	—
20.897.052	9.931.386	4.355.222	4.355.222	2.255.222

- 13.b) La totalidad de las operaciones de préstamos sindicados cuentan con el aval de la Junta de Andalucía. Las operaciones de crédito de tesorería son con garantía personal de la sociedad.
- 13.c) El tipo de interés de las anteriores operaciones se encuentra referenciado a MIBOR o EURIBOR.
- 13.d) La totalidad de las operaciones ha sido contratada en pesetas.
- 13.e) Los gastos financieros de las operaciones de préstamos sindicados corren por cuenta de la Junta de Andalucía, debiendo ésta proceder a su ingreso a la sociedad en el momento de su vencimiento. Por este motivo, la sociedad no registra en su cuenta de pérdidas y ganancias gasto financiero alguno derivado de estos préstamos. En el supuesto de que se hubiese procedido a registrar este gasto también se habría registrado un ingreso financiero por la absorción por parte de la Junta de Andalucía de estos intereses por idéntico importe. Por tanto, la práctica seguida no tiene efecto alguno ni sobre la cuenta de resultados ni sobre los fondos propios de la sociedad a 31 de diciembre de 2000.
- 13.f) Con fecha 5 de junio de 2000 se efectuó una operación de refinanciación del préstamo sindicado de principal Pmls. 12.000.000 del que es entidad agente BBVA. El resultado de tal refinanciación fue la reducción del tipo de interés a aplicar sobre el importe pendiente de amortizar, estimándose una disminución del coste por intereses de Pmls. 27.000 aproximadamente.
- 13.g) Con fecha 29 de junio de 2000 se efectuó una operación de refinanciación del préstamo sindicado de principal Pmls. 16.000.000 del que es entidad agente I.C.O. El resultado de tal refinanciación fue la fijación del vencimiento final el 18 de agosto de 2003 y la reducción del tipo de interés a aplicar sobre el importe pendiente de amortizar, estimándose una disminución del coste por intereses Pmls. 14.000 aproximadamente.

Nota 14. Acreedores comerciales

El desglose por conceptos de este epígrafe a 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Concepto	Importe
Deudas por compras o prestación de servicios	2.864.142
Deudas representadas en efectos a pagar	12.236.469
Anticipos recibidos	552.456
Total	15.653.067

Nota 15. Acreedores no comerciales

El desglose por conceptos de este epígrafe a 31 de diciembre de 2000 es el siguiente:

Concepto	Importe
Administraciones Públicas (Nota 16.f)	34.074
Deudas representadas en efectos a pagar	5.807
Proveedores de Inmovilizado a corto plazo	3.080
Remuneraciones pendientes de pago	44.683
Fianzas y Depósitos recibidos a corto plazo	54.011
Total	141.655

Nota 16. Situación fiscal

- 16.a) Según las disposiciones legales vigentes las liquidaciones de impuestos no pueden considerarse definitivas hasta que no han sido inspeccionadas por las autoridades fiscales o ha transcurrido el plazo de prescripción.
- 16.b) La Sociedad tiene pendientes de inspección todos los impuestos a que está sometida correspondientes a los cinco últimos años. En opinión de la Dirección de la Sociedad no existen contingencias por importes significativos que pudieran derivarse de la revisión de los años abiertos a inspección.
- 16.c) El importe de retenciones en concepto de rentas de capital practicadas a la sociedad durante el ejercicio, asciende a Pmls. 1.573. Asimismo los pagos a cuenta del Impuesto sobre Sociedades en el ejercicio 2000 han ascendido a Pmls. 16.508.
- 16.d) El importe de deducciones pendientes de practicar a efectos de Impuesto de Sociedades es el que se detalla a continuación:

Ejercicio de origen	Límite de compensación	Importe
1996	2002	7.003
1997	2003	33
1998	2004	259
1999	2005	411
Total		7.706

71

- 16.e) La conciliación entre el resultado del ejercicio y la base imponible del Impuesto de sociedades, así como la cuota a pagar son las siguientes:

Conceptos	Aumento	Disminución	Saldo
Resultado contable del ejercicio	—	—	34.533
Diferencias permanentes/temporales	—	—	—
Compensación de Bases Imponibles negativas de ejercicios anteriores	—	—	(10.688)
Base imponible (Resultado Fiscal)	—	—	23.845

Cálculo de la Provisión para el Impuesto sobre Sociedades

Cuota (35%) sobre resultado fiscal	8.346
Deducción por inversiones	2.922
Total	5.424

16.f) El desglose de los saldos de activo y pasivo con Hacienda Pública registrados a 31 de diciembre de 2000 en los epígrafes «Otras Administraciones Públicas Deudoras» y «Deudas no Comerciales» respectivamente es el siguiente:

Concepto	Importe
Hacienda pública deudor por Impuesto sobre Sociedades	11.084
Retenciones a cuenta de Impuesto sobre Sociedades	1.573
Total partidas de activo	12.657

Concepto	Importe
Hacienda Pública acreedor por I.V.A.	13.073
Hacienda Pública acreedor por I.R.P.F.	10.647
Organismos Seguridad Social acreedores	9.754
Otros Tributos	600
Total partidas de pasivo (Nota 15)	34.074

Nota 17. Ingresos y gastos

17.a) La distribución por conceptos del importe neto de la cifra de negocios de la sociedad es la siguiente:

Concepto	Importe
Cobertura de gastos	2.321.464
Medidas Informativas y divulgativas	137.781
Cartografía	3.606
Anuncios y Publicaciones	16.710
Ingresos Varios	9.431
Total ingresos	2.488.992

17.b) La totalidad de los ingresos se genera en la Comunidad Autónoma de Andalucía.

17.c) El desglose por conceptos del epígrafe de aprovisionamientos es el siguiente:

Concepto	Importe
Control de Calidad	269.277
Dirección de Obras	788.897
Otras Asistencias Técnicas	183.919
Otros Trabajos Externos	117.856
Total	1.359.949

17.d) La composición de los ingresos extraordinarios es la siguiente:

Concepto	Importe
Beneficios por baja de inmovilizado	734
Ingresos a distribuir en varios ejercicios transferidos a resultados	17.677
Otros ingresos extraordinarios	157
Total	18.568

17.e) El número medio de personas empleadas durante el ejercicio distribuido por categorías, ha sido el siguiente:

Categoría	Número
Titulados Superiores	41
Titulados Medios	8
Administrativos	14
Auxiliares	4
Subalternos	2
Total	69

73

17.f) El desglose del epígrafe de la cuenta de resultados «Cargas sociales» es el siguiente:

Concepto	Importe
Seguridad Social a cargo de la empresa	91.082
Seguros de vida, salud y accidentes del personal	10.383
Formación al personal	7.115
Otros Gastos sociales	3.171
Total	111.751

17.g) El detalle del apartado «Otros gastos de explotación» de la cuenta de resultados es el siguiente:

Concepto	Importe
Arrendamientos	31.947
Reparaciones y conservación	50.229
Servicios de profesionales independientes	149.603
Seguros	6.349
Suministros	37.222
Otros gastos	49.144
Tributos	2.290
Total	326.784

Nota 18. Información sobre medio ambiente

18.a) Las principales acciones realizadas por la sociedad en materia de Medio Ambiente han sido las siguientes:

Concepto	Inversión
Gestión Ambiental y Supervisión de actuaciones por especialistas de Medio Ambiente de GIASA	6.440
Aplicación de la Tecnología Difusa a la Evaluación del Impacto Ambiental	900
Estudio de Investigación y seguimiento de actuaciones sobre especies sensibles del Parque Natural de los Alcornocales	28.800
Estudio de Investigación y Seguimiento de actuaciones sobre medios sensibles del Parque Natural de los Alcornocales	9.701
Medidas relacionadas con la vegetación, restauración de habitats e instalaciones de uso público del Parque Natural de los Alcornocales	21.782
Medidas relacionadas con Jardines Botánicos del Parque Natural de los Alcornocales	4.476
Medidas relacionadas con recursos hídricos del Parque Natural de los Alcornocales	5.285
Medidas relacionadas con tendido eléctrico y fauna del Parque Natural de los Alcornocales	3.394
Medidas de Educación ambiental del Parque Natural de los Alcornocales	2.940
Restauración paisajística conexión Gines-Bormujos.	30.927
Total	114.645

18.b) Asimismo se encuentran en fase de licitación/adjudicación o inicio de actividades las siguientes actuaciones:

Concepto	Inversión
Restauración paisajística AL-451 Alboloduy-Alhabia PK. 10 a 17	18.235
Restauración paisajística Hueneja-Las Juntas PK. 326,6 a 341,1 T3-1	318.484
Restauración paisajística Nacimiento N-340 PK. 352,6 a 378,5 T4	245.382
Restauración paisajística A-381 Tramo II PK. 14,1 a 22,5	102.370
Restauración paisajística A-381 Tramo III PK. 22,5 a 34,0	144.516
Restauración paisajística A-381 Tramo V PK. 11,6 a 28,2	267.742
Restauración paisajística A-484 Hinojos-Villamanrique PK. 0-5	34.694
Restauración paisajística Conexión SE-111 con P.I. El Cádiz	4.646
Total	1.136.069

- 18.c) Adicionalmente ha de tenerse en consideración la inclusión en los proyectos de construcción de múltiples medidas correctoras del impacto ambiental de la obra, que en el caso de una obra lineal viaria, suponen entre un 5% y un 10% sobre el total del presupuesto, alcanzando hasta el 15% en determinadas autovías. No obstante, cuando la actuación se desarrolla en un espacio protegido, este porcentaje se puede elevar hasta el 30% o el 40%.
- 18.d) Por último los equipos de Dirección de Obra o Dirección del Proyecto necesariamente han de contar con la asistencia de un Asesor Ambiental cuyo coste oscila en torno al 2% ó 3% del coste de la actuación.

Nota 19. Otra información

- 19.a) Los miembros del Consejo de Administración no han percibido en el ejercicio 2000, retribución alguna, con excepción del Consejero-Director General, cuya remuneración, en régimen laboral, asciende a Pmls. 13.050 en concepto de sueldos y a Pmls. 166 en concepto de gastos de viaje y dietas, así como la valoración del seguro colectivo de vida, salud y accidentes por Pmls. 388.
- 19.b) No existen anticipos ni créditos concedidos al conjunto de miembros del Consejo de Administración, así como tampoco obligaciones con ellos a título de garantía, ni obligaciones contraídas en materia de pensiones.
- 19.c) Durante los ejercicios 1998 y 1999 la sociedad llevó a cabo la implantación de un sistema informático de gestión integrado que contempla la solución de cualquier tipo de incidencia vinculada con el efecto 2000 y la entrada en vigor de la moneda única.

Los objetivos cubiertos satisfactoriamente con esta implantación fueron los siguientes:

- Disponer de información de gestión actualizada.
- Optimizar los procedimientos administrativos y de gestión.
- Solventar el problema del «efecto del año 2000».
- Adaptarse a la implantación de la moneda única.
- Sincronizar la información generada por los diversos departamentos integrantes de GIASA.

Nota 20. Acontecimientos posteriores al cierre

- 20.a) Con posterioridad al cierre del ejercicio, la Junta de Andalucía ha hecho efectivos Pmls. 8.358.596 como parte del pago de los importes pendientes de transferir a 31 de diciembre de 2000.
- 20.b) Con fecha 15 de febrero de 2001 se efectuó una operación de refinanciación del préstamo sindicado de principal Pmls. 4.500.000 en el que actuaba como entidad agente la Caja General de Ahorros de Granada. El resultado de tal operación ha supuesto una bajada del tipo de interés de aplicación al importe pendiente de amortizar (con una disminución en el coste por intereses de Pmls. 9.000 aproximadamente) y la sustitución de la entidad agente, pasando a serlo BSCH.

20.c) Adicionalmente a lo señalado en los párrafos anteriores, tras el cierre del ejercicio de la Sociedad, no han ocurrido acontecimientos susceptibles de influir significativamente en la información que reflejan las cuentas anuales formuladas por los administradores con ésta misma fecha, o que deban destacarse por tener trascendencia significativa para la Sociedad.

Nota 21. Cuadro de financiación

Aplicaciones	2000	1999
Gastos de establecimiento	122	2.973
Adquisición de inmovilizado	47.165	13.000.541
Inmovilizaciones inmateriales	13.252	90.887
Inmovilizaciones materiales	32.124	73.034
Inmovilizaciones financieras	1.789	12.836.620
Cancelación o traspaso a corto plazo de deuda a largo plazo	—	23.655.889
Préstamos	—	6.890.222
De Administraciones Públicas	—	16.765.667
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	—	12.278.987
Total aplicaciones	47.287	48.938.390
Exceso de orígenes sobre aplicaciones (Aumento del Capital Circulante)	49.479	—
	96.766	48.938.390
Orígenes	2000	1999
Recursos procedentes de las operaciones	93.912	3.308
Ingresos a distribuir en varios ejercicios	—	88.541
Ampliación de capital	—	231.000
Enajenación del inmovilizado	2.854	7.035
Inmovilizaciones materiales	2.854	—
Inmovilizaciones inmateriales	—	7.035
Total orígenes	96.766	329.884
Exceso de aplicaciones sobre orígenes (Disminución del capital circulante)		48.608.506
	96.766	48.938.390

Conceptos	2000		1999	
	Aumentos	Disminuciones	Aumentos	Disminuciones
Accionistas				
por desembolsos exigidos	—	50.000	—	—
Existencias	—	—	—	1.244
Deudores	6.125.104	—	—	48.832.653
Acreedores	—	3.461.377	—	6.485.431
Inversiones financieras temporales	—	2.535.000	6.890.222	—
Tesorería	—	18.682	—	219.497
Ajustes por periodificación	—	10.566	40.097	—
Total	6.125.104	6.075.625	6.930.319	55.538.825
Variación del capital circulante	49.479	—	—	48.608.506

Recursos procedentes de las operaciones

Conceptos	2000	1999
Resultado del ejercicio	29.109	(10.688)
Más	83.214	69.709
Dotación a la amortización de inmovilizado	83.052	69.709
Pérdidas en enajenación del inmovilizado	162	—
Menos	18.411	55.713
Beneficio en la enajenación del inmovilizado	734	2.529
Imputación a resultados de otros ingresos a distribuir	17.677	17.677
Otros ingresos extraordinarios	—	35.507
Total recursos	93.912	3.308

Nota 22. Cuenta de resultados analítica

Conceptos	31/12/00	31/12/99
Total Ingresos de Gestión	2.488.992	1.399.014
Total Gastos de Gestión	(1.359.949)	(660.509)
Margen Bruto Previo	1.129.043	738.505
Gastos Operaciones + Planificación	(479.106)	(378.022)
Margen Bruto	649.937	360.483
Alquileres	(31.947)	(24.104)
Reparación y Conservación	(50.229)	(16.806)
Servicios Profesionales	(22.581)	(16.639)
Primas de Seguro	(6.349)	(6.902)
Publicidad y Relaciones Públicas	(596)	(1.053)
Suministros	(29.159)	(21.267)
Otros Servicios	(35.955)	(46.438)
Tributos	(2.290)	(1.951)
Sueldos y Salarios	(167.106)	(137.310)
Seguridad Social	(35.650)	(28.955)
Otros Gastos	(8.836)	(6.850)
Amortizaciones	(83.052)	(69.709)
Total Cargas Estructura	(473.750)	(377.984)
Margen Neto Previo	176.187	(17.501)
Gastos Financieros	(164.791)	(52.881)
Ingresos Financieros	4.731	3.981
Margen Neto	16.127	(66.401)
Ingresos Extraordinarios	18.568	55.713
Gastos Extraordinarios	(162)	0
Resultado Antes de Impuestos	34.533	(10.688)
Impuesto Sobre Sociedades	5.424	—
Resultado final	29.109	(10.688)

INFORME DE GESTIÓN

Correspondiente al ejercicio anual terminado el 31 de diciembre de 2000

1. Evolución de la actividad y situación de la sociedad

El ejercicio 2000 constituye para Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. (GIASA) un año de fuerte crecimiento y ampliación de actividades. Este crecimiento se pone de manifiesto en dos aspectos de la actividad social:

I. Desarrollo organizativo dirigido a gestionar de manera eficaz y eficiente las actuaciones encomendadas

En este primer aspecto destacan principalmente las siguientes acciones que se han llevado a cabo:

— Apertura de delegaciones provinciales de Málaga y Almería.

Con objeto de gestionar de una manera directa el gran número de actuaciones que se encuentran en fase de desarrollo, se han instalado oficinas de control técnico en estas provincias.

— Ampliación y desarrollo del Manual de Organización y los procedimientos de gestión de la sociedad.

Una vez definido el Manual de Organización y los principales procedimientos de gestión de la sociedad durante ejercicios anteriores, a lo largo del ejercicio 2000 se han ido revisando y actualizando los sistemas organizativos vigentes, a la par que se desarrollaban y ponían en funcionamiento otros nuevos.

En el ejercicio 2000 los principales procedimientos de gestión que se han desarrollado o actualizado han sido los siguientes:

- Organización de actos.
- Presentación de evaluaciones de ofertas.
- Análisis del nivel de cumplimiento.
- Orden de inicio.
- Acta de comprobación del replanteo y de viabilidad.
- Modelo de gestión ambiental.
- Subsanación de errores.
- Distribución, archivo y devolución de ofertas.
- Liquidación de gastos de viaje.
- Gestión de acciones de formación.
- Coordinación entre departamentos de Ingeniería y Medio Ambiente y Producción.
- Certificado técnico de finalización de obras.
- Contrato horizontal de control ADAR.
- Certificado de entrega de proyectos.
- Supervisión de proyectos.
- Contrato horizontal de geotecnia.

— **Desarrollo del sistema informático de Gestión de Dirección de Obra y de Gestión del Control de Calidad.**

El sistema de información de dirección de obra y control de calidad implantado por la sociedad consiste en un procedimiento mecanizado de intercambio y actualización de datos relativos a avance de actividades, documentación administrativa y técnica, así como lotes, muestras y ensayos de los proyectos y obras en ejecución entre GIASA y las correspondientes direcciones de proyectos y obras.

El sistema dentro de un circuito interactivo permite la compartición de información entre los sistemas de GIASA y el sistema de información de dirección de obra y proyecto.

En relación con la información de planificación, dentro del circuito de notificación de avance, todos los meses, GIASA emite un archivo conteniendo los avances consolidados hasta el mes anterior de las actividades del proyecto/obra. En él se introducirán los avances producidos en el periodo, hasta una fecha de control que habitualmente coincide con el último día del mes en curso. Una vez incorporados los avances del periodo el sistema permite la extracción de un archivo de transferencia que se remite a GIASA para su supervisión y posterior procesamiento en los sistemas centrales.

En relación con la documentación, el sistema de información de dirección de obra permite la clasificación, digitalización y estructuración de los documentos generados en el desarrollo de la actuación facilitando su archivo, actualización y envío periódico a GIASA.

El sistema de registro de control de calidad facilita un procedimiento mecanizado de control de recogida de lotes, muestras y realización de ensayos de control de calidad, verificación geométrica y de procedimiento constructivo lo que constituye una información igualmente trasladable a GIASA y al futuro explotador de la infraestructura.

En su conjunto el sistema pretende la unificación del seguimiento y control de los parámetros de Calidad, Precio y Plazo de la actuación en curso, considerando a la dirección de obra o proyecto y a su equipo como una extensión de la actividad de GIASA más que como un simple proveedor de servicios.

— **Desarrollo del modelo de Gestión Ambiental de infraestructuras.**

El objetivo de este modelo de gestión es el desarrollo de infraestructuras respetuosas con el medio ambiente e integradas en él.

Este modelo se basa en los siguientes aspectos relevantes:

- Incorporación de la variable ambiental en las primeras fases de definición de los proyectos.
- Adopción de soluciones preventivas en lugar de correctoras.
- Realización de estudios y proyectos basados en las características específicas del medio.
- Potenciación de actividades de planificación y programación de las actuaciones a efectos de que su ejecución se realice en periodos óptimos.
- Garantizar el cumplimiento de los parámetros de calidad y plazo en la ejecución de las actuaciones.

- Desarrollo de equipos multidisciplinares con personal cualificado en cada una de las fases de desarrollo de la actuación.
- Implantación de sistemas de retroalimentación del seguimiento ambiental, mediante el diseño de programas de vigilancia ambiental.
- Diseño de un sistema de ecoauditorías en su triple vertiente:
 - Interna, mediante medios propios.
 - A empresas colaboradoras.
 - A los sistemas de gestión ambiental diseñados por GIASA.
- Coordinación de actividades con distintos organismos y estamentos con atribuciones y responsabilidades ambientales.

— **Diseño y puesta en marcha del Plan de Formación de la sociedad.**

Durante el ejercicio 2000 se ha puesto en marcha el Plan de Formación del personal de GIASA en una doble vertiente:

- Formación general. Dirigida a la totalidad del personal de la empresa. Se han llevado a cabo un total de 34 sesiones organizadas tanto por especialistas de GIASA como por especialistas externos.
- Formación personalizada. Diseñada a medida de las necesidades de los usuarios. El número total de acciones formativas llevadas a cabo han sido de 46.

II. Incremento sustancial de las actividades que constituyen el objeto social de GIASA

Durante 2000 se produce un sustancial incremento de la actividad de GIASA, proceso que se acentúa especialmente durante el segundo semestre del año. Esta ampliación de la actividad se pone de manifiesto sobre todo en el volumen de licitaciones que se realizan a lo largo del ejercicio.

En el cuadro adjunto se resume la actividad licitadora realizada por GIASA.

Estadísticas de licitaciones públicas en el año 2000

Tipo de Actuación^[1]	Número	Importe	Importe Medio
Control de Calidad	24	1.104.317.882	46.013.245
Dirección de Obra	70	1.644.973.199	23.499.617
Ejecución de Obra	63	53.969.371.596	856.656.692
Proyecto	32	934.113.830	29.191.057
Proyecto y Obra	9	4.320.519.373	480.057.708
Estudios Informativos/viabilidad	6	345.000.000	57.500.000
Total Licitado	204	62.318.295.880	305.481.843

[1] Comprende actuaciones/contratos que hayan sido objeto de cualquier tipo de licitación y concurrencia desde 1/1/00 hasta 31/12/00.

[en pesetas]

Pero no sólo es de reseñar el elevado volumen de licitaciones llevado a cabo, sino también la gestión realizada por GIASA en lo que se refiere a adecuar los importes de licitación y contratación a criterios de economía y eficiencia general de las actuaciones.

En tal sentido destaca la información contenida en el cuadro adjunto.

Detalle de baja media: importe contratado/importe licitado 2000

Tipo de Actuación ¹	Licitación (A)	Contratación (B)	% Baja B/A Contrato/Licitación
Geotecnia/Cartografía/Asistencias	1.750.000	1.750.000	0,00
Control de calidad	386.383.382	320.398.287	-17,08
Dirección de obra	948.601.074	915.083.782	-3,53
Ejecución de obra	40.346.555.085	38.740.343.504	-3,98
Proyecto	819.035.877	752.305.911	-8,15
Proyecto y obra	5.210.382.794	5.278.863.027	1,31
Total	47.712.708.212	46.008.744.511	-3,57

[1] Licitaciones con contrato suscrito entre 1.1.00 y 31.12.00. Baja entendida como % negativo respecto a tipo de licitación.

[en pesetas]

Los volúmenes de licitación anteriormente reseñados han dado lugar a una cifra de producción de obras y proyectos en torno a los 26.000 millones de pesetas.

Por otra parte destaca también el incremento de ejecución de las actuaciones encomendadas a GIASA, de una forma gráfica la evolución del último cuatrienio ha sido la siguiente:

Importe certificado (millones de pesetas)



Entre las actuaciones de mayor relevancia ejecutadas a lo largo de 2000 destacan las siguientes: (en miles de pesetas.)

Dirección general de carreteras (importes de ejecución superiores a 500 millones de pesetas)

Actuación	Importe certificado
A-92 Sur Nacimiento-N-340 PK 352,6 al 378,5	2.583.665
Desdoblamiento de A-381, Jerez-Los Barrios, Tramo III	2.450.000
A-92 Sur; Hueneja-Las Juntas PK 326,6 al 341,1	1.616.467
Adecuación de drenaje y refuerzo de firme A-92; PK 195 a 210	1.276.110
Desdoblamiento de A-381, Jerez-Los Barrios, Tramo VI	1.195.650
Adecuación de drenaje y refuerzo de firme A-92; PK 102 al 109	977.495
Desdoblamiento de la A-381, Jerez-Los Barrios, Tramo II	968.517
Adecuación de drenaje y refuerzo de firme A-92; PK 42 al 80	792.502
A-494; Acceso A-474 San Juan del Puerto	554.323
A-92 Sur; Las Juntas Nacimiento PK 341,1 al 352,6	543.710
A-366; Churriana a N-340	518.549

83

Secretaría General de Aguas (Importes de ejecución superiores a 150 millones de pesetas)

Actuación	Importe certificado
Conducción ETAP Río Verde-Estepona	1.196.342
Abastecimiento Pedanías Huesna	550.586
EDAR Puente Genil	400.000
Encauzamiento del Arroyo Guiomar	261.723
Embovedado del Arroyo El Melonar	251.750
Depósito Regulador n.º 1 Marbella	239.896
EDAR La Ballena	232.183
Depósito Sobrepresión Almonte	157.101
Conducción Andévalo Oriental Nudo Norte-Cerro de Andévalo	156.937

Dirección General de Transportes (Importes de ejecución superiores a 100 millones de pesetas)

Actuación	Importe certificado
Renovación de trazado ferroviario Loja-Tocón	759.644

2. Evolución previsible de la actividad y de la sociedad

Tras la culminación de la fase de lanzamiento y consolidación de la sociedad a lo largo del periodo 1997-2000, el ejercicio 2001 se presenta como un año en el que las claves de la actividad previsiblemente se centrarán en los siguientes aspectos:

- Continuación de los proyectos de desarrollo organizacional iniciados en ejercicios anteriores, básicamente centrados en este ejercicio en la apertura de delegaciones provinciales a efectos de potenciar la gestión directa de las actuaciones.
- Incremento en el volumen de actuaciones gestionadas por GIASA (en los presupuestos de GIASA de 2001 se contempla una cifra de producción prevista en torno a 58.000 millones de pesetas).
- Profundización en aspectos de carácter organizativo tanto internos como en relación con los Centros Directivos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.
- Evolución del sistema de financiación de la sociedad hacia un modelo basado en el Plan Económico Financiero (PEF).

Por tanto 2001 debe constituir un ejercicio de ampliación y desarrollo de actividades de GIASA como sociedad ejecutora de diversas políticas de infraestructura definidas por la Consejería de Obras Públicas y Transportes de la Junta de Andalucía.

3. Seguimiento de la ejecución de los programas y presupuestos de explotación y de capital

De acuerdo con lo establecido en el artículo 5-2 del Decreto 9/1999 de 19 de enero sobre régimen presupuestario, financiero, de control y contable de las empresas de la Junta de Andalucía, los principales aspectos derivados del seguimiento del programa y de los presupuestos de explotación y capital son los siguientes:

a) Presupuesto de explotación:

1. Contención de la cifra de cargas de estructura como consecuencia de:

- Aplicación de políticas de control de costes.
- Definición de estructura fija de la empresa en ejercicios anteriores.
- Acompasamiento de la apertura de delegaciones a la fecha en que se inician las actuaciones de los ejes que se gestionan.

De esta forma se ha conseguido un ahorro del 10% en la cifra de gastos generales sobre el importe presupuestado para el ejercicio.

2. Menor importe en la cifra de ingresos debido a la menor ejecución de actuaciones respecto de la presupuestada; fundamentalmente por el retraso en la recepción de encargos de ejecución de los Centros Directivos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. A comienzos de 2000 el porcentaje de

actuaciones fiscalizadas representaba en torno al 30% del total, esta situación se ha ido modificando a lo largo del ejercicio y al cierre el porcentaje fiscalizado es del 70% aproximadamente.

3. Menor cifra de costes directos de gestión por las mismas razones que hacen descender los ingresos dada su vinculación a la producción de obras y proyectos.
4. Menor cifra de producción de obras y proyectos sobre la prevista por retraso en la recepción de encargos desde los Centros Directivos de la Consejería de Obras Públicas y Transportes. Esta situación debe modificarse en el ejercicio 2001 ya que a comienzos de éste el volumen de encargos fiscalizados representaba en torno al 70% del total, el 30% restante es previsible que se reciba en el primer semestre de 2001.

b) Presupuesto de Capital y Programas:

1. Menor inversión en Inmovilizado por desplazamiento de parte de tales inversiones al ejercicio 2001.
2. Menor cifra de producción de obras y proyectos sobre la prevista según comentarios de apartados anteriores.

En el cuadro adjunto se detallan por tipología de actuaciones las desviaciones respecto de **los importes** presupuestados: (en millones de pesetas).

Centro Directivo	Proyectos		Obras		Total	
	previsto	real	previsto	real	previsto	real
Dirección General de Carreteras	1.735	320	27.084	17.804	28.819	18.124
Secretaría General de Aguas	658	266	13.570	6.431	14.238	6.697
Dirección General de Transportes	54	41	2.088	765	2.142	806
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo	—	—	10	19	10	19
Total	2.447	627	42.752	25.019	45.209	25.646

Los principales aspectos que justifican el menor importe de producción real respecto de la prevista son los siguientes:

— Retraso en el inicio de actuaciones de elevado volumen de inversión por falta de disponibilidad de terrenos y no recepción de encargos en las fechas previstas de la planificación de las actuaciones. Tal es el caso de actuaciones como:

- Abastecimiento a Posadas y Almodóvar.
- EDAR Valverde del Camino.
- Depósito Regulador n.º 1 de Marbella.
- Renovación y mejora trazados ferroviarios de Loja a Tócon.

— Desplazamiento hacia ejercicios futuros de actuaciones previstas para 2000:

- Abastecimiento a Vega de Granada, Ramal Pinos Puente.
- ETAP El Chaparral.
- Abastecimiento a Vega de Granada, Atarfe-Santa Fe.
- Supresión paso a nivel de Benahadux.
- Eliminación paso a nivel Alcolea.

3. El detalle de la ejecución presupuestaria del ejercicio 2000 de las actuaciones encomendadas a GIASA es el siguiente (en millones de pesetas):

Centro Directivo	Anualidad más remanentes	Importe certificado	Porcentaje de ejecución
Dirección General de Carreteras	19.837	18.124	91,4%
Secretaría General de Aguas	7.689	6.697	87,1%
Dirección General de Transportes	1.121	806	71,9%
Dirección General de Ordenación del Territorio y Urbanismo	19	19	100%
Total	28.666	25.646	89,5%

4. Actividades en materia de investigación y desarrollo realizadas durante 2000

Las principales actividades en materia de Investigación y Desarrollo realizadas por la sociedad durante el ejercicio 2000 han sido las siguientes:

1. Análisis de la problemática de los suelos y rocas blandas de Andalucía en la construcción de infraestructuras. Esta actuación se encuadra dentro del Plan Nacional de I+D, dentro del Área de Infraestructuras, Transportes y Comunicaciones. Su duración será de tres años y se está desarrollando en colaboración con la Universidad de Sevilla y la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir.
2. Aplicación de la tecnología difusa a la evaluación de Impacto Ambiental. Esta actuación se integra dentro del Plan Nacional de I+D, con una duración prevista de tres años y se realiza en colaboración con la Universidad de Granada.
3. Investigación sobre construcción de infraestructuras en suelos blandos, utilización de geotextiles, drenes de banda y otros materiales y métodos de mejora del terreno. Estos trabajos se encuadran dentro del Área de Transportes del tercer Plan Nacional de I+D, con una duración prevista de dos años y se realizan en colaboración con la Universidad de Sevilla y un conjunto de empresas privadas.

4. En el marco del Proyecto de Medidas Compensatorias la sociedad ha suscrito convenios de colaboración con los siguientes organismos:

- Universidad Politécnica de Madrid: Estudios para la elaboración de la normativa de desbroces en los canutos del Parque Natural de Los Alcornocales.
- Universidad de Málaga: Inventario y cartografía de los helechos (pteridofitas) que habitan en los canutos del Parque Natural de los Alcornocales.
- Universidad de Sevilla: Estudios sobre la biología, nicho ecológico y estructura genética de las poblaciones de arbustos y biófitas (musgos) de los canutos del Parque Natural de Los Alcornocales.
- Universidad Pablo de Olavide de Sevilla: Estudios de caracterización de la fauna de invertebrados que habitan en los canutos del Parque Natural de los Alcornocales.
- Estación Biológica de Doñana (CSIC): Estudios de investigación y seguimiento de las actuaciones a realizar sobre especies sensibles:
 - Estudio sobre los pasos de nutria bajo las carreteras.
 - Programa de Estudio y Zonación de la calidad del hábitat del conejo.
 - Programa de Estudio y Zonación de la calidad del hábitat y la población del corzo.
 - Estudios de evolución de la población del águila perdicera y alimoche.
 - Estudios de seguimiento de población del milano real.
 - Estudios para la recuperación del lince.
 - Estudios de ubicación de niales artificiales en la A-381.
 - Seguimiento y sistemas de censo de murciélagos.
 - Instalación de sensores de detección de luz con registrador digital en zonas de total oscuridad para efectuar controles del número de visitas.
 - Estudio del hábitat de la nutria en los pequeños ríos y arroyos que van directamente al mar.
 - Estudio del efecto de los embalses.

5. Adquisiciones de acciones propias

La sociedad no mantiene autocartera. El 100% de capital social de GIASA está suscrito y desembolsado por la Dirección General de Patrimonio de la Junta de Andalucía.

6. Acontecimientos posteriores al cierre

Adicionalmente a lo señalado en la memoria, tras el cierre del ejercicio de la Sociedad, no han ocurrido acontecimientos susceptibles de influir significativamente en la información que reflejan las Cuentas Anuales formuladas por los administradores con esta misma fecha, o que deban destacarse por tener trascendencia significativa para la Sociedad.



INFORME DE AUDITORÍA

A lo largo del ejercicio 2000 la sociedad ha sometido sus estados financieros a diversos procesos de control financiero y a distintas actividades de fiscalización realizadas por diversos organismos y expertos independientes encargados de esta labores.

Controles financieros y auditorías realizadas por la Intervención General de la Junta de Andalucía:

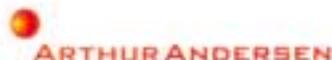
- Auditoría sobre control de fondos europeos. Ejercicio 1999. Informe de 23 de febrero de 2001.
- Auditoría sobre gestión de programas según criterios de eficacia, eficiencia, economía. Ejercicio 1999. Informe de 26 de octubre de 2000.
- Auditoría de cuentas anuales del ejercicio 1999.
- Control financiero permanente de primer semestre de 2000.

88

Adicionalmente a las actuaciones fiscalizadoras realizadas por la Intervención General de la Junta de Andalucía, la gestión de la sociedad y sus estados financieros son sometidos a auditorías anuales por parte de la Cámara de Cuentas de Andalucía, como parte del proceso de fiscalización de la Cuenta General de la Junta de Andalucía. Con fecha 25 de julio de 2000 se emitió el último de los informes referentes a los citados trabajos de fiscalización.

Por último, GIASA somete sus cuentas anuales a auditorías realizadas por expertos independientes que emiten dictamen sobre la razonabilidad de la información contenida en las citadas cuenta anuales. El informe de auditoría del ejercicio 2000 contiene opinión favorable.





Informe de auditoría de cuentas anuales

Antonio Vergara, 25
 Isla de la Cartuja
 41012 Sevilla

A la Dirección General de Patrimonio de la Consejería de Economía y Hacienda de la Junta de Andalucía, Accionista Único de Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A.

- I. Hemos auditado las cuentas anuales de GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE ANDALUCÍA, S.A., que comprenden el balance de situación al 31 de diciembre de 2000 y la cuenta de pérdidas y ganancias y la memoria correspondientes al ejercicio anual terminado en dicha fecha, cuya formulación es responsabilidad de los Administradores de la Sociedad. Nuestra responsabilidad es expresar una opinión sobre las citadas cuentas anuales en su conjunto, basada en el trabajo realizado de acuerdo con las normas de auditoría generalmente aceptadas, que requieren el examen, mediante la realización de pruebas selectivas, de la evidencia justificativa de las cuentas anuales y la evaluación de su presentación, de los principios contables aplicados y de las estimaciones realizadas.
- II. De acuerdo con la legislación mercantil, los Administradores presentan, a efectos comparativos, con cada una de las partidas del balance, de la cuenta de pérdidas y ganancias y del cuadro de financiación, además de las cifras del ejercicio 2000, las correspondientes al ejercicio anterior. Nuestra opinión se refiere exclusivamente a las cuentas anuales del ejercicio 2000. Con fecha 30 de marzo de 2000 emitimos nuestro informe de auditoría acerca de las cuentas anuales del ejercicio 1999 en el que expresamos una opinión favorable.
- III. En nuestra opinión, las cuentas anuales del ejercicio 2000 adjuntas expresan, en todos los aspectos significativos, la imagen fiel del patrimonio y de la situación financiera de Gestión de Infraestructuras de Andalucía, S.A. al 31 de diciembre de 2000 y de los resultados de sus operaciones y de los recursos obtenidos y aplicados durante el ejercicio anual terminado en dicha fecha y contienen la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuada, de conformidad con principios y normas contables generalmente aceptados que guardan uniformidad con los aplicados en el ejercicio anterior.
- IV. El informe de gestión adjunto del ejercicio 2000, contiene las explicaciones que los administradores consideran oportunas sobre la situación de la Sociedad, la evolución de sus negocios y sobre otros asuntos y no forma parte integrante de las cuentas anuales. Hemos verificado que la información contable que contiene el citado informe de gestión concuerda con la de las cuentas anuales del ejercicio 2000. Nuestro trabajo como auditores se limita a la verificación del informe de gestión con el alcance mencionado en este mismo párrafo, y no incluye la revisión de información distinta de la obtenida a partir de los registros contables de la Sociedad.

ARTHUR ANDERSEN

 Jorge Segura Rodríguez

30 de marzo de 2001



PAIF 2001

PROGRAMA DE ACTUACIONES, INVERSIONES Y FINANCIACIÓN

EL año 2001 constituye un ejercicio de crecimiento y ampliación de actividades tras el intenso trabajo de gestión de actuaciones atribuidas llevado a cabo durante 2000. Por tanto, dado que 2001 constituye un ejercicio de vital importancia en el desarrollo de las actividades de GIASA, es necesario contar con múltiples y diversas herramientas de gestión tanto a corto plazo como a largo plazo.

Siguiendo esta orientación de apoyo a una gestión eficaz y eficiente de la sociedad y a la rigurosa y adecuada asignación de los recursos, se elaboran una serie de documentos de planificación, programación, presupuestación y control de las actividades desarrolladas por la sociedad:

— El Plan a Largo Plazo (PLP) que constituye un instrumento de planificación permanente a cinco años de la actividad de la empresa orientado a garantizar:

- La coordinación de la actividad de la sociedad con los planes y programas de la Junta de Andalucía.
- El desarrollo económico-financiero en el plazo de vigencia previendo tanto las inversiones a realizar como los recursos necesarios para su ejecución, compatibilizando estos criterios con los principios generales de interés público y rentabilidad social.

— El Programa de Actuaciones, Inversiones y Financiación (PAIF), que se elabora de acuerdo con los planes o programas anuales de inversión de la Consejería de Obras Públicas y Transportes y con las instrucciones y directrices del Consejo de Administración.

El contenido básico del PAIF es el siguiente:

- Detalle de los programas que integran la actividad de GIASA en el ejercicio.
- Detalle de actuaciones previstas para el ejercicio derivadas de actuaciones iniciadas en los ejercicios anteriores.
- Previsión de nuevas actuaciones de la empresa para el ejercicio.
- Otra información de acuerdo con lo establecido en el artículo 57 de la Ley General de la Hacienda Pública.

El Plan Director supone la concreción a lo largo del ejercicio de las distintas actuaciones previstas en el PAIF una vez que éstas queden definidas temporalmente. Es por tanto una interpretación dinámica del PAIF, cuyo carácter es más estático.

Las principales magnitudes que presentan los documentos de planificación y presupuestación antes mencionados, correspondientes al ejercicio 2001 son las siguientes:

Concepto	
Importe de licitaciones previstas	85.562
Importe de producción prevista	58.842
Volumen total de pagos/cobros	72.121
Importe de cifra de negocios prevista	4.698
Resultados del ejercicio previstos (beneficios)	1

(cifras en millones de pesetas)

El detalle desglosado por conceptos y Centros Directivos de la cifra de producción prevista para 2001 es el siguiente:

Proyectos	
D.G. Carreteras	1.959
D.G. Transportes	240
D.G. Ordenación Territorio y Urbanismo	—
S.G. Aguas	794
Total Proyectos	2.993
Obras	
D.G. Carreteras	37.994
D.G. Transportes	1.461
D.G. Ordenación Territorio y Urbanismo	8
S.G. Aguas	16.386
Total Obras	55.849
Total Actuaciones	58.842

(cifras en millones de pesetas)



A EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE GESTIÓN

B DETALLE DE LA ACTIVIDAD DE GESTIÓN



ESTADÍSTICAS PARCIALES

BAJAS COMPARATIVAS



4 ESTADÍSTICAS

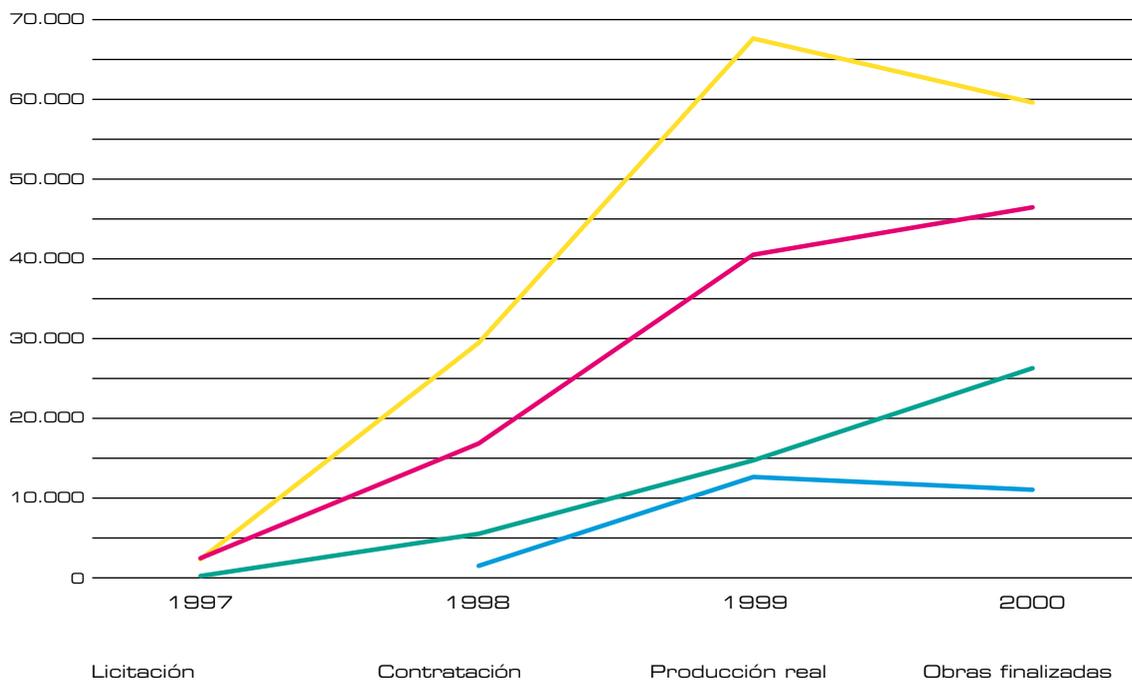
A

EVOLUCIÓN DE LA ACTIVIDAD DE GESTIÓN

Evolución de la actividad de gestión

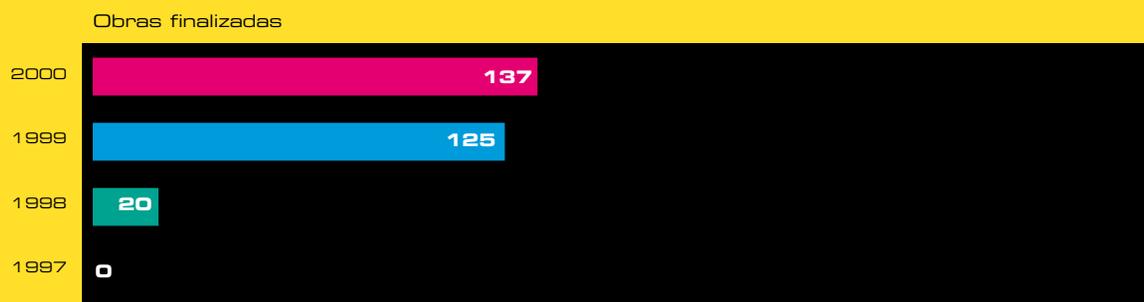
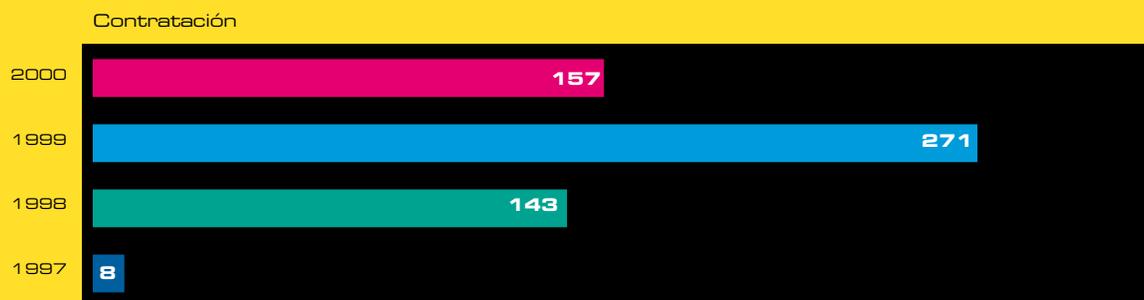
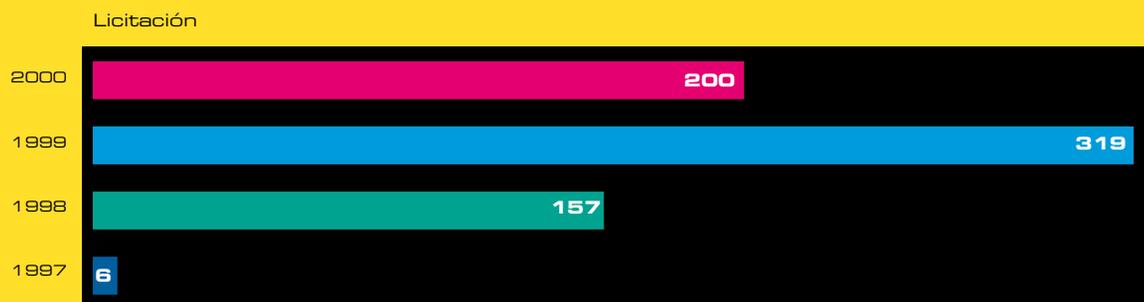
	1997	1998	1999	2000
Licitación	2.242	29.451	67.632	59.644
Preadjudicación	2.241	16.191	73.721	63.120
Contratación	2.351	16.921	40.547	46.442
Producción Real	192	5.563	14.936	26.286
Obras finalizadas	0	1.582	12.684	11.006
Ingresos Explotación	16	486	1.399	2.489
Resultado Explotación	2.1	0.7	-10.7	29.2
Plantilla Media	25	48	65	76
Producción/empleado	4,8	157,7	239	313,9

94



[en millones de pesetas]

Número de actuaciones por año



B

DETALLE DE LA ACTIVIDAD DE GESTIÓN

Obras Lineales

Proyectos	Licitada	Producción	Finalizada*	En curso 31/12/00*
Red Principal Básica de Gran Capacidad	368.981.635	130.179.524	290.574.174	293.186.000
Red Principal Básica Vía Conexión		45.593.146	100.710.547	116.328.000
Red Principal Intercomarcal	159.737.286	137.596.733	198.771.451	178.982.000
Red Secundaria Comarcal	14.568.948	1.585.437	21.048.616	13.928.000
Red Metropolitana		6.960.000		0
Ferrocarril de Velocidad Alta	50.000.000	3.307.101	41.342.086	0
Transporte Urbano	188.000.001	41.288.611		41.588.608
Espacio Urbano			122.656	0
Subtotal Obras Lineales	781.287.870	366.510.552	652.569.530	644.012.608

* Considerados los importes de Contratación

[cifras en pesetas]

Nota: no se consideran contratos de Control de Calidad ni Dirección de Obra.

TRAZADO DE LA AUTOVÍA A-92.

Obras Lineales

Obras	Licitada	Producción	Finalizada*	En curso 31/12/00*
Red Principal Básica de Gran Capacidad	31.643.933.851	13.612.901.157	2.869.997.533	44.880.136.000
Red Principal Básica Vía Conexión		1.108.811.136	413.716.659	1.767.327.000
Red Principal Intercomarcal	4.999.089.197	1.590.639.717	190.926.964	4.754.515.000
Red Secundaria Comarcal	22.881.480	575.282.077	171.897.754	1.651.096.000
Red Secundaria Local		293.733.688	293.733.688	839.477.000
Seguridad Vial		520.517.081	526.713.169	0
Ferrocarril Convencional		759.643.787		3.290.932.000
Infraestructura de Transporte		5.056.873	64.556.748	0
Red Metropolitana	5.434.232.466	141.268.872		249.863.202
Espacio Urbano		10.049.312	10.049.312	7.355.000
Subtotal Obras Lineales	42.100.136.994	18.617.903.700	4.541.591.827	57.440.701.202

* Considerados los importes de Contratación

[cifras en pesetas]

Nota: no se consideran contratos de Control de Calidad ni Dirección de Obra.

TREN DE ALTA VELOCIDAD.

4.2.3. RED PRINCIPAL DE CARRETERAS

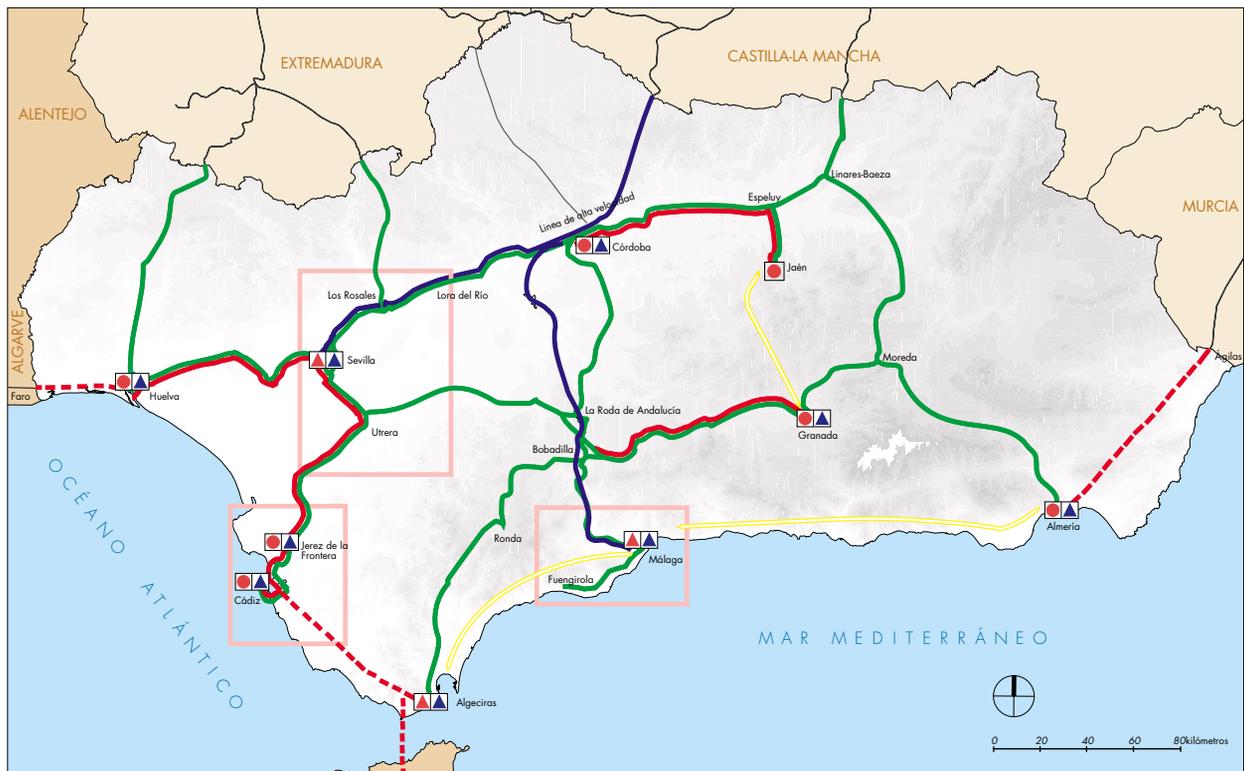


98

- | | |
|---------------------------------|-----------------------|
| Autovías y autopistas 1997 | Áreas interiores |
| Autovías y autopistas previstas | Áreas litorales |
| Vías de conexión previstas | Áreas metropolitana |
| Resto de red principal | Áreas de equipamiento |
| Nuevos trazados en estudio | |

Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía
 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE ANDALUCÍA 1997-2007
 MAYO 1999

4.4.3. RED FERROVIARIA: OBJETIVOS



- Alta Velocidad
- Red de Interés Regional (RIR)
- Accesos a la Alta Velocidad (AAV)
- - - Nuevos accesos a la Red Europea
- Otras líneas
- Otras conexiones en estudio
- ▲ Conexiones metropolitanas
- ▲ Zonas de Actividades Logísticas
- Centros Integrados de Transporte
- Redes metropolitanas

Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía
 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE ANDALUCÍA 1997-2007
 MAYO 1999

Obras Hidráulicas

Proyectos	Licitada	Producción	Finalizada*	En curso 31/12/00*
Abastecimiento	348.700.000	224.392.948	108.419.554	332.082.000
Depuración	22.499.999	17.323.579	10.173.292	91.266.000
Saneamiento		24242037	93.163.848	32.138.000
Encauzamientos y Defensa contra Inundaciones	52.499.999	121.166		48.219.000
Subtotal Obras Hidráulicas	423.699.998	266.079.730	211.756.694	503.705.000
Obras				
Abastecimiento	6.865.245.711	3.559.569.195	2.276.786.391	8.943.890.000
Depuración	3.115.954.730	1.153.927.110	1.161.122.436	4.839.025.000
Saneamiento	2.764.269.280	480.144.623	657.821.274	925.244.000
Encauzamientos y Defensa contra inundaciones	632.818.943	1.428.206.886	1.158.127.608	2.485.428.000
Subtotal Obras Hidráulicas	13.378.288.664	6.621.847.814	5.253.857.709	17.193.587.000
Total proyectos y obras	56.683.413.526	25.872.341.796	10.659.775.760	75.782.005.810

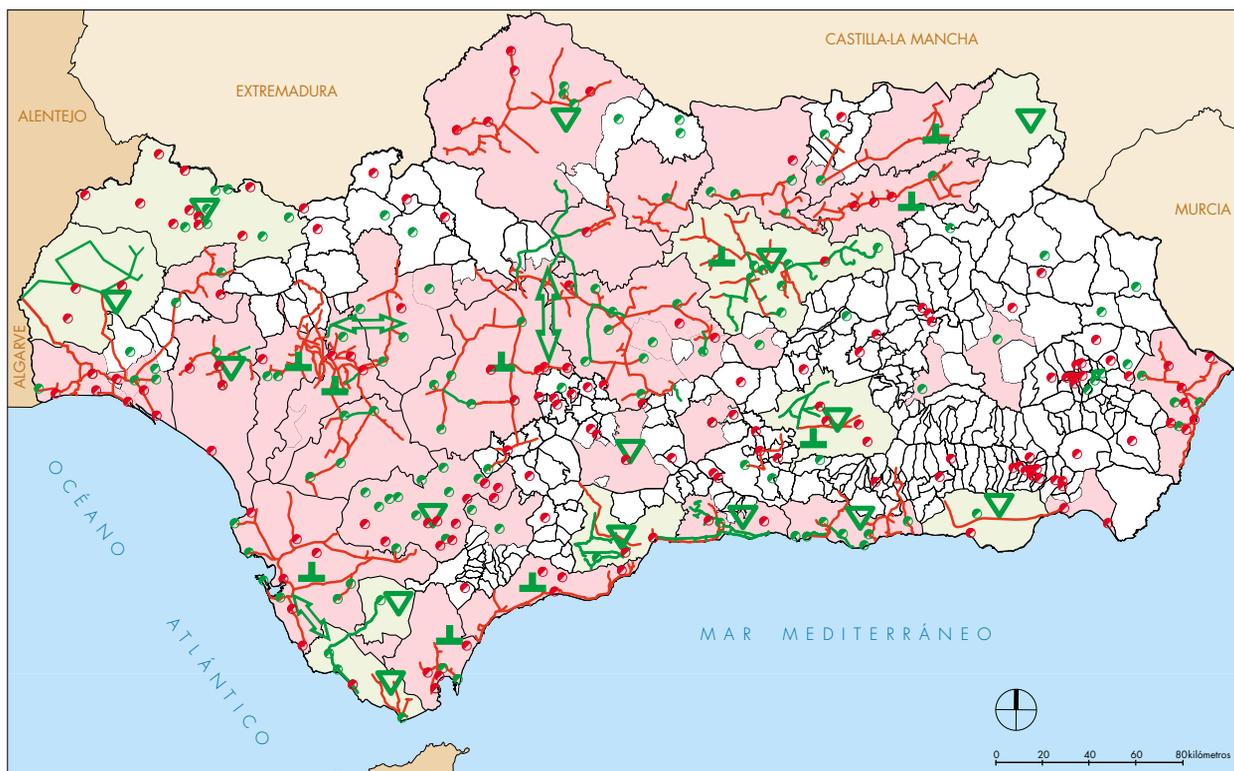
* Considerados los importes de Contratación

[cifras en pesetas]

Nota: no se consideran contratos de Control de Calidad ni Dirección de Obra.

EDAR ALCALÁ LA REAL (JAÉN).

3.9. ACTUACIONES PROPUESTAS EN ABASTECIMIENTO Y SANEAMIENTO



- | | |
|----------------------------------|--|
| Sistemas mancomunados existentes | Sistemas mancomunados previstos |
| Depuradora (EDAR) existente | Modernización y mejora de infraestructuras previstas |
| Red existente | Mejora de la garantía de suministro prevista |
| | Redes de abastecimiento previstas |
| | Depuradoras previstas (EDAR) |
| | Interconexión de sistemas |

Consejería de Obras Públicas y Transportes. Junta de Andalucía
 PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DE ANDALUCÍA 1997-2007
 MAYO 1999



ESTADÍSTICAS PARCIALES

Obras finalizadas año 2000

			Importe ¹
Abastecimiento	Almería	Abastecimiento.Alhabia, Alsodux, Santa Cruz	96.276.187
	Almería	Terminación abastecimiento agua potable Tarbernas	51.729.564
	Cádiz	Conducciones agua P. Ramal norte. Fase I. Jerez	327.692.996
	Córdoba	Abastecimiento Aldea de Santa Cruz	133.147.646
	Córdoba	Depósito de 1.000 m ³ en Dos Torres	19.650.238
	Huelva	Depósito agua bruta ETAP Palma Condado	163.564.731
	Jaén	Mejora abastecimiento pedanías Alcalá La Real	127.256.545
	Jaén	Depósito agua potable. Torredonjimeno	85.387.492
	Málaga	ETAP, Conex.y Automatismos. La Axarquía	1.054.886.950
	Málaga	Nuevo depósito agua potable. La Viñuela	18.398.250
	Málaga	Obras anejas al proyecto ETAP de La Axarquía	198.795.792
Depuración	Córdoba	EDAR Pozoblanco	385.842.385
	Jaén	EDAR Alcalá La Real	387.822.845
	Jaén	EDAR Los Villares	289.074.745
	Sevilla	EDAR Coripe	98.382.461
Encauzamiento y defensa de inundaciones	Almería	Pav.cauce Rambla Nogalte paso por Pulpí	68.993.572
	Almería	Terminación encauzamiento Rambla La Cinta Arboleas	207.043.161
	Córdoba	Encauzamiento arroyo Guiomar Cañete Las Torres	261.723.201
	Córdoba	Conexión arroyo Curandero-C.Villafranco	42.747.304
	Granada	Encauzamiento/cubrimiento Rambla Patrón Guadix F-1	129.705.476
	Granada	Encauzamiento arroyo Ramblón Cogollos de Guadix	33.819.527
	Málaga	Embovedado del arroyo de El Melonar	281.945.195

[1] De contratación.

[cifras en pesetas]

Obras finalizadas año 2000

			Importe ¹
Encauzamiento y defensa inundaciones	Sevilla	Mejora defensa contra inundaciones Camas	132.150.172
Espacio urbano	Huelva	Urbanización espacio junto A-483 Matalascañas	10.049.312
Infraestructura de transporte	Huelva	Aparcamientos forestales Parque Dunar F1	64.556.748
Red principal básica vía conexión	Jaén	A-316 Variante Alcaudete PK 90,5 a 103. Acond.	413.716.659
Red principal básica gran capacidad	Sevilla	A-92 T2-S2 Pk. 42 a 80 Drenaje y Refuerzo de Firme	1.892.502.252
	Sevilla	A-92 T3-S1 Pk.102 a 109 Drenaje y Refuerzo de Firme	977.495.281
Red principal intercomarcal	Huelva	A-484.Accesos a Matalascañas F-II. Acond.	159.999.976
	Sevilla	Obras complementarias de iluminación SE-625	30.926.988
Red secundaria comarcal	Huelva	H-614 Rociana-Almonte T: acceso a Rociana	171.897.754
Red secundaria local	Huelva	Aparcamientos forestales Parque Dunar F2	109.022.664
	Huelva	Área de acogida y paseo arbolado. Parque Dunar	108.792.022
	Huelva	Infraestructura, electricidad y teléfono en Parque Dunar	75.919.002
Saneamiento	Almería	Emisario terrestre Pozo La Higuera. Pulpí	26.000.000
	Almería	Colector Pluviales Purchena	28.519.946
	Cádiz	Bombesos A.B.a EDAR Rota y Colectores Retorno	184.854.136
	Córdoba	Colectores Castro del Río. Fase II	162.062.313
	Jaén	Colectores en Linares	118.746.524
	Jaén	Colector zona Arenal y Cerrillo Blásico	40.575.384
	Málaga	Colectores generales saneamiento Este Antequera	88.853.775
	Málaga	Acondicionamiento red saneamiento Villanueva del Rosario	8.209.196
Seguridad vial		Carteles instalación red carreteras: Granada-Jaén	142.223.219
		Carteles instalación red carreteras: Málaga-Almería	125.629.824
		Carteles instalación red carreteras: Sevilla-Huelva	135.994.431
		Carteles instalación red carreteras: Córdoba-Cádiz	122.865.695

[1] De contratación.

[cifras en pesetas]

Proyectos finalizados

			Importe¹
Abastecimiento	Córdoba	Conducción Ramal Puente Genil-Jauja Consor. Sur	3.100.001
	Córdoba	Conducción Casilla-Montilla Consor. Sur	26.799.999
	Córdoba	Conducción Montilla-Fuente Palmera Consor. Sur	17.500.000
	Granada	Vega de Granada: Deifontes-ETAP Chaparral	22.000.000
	Granada	Vega de Granada:depósito Reg.	6.460.001
	Granada	Vega de Granada: ETAP Chaparral-Santa Fe-Chauchina	11.000.000
	Granada	Vega de Granada:Ramal Pinos Puente	5.500.001
	Jaén	Loma de Úbeda. Zona Aguascebas	3.625.000
	Jaén	Depósito agua potable en ETAP Las Copas Iznatoraf	9.000.000
	Jaén	Loma de Úbeda. Zona Alemán	3.625.000
	Sevilla	Agua potable Navas de la Concepción	8.600.000
	Sevilla	Conducción abastecimiento agua potable Villamanrique C.	8.500.000
Depuración	Córdoba	EDAR Espiel y colectores	6.500.019
	Córdoba	EDAR y colectores Villanueva del Rey	4.499.999
Ferrocarril de velocidad alta	Cádiz	Conexión Bahía de Cádiz-Algeciras	45.000.001
Red principal básica vía conexión	Almería	Adecuación Func.A-334 Serón-Huércal Overa	29.320.000
	Huelva	A-484.Villamanrique-Isla Mayor Acond.	42.332.279
	Málaga	Circunvalación Sur Ronda A-369 a A-376	11.107.790
	Málaga	Acondicionamiento A-369 Ronda-Pto. Encinas Borrachas	9.905.504
	Málaga	A-369 Pto. Encinas Borrachas-Atajate. Acondicionamiento	10.880.788
Red principal básica gran capacidad	Cádiz	A-381 Tramo IV. Pk. 34,0 a 40,0	173.215.931
	Cádiz	MC Veget. y restauración hábitats instalaciones uso público	6.270.000

[1] De contratación.

[cifras en pesetas]

Proyectos finalizados

			Importe¹
	Cádiz	Medidas relacionadas: Jardines Botánicos	4.650.000
	Cádiz	Medidas relacionadas: Recursos Hídricos	11.310.000
	Cádiz	Medidas relacionadas: Tendidos Eléctricos y Fauna	6.236.999
	Cádiz	A-381 M.C. Divulgativas de Educación Ambiental	2.999.999
	Málaga	Desd. A-357 Variante Cártama P.T.A.-Casapalma	40.672.399
Red principal intercomarcal	Huelva	Vertiente Villamanrique A-484. Pk.5,4 a 16,0	24.600.000
	Jaén	Acondicionamiento A-321 Arjona-Pilar de Moya	26.690.000
	Jaén	A-305 Andújar-Porcuna. Acondicionamiento	38.650.000
	Córdoba	Acondicionamiento A-430 VVA. Duque-Cruce Cuartanero	16.521.885
	Córdoba	Acondicionamiento A-449/CO-440 Hinojosa-Cruce Cuartanero	19.150.000
	Córdoba	Acondicionamiento A-449 Peñarroya-Cruce Cuartanero	15.600.000
	Córdoba	A-437 Torrecampo-Valle Alcudia	12.099.999
	Sevilla	Acondicionamiento A-455 Constantina-Lora del Río	13.126.724
	Málaga	Nueva Carretera Arco A-355 Variante Coín-Int. MA-402	28.028.873
	Málaga	Acondicionamiento A-343 Zalea-Álora	11.753.870
	Málaga	Acondicionamiento A-367 de PK.17,0 A MA-465	2.385.779
Red secundaria comarcal	Málaga	Acondicionamiento MA-419 Guaro-Monda	5.621.960
	Málaga	Acceso oeste Teba desde A-382. Acondicionamiento	15.971.770
Saneamiento	Granada	Abastecimiento y saneamiento Albuñol	12.300.000
	Sevilla	Colector margen derecha del Guadalquivir	50.000.000

[1] De contratación.

[cifras en pesetas]

Obras en marcha a 31/12/2000

			Importe¹
Abastecimiento	Almería	Equip.sondeo para abastecimiento agua Velefique	21.875.000
	Almería	Abastecimiento bdas. Lubrín	40.209.768
	Almería	Depósito abastecimiento en Cantoria	27.992.569
	Huelva	Depósito y estación sobrepresión Almonte	227.100.737
	Granada	Depósito agua t.m. el valle	28.199.999
	Huelva	Abastecimiento al Andévalo oriental. Conducciones	409.641.848
	Huelva	Conducciones Andévalo oriental F1 T1 Nudo N-Cerro And	191.718.630
	Huelva	Conducciones Andévalo oriental F1 T4+6 Nudo N-Calañas	188.663.551
	Huelva	Conducciones de abastecimiento Andévalo occidental	1.119.712.231
	Jaén	Mejora abastecimiento La Iruela y Pedanías	123.575.736
	Málaga	Depósito regulador n.º 1 Marbella	500.012.331
	Málaga	Cond. ETAP Río Verde-Estepona 2.º tubería	3.121.730.467
	Málaga	Repos. tubería abastecimiento Periana desde Guaro	54.682.137
	Sevilla	Abastecimiento Pedanías Consorcio Huesna	724.750.012
106 Depuración	Almería	EDAR por Lechos Turba en Antas	110.825.823
	Almería	Control olores EDAR Almería	66.942.119
	Almería	Colector y EDAR de Cantoria	108.557.240
	Almería	Colector y EDAR Almanzora (tm. Cantoria)	48.886.172
	Almería	Reforma y ampliación EDAR Benahadux	81.248.074
	Almería	EDAR Albox	175.378.549
	Almería	Sustitución biocilindros EDAR Cuevas Almanzora	27.200.950
	Almería	Colector y EDAR de Albánchez	54.611.298
	Cádiz	EDAR La Ballena. Rota	735.400.001
	Cádiz	Obras anejas a EDAR La Ballena. Rota	244.793.233
	Córdoba	EDAR Puente Genil	675.497.425
	Córdoba	Incorporación vertidos EDAR Hinojosa Duque 1.º F	101.244.157
	Jaén	EDAR Marmolejo	317.169.231
Encauzamiento y defensa inundaciones	Almería	Encauzamiento y reparación Cimbra Barranco Tahal	63.007.568
	Almería	Encauzam.R.º Cañuelo y Vícar. Tm. Roquetas	437.595.140
	Almería	Canal. La Rambla carretera Las Aneas por Gergal	19.079.414
	Córdoba	Acondicionamiento Encauzamiento arroyo Canteras Castro Río	141.119.351
	Granada	Encauzamiento/cubrimiento arroyo Espique La Peza	245.512.170

[1] De contratación.

[cifras en pesetas]

Obras en marcha a 31/12/2000

			Importe¹
	Málaga	Encauzamiento arroyo Las Cañas	968.883.217
	Málaga	Encauzamiento Villanueva del Trabuco F-2	154.235.734
Espacio urbano	Huelva	Señalización del Parque Dunar (EGMASA)	7.355.000
Red metropolitana	Almería	Ordenación y mejora Avenida Mediterráneo II	249.863.202
Red principal básica vía conexión	Córdoba	A-423 variante de Montilla. Terminación.	1.182.058.191
	Jaén	A-301 Úbeda-variante de Jódar pk 53,1-74,3	585.269.141
Red principal básica gran capacidad	Granada	A-92 T4-S2 Pk.195 a 210 Adec. dren. y RF	2.519.620.851
	Almería	Hueneja-Las Juntas Pk.326,6 a 341,1 T3-1	6.273.074.520
	Almería	Nacimiento N-340 Pk.352,6 a 378,5 T4	8.667.217.876
	Almería	Las Juntas-Nacimiento Pk.341,1 a 352,6	5.399.431.105
	Córdoba	R.O. Córdoba.F-II.Sondeos e Interv. Arque.	195.278.124
	Cádiz	A-381 tramo II. Pk. 14,1 a 22,5	3.795.629.468
	Cádiz	A-381 tramo III. Pk. 22,5 a 34,0	4.499.694.000
	Cádiz	A-381.tramo VI. Pk. 28,2 a 39,3 del E.I.	11.151.930.926
	Cádiz	Transplantes de especies vegetales ejecu.	71.901.460
	Cádiz	A-381 tramo I Restauración paisajística	57.046.249
	Sevilla	SE-401 Sevilla-Utrera T: SE-401 a I.C.-432	2.229.311.410
Red principal intercomarcal	Huelva	A-494 acceso a-474 San Juan del Puerto a-49-Pk.2,5	1.377.880.282
	Huelva	A-494 variante Moguer Pk.2,5 a 7,2 acond.	1.277.898.943
	Málaga	A-366 Churriana a N-340 (desdobl.)	1.259.542.276
Red secundaria comarcal	Almería	AL-451 Alboloduy-Alhabia Pk.10 a 17. Acond.	672.220.980
	Almería	AL-821 Antas-El Real. Acond.	276.038.043
	Huelva	Restauración paisajística acceso a Rociana Resta	3.784.346
	Sevilla	Conexión SE-111 con P.I. El Cádiz	168.322.721
	Málaga	Acond. MA-412 acceso a Tolox desde A-366	307.824.998
	Málaga	Acond. MA-413 acceso a Guaro desde A-366	222.905.830
Saneamiento	Almería	Colectores saneamiento bdas. Aljariz y Real Antas	41.766.136
	Almería	Red recog. pluviales c/A.Sotomayor Viator	31.881.544
	Cádiz	Est. bomb. Fuentesbravía. Impulsión y colectores	183.608.580

[1] De contratación.

[cifras en pesetas]

D**BAJAS COMPARATIVAS****Resumen por tipo de actuación- Porcentajes de bajas** (GIASA, datos a 31/12/00)

Geotécnia/Cartografía/Asist.	Licitación (A)	Ofertado (B)	% Baja B/A Licitado/Ofertado	Preadjudicación (C)
Total	893.255.170	845.822.871	-5,31	851.028.308
Control Calidad				
Total	1.599.328.463	1.491.913.388	-6,72	1.435.438.817
Dirección obra				
Total	3.098.083.866	2.974.461.467	-3,99	3.002.777.096
Ejecución obra				
Total	85.354.406.684	85.058.235.291	-0,35	83.681.718.164
Proyecto				
Total	2.563.264.808	2.403.207.111	-6,24	2.417.714.550
Proyecto y obra				
Total	11.243.126.754	11.454.122.846	1,88	10.937.716.825
Estudios inf./viabilidad				
Total	472.370.802	458.501.846	-2,94	474.102.491
Total empresa	105.223.836.547	104.686.264.820	-0,51	102.800.496.251

Comprende actuaciones (periodo 1997-2000) que simultáneamente cumplan los siguientes requisitos:

1. Hayan sido objeto de licitación y concurrencia de ofertas.

108



TRAZADO DE LA AUTOVÍA A-381.

% Baja C/A Preadjudicación/Licitación	% Baja C/B Preadjudicación/Ofertado	Contratación (D)	% Baja D/A Contrato/Licitación	% Baja D/C Contrato/Preadjudicación
-4,73	0,62	931.209.547	4,25	9,42
-10,25	-3,79	1.480.829.936	-7,41	3,16
-3,08	0,95	3.062.308.199	-1,15	1,98
-1,96	-1,62	85.058.904.040	-0,35	1,65
-5,68	0,60	2.409.417.060	-6,00	-0,34
-2,72	-4,51	11.206.136.389	-0,33	2,45
0,37	3,40	477.409.651	1,07	0,70
-2,30	-1,80	104.626.214.822	-0,57	1,78

2. Hayan tenido acto público de apertura de ofertas.

3. Hayan sido preadjudicadas.

4. Hayan sido contratadas a la fecha del informe.

[cifras en pesetas]



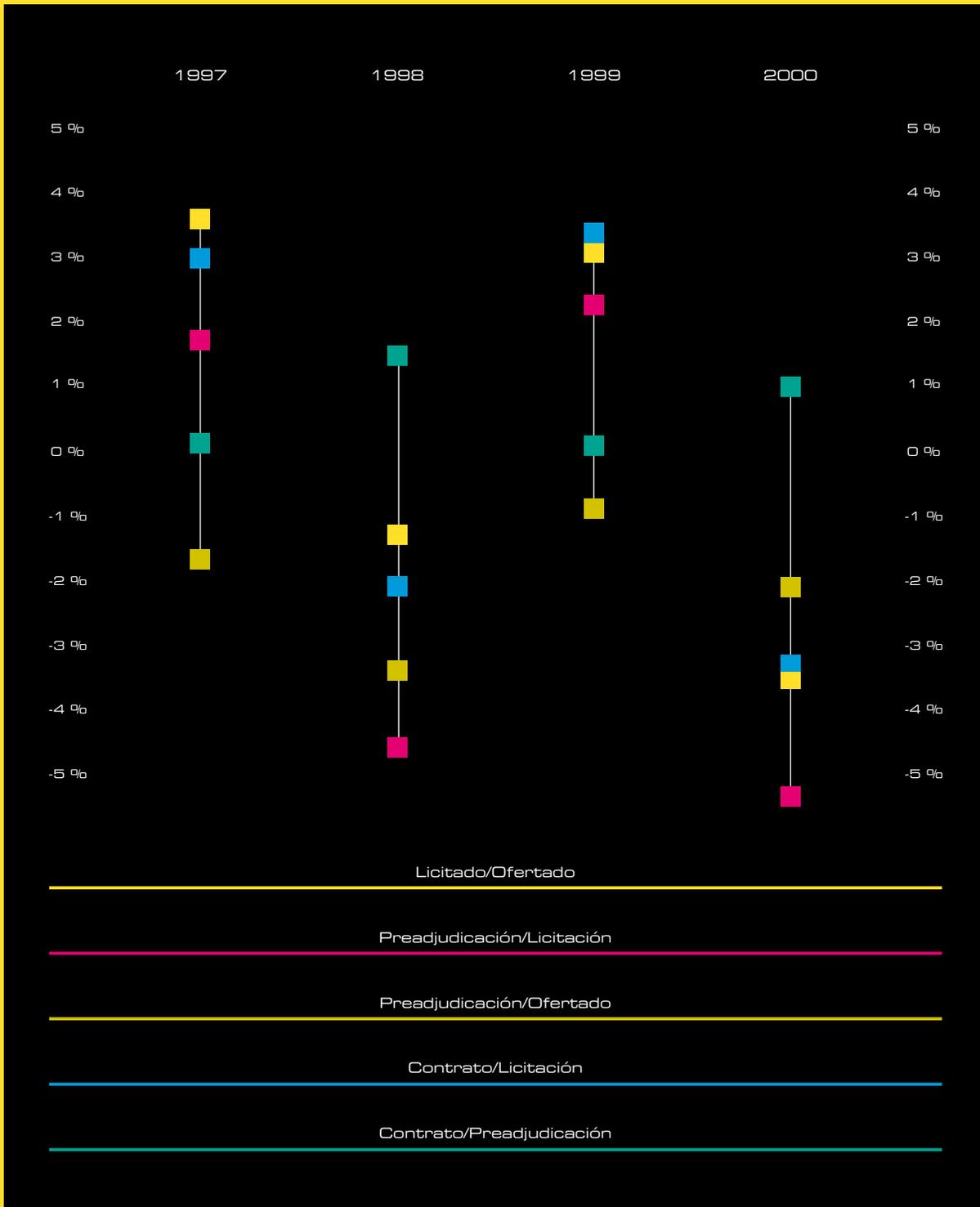
4. ESTADÍSTICAS

Resumen por tipo de actuación- Porcentajes de bajas

Año	% Baja B/A Licitado/ Ofertado	% Baja C/A Preadjudicación/ Licitación	% Baja C/B Preadjudicación/ Ofertado	% Baja D/A Contrato/ Licitación	% Baja D/C Contrato/ Preadjudicación
1997	3,57	1,91	-1,61	3,04	1,11
1998	-1,17	-4,46	-3,32	-2,00	2,57
1999	3,11	2,13	-0,94	3,33	1,17
2000	-3,38	-5,31	-2,00	-3,36	2,05
Total empresa	-0,51	-2,30	-1,80	-0,57	1,78



MAQUINARIA PESADA EN EL TRANSCURSO DE LAS OBRAS DE LA A-92 SUR.



A EMPRESAS CONTRATADAS

B RELACIÓN DE PERSONAL





5 ANEXOS



EMPRESAS CONTRATADAS

ALJIBE CONSULTORES, S.L.L.	IACC, INST. CONTROL CALIDAD, S.A.	SENER INGENIERÍA Y SISTEMAS, S.A.
ANALITER, ANÁLISIS DEL TERRITO	INDORTES, S.L.	SODYSA CONSULTORES, S.L.
ANTONIO ÁLVAREZ GIL Y SALVADOR	INECO (INGENIERÍA Y ECONOMÍA DEL	SONDEOS INYECCIONES Y TRABAJOS
GARCÍA GARCÍA	TRANSPORTE, S.A.)	ESPECIALES, S.A.
ANTONIO BARRIONUEVO FERRER Y	INFRAESTRUCTURA Y ECOLOGÍA, S.L.	TÉCNICAS GADES, S.L.
JULIA MOLINO BARRERO	INGENIEROS DINTRA 5, S.L.	TECOA, S.L.
AQUAGEST SUR, S.A./NACOBRAS, S.L. UTE	INGESA, INGEN. Y EST.	TYPSA, TÉCNICA Y PROYECTOS, S.A.
ARPO EMPRESA CONSTRUCTORA, S.A.	DE ANDALUCÍA, S.L.	URBACONSULT, S.A.
AYESA (AGUAS Y ESTRUCTURAS, S.A.)	INSERCO INGENIEROS, S.L.	UTE ACS PROYECTOS OBRAS
CAI, CONSULTORES ANDALUCES DE	IRADU, S.L.	Y CONSTRUCCIONES S.A./SAHUSA
INGENIERÍA, S.L.	JARDINES DE MURILLO SEIS, S.L.	INGENIERÍA Y CONSTRUCCIÓN, S.A.
CEMOSA (CENTRO DE ESTUDIOS	JESÚS FREIRE MACÍAS	UTE ACS PROYECTOS OBRAS Y CONS-
DE MATERIALES Y CONTROL	JOCA INGENIERÍA	TRUCCIONES S.A./SALVADOR RUS
DE OBRA, S.A.)	Y CONSTRUCCIONES, S.A.	LÓPEZ CNES, S.A.
CENTRO DE INGENIERÍA	LABORATORIOS ATISAE METEOSAT, S.A.	UTE ACS PROYECTOS OBRAS
Y GESTIÓN, S.L.	MIGUEL FERNÁNDEZ MELGUIZO	Y CONSTRUCCIONES S.A./CNES
CONACON, S.A. (CONSTRUCCIONES	(OTINGAR)	SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ, S.A.
ASFALTOS Y CONTROL, S.A.)	NACOBRAS, S.L.	UTE CONSTRUCCIONES
CONSTRUCCIONES ESGAR, S.A.	NARVAL INGENIERÍA, S.A.	Y DEPURACIONES, S.A./ARAL, S.A.
CONSTRUCTORA DE OBRAS PÚBLICAS	OFITECO, OFIC. TEC. DE ESTUD.	UTE CONST. PORMAN, S.A./UC10, S.A.
ANDALUZAS, S.A.	Y CONTROL DE OBRAS, S.A.	UTE CONST. ROS ZAPATA, S.A./
CORSAN-CORVIAM, S.A.	PINUS, S.A.	PRINUR, S.A.
DIONIS CONSULTORES, S.L.	PREVISA (PREFABRICADOS VILAFRAN-	UTE DEPUROD, S.A./OBRAS CIVILES
DRAGADOS OBRAS Y PROYECTOS, S.A.	CA, S.A.)-AQUAGEST ANDALUZA	MEDIOAMBIENTALES, S.L.
DYTRAS, S.A.	DE AGUAS, S.A. UTE	UTE GEA-21, S.A./FIRMES Y CONS-
ELECNOR, S.A.	PROYECTOS E INSTALACIONES DE	TRUCCIONES, S.A./CNES NILA, S.A.
EMPRESA GESTIÓN MEDIOAMBIENTAL	DESALACIÓN S.A./RIEGOSUR, S.A.	UTE GEA-21, S.A./JIMÉNEZ
ENYPSA (ENSAYOS Y PROYECTOS, S.A.)	PRINUR, S.A./ CONACON S.A. UTE	Y CARMONA, S.A.
ESTUDIO PEREDA 4, S.L.-NARVAL	PROBISA, TENOLOGÍA	UTE GEA21, S.A./CNES VERA, S.A./PAVI-
INGENIERIA, S.A. UTE	Y CONSTRUCCIÓN, S.A.	MENTOS ASFÁLTICOS MÁLAGA, S.A.
EXCAVACIONES CAYBA, S.A.	PROSER, PROYECTOS Y SERVICIOS, S.A.	UTE INFILCO ESPAÑOLA, S.A./CNES
EYCOM, S.L (ESTUDIOS Y CONTROL	PROTECNIMAR, S.L.	SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ, S.A.
DE MATERIALES, S.L.)	PROTING, PROY. TÉCNICAS	UTE PAVIMENTOS ASFÁLTICOS
FERROVIAL AGROMAN, S.A.	ING. CIVIL, S.L.	MÁLAGA, S.A./CONSTRUCCIONES
FICOAN, S.A.-AQUAGEST-SUR, S.A	PYCSA, PROYECTO Y CONTROL, S.A.	VERA, S.A.
GEA-21, S.A./RAFAEL MORALES, S.A.	RAMÓN DE TORRES LÓPEZ	UTE PENISULAR CONTRATAS, S.A./
GEA, S.A. CARTOGRAFÍA	RIEGOSUR, S.A.	CONSTRUCCIONES ESGAR, S.A.
GEA-21, S.A./MIPELSA (MIGUEL PÉREZ	SACYR, S.A.-UC 10, S.A.	UTE SACYR, S.A./CNES SÁNCHEZ
LUQUE, S.A.) UTE	SAICO, SOCIEDAD ANÓNIMA INTAGUA	DOMÍNGUEZ, S.A.
GEOTÉCNICA DEL SUR, S.A.	DE CONSTRUCCIONES Y SERVICIOS	UTE CNES SÁNCHEZ DOMÍNGUEZ,
GUADALAGUA CONSULTORES, S.L.	SANDO, CONSTRUC.SÁNCHEZ	S.A./VÍAS Y CONSTRUCCIONES, S.A.
I.C.S. (INGENIEROS Y CONSULTORES	DOMÍNGUEZ, S.A.	V.S. INGENIERÍA Y URBANISMO, S.L.
DEL SUR, S.L.)	SEINGO, S.L.	VORSEVI, S.A.

B**RELACIÓN DE PERSONAL****DIRECCIÓN**

Del Real Urbano, Germán
Gestoso Pró, Francisco Javier
Peñalver Bravo, María José
Salazar Ramírez, Celia

AUDITORÍA INTERNA

Somodevilla Moleón, Concepción

COMUNICACIÓN E IMAGEN

Ayllón García, Encarnación
Foncubierta Rodríguez, Rosario
Sánchez Cesteros, Óscar

ORGANIZACIÓN Y SISTEMAS DE INFORMACIÓN

Álvarez Gala, Carlos
Herrera de Alba, Guillermo
Mesa Pizarro, Francisco Javier
Rivero Redondo, Vicente
Sánchez Martínez, Noelia
Suárez Samaniego, Luis

FINANCIERO

Cabanillas Magro, Jesús
Cuesta Pardo, Margarita
González Martín, Lola
Marín Neira, Alfonso
Montilla Ramos, Susana
San Emeterio Álvarez, Teresa Paola

INGENIERÍA**Y MEDIO AMBIENTE**

Antúnez Becerra, Pedro
Carbajosa Vicente, Ana
Cuevas Rubiño, Francisco
Fernández Dones, Martín
García Conejo, Manuel
García Garrido, María del Lirio
Giménez Jiménez, Práxedes
Gómez Casado, José Antonio
Gómez de Hita, Jesús
González Alba, Manuel José
Herrera Cabrerizo, Renato
Lineros Nogales, Ester
López Jaramillo, Abel
López Rodríguez, Ignacio
Luque García, Luis J.
Martínez López, Enrique
Moreno Giménez, Juan de Dios
Pérez Magallón, Luis Manuel
Rey Muñoz, Charo
Rodríguez Díaz, María José
Thode Mayoral, José María
Trujillo Díez, Fernando

PRODUCCIÓN

Alonso García, Adolfo
Atienza Díaz, Manuel
Borrego Martín, Manuel
Borrueal Toledo, Ramón
Cáceres Chazarra, Rebeca
Carrillo de las Heras, Isidoro
Castilla Molina, José

Collado Vázquez, Thana
Crespo Moreno, Diego
Diez de Dios, Juan Antonio
Fernández Menéndez, Antonio
Fernández Varela, José Ignacio
Garrido Romero, Luis Vicente
Genaro Moya, Abelardo
Herrera Cabrerizo, Maribel
Martín Correa, Mónica
Mochón López, Ignacio
Muñoz Escudero, Carmen
Ortuño Alcaraz, Antonio
Romero Esteban, Pilar
Sancho Bielsa, José Antonio
Urréjola Chaves, Miguel Ángel
Zarzo Varela, Marta

SECRETARÍA GENERAL

Aguilar, Francisco José
Álamo Alemán, Inmaculada
Álvarez Fernández, Nacho
Calvillo Galisteo, Macarena
Cerqueira Hidalgo, Nani
Granados Domingo, Ángela
Jiménez Morante, M.^a Angeles
León Hurtado, Manuel
Luezas Maya, Germán
Medrano Corrales, Isabel
Nores Escobar, José Luis
Ortiz Mallol, José
Sanz Sánchez, María del Carmen
Trigo López, José Joaquín
Zambrana Hervás, Victoria



DIRECTORIO

CONSEJERÍA DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES

Plaza de de la Contratación, 3. 41071 Sevilla
Tél.: 955 05 80 00
Fax: 955 05 80 47
copt@copt.junta-andalucia.es
<http://www.copt.junta-andalucia.es>

GIASA SERVICIOS CENTRALES

C/ Rioja 14-16. 41001 Sevilla
Tél.: 955 00 74 00
Fax: 955 00 74 77
comunica@giasa.com
<http://www.giasa.com>

DELEGACIONES

SEVILLA

C/ Rioja 5 1.º
41001 Sevilla
Tél.: 955 00 48 00
Fax: 955 00 48 13
sevilla@giasa.com

GRANADA

C/ San Antón 72, 1.ª planta
18005 Granada
Tél.: 958 00 24 12
Fax: 958 00 24 21
granada@giasa.com

ALMERÍA

Paseo de Almería, 55 1.ª planta
04001 Almería
Tél.: 950 00 23 00
Fax: 950 00 23 06
almeria@giasa.com

MÁLAGA

Parque Tecnológico de Andalucía
Edificio de módulos tecnológicos. Oficina 19
29590 Campanillas (Málaga)
Tél.: 951 04 30 00
Fax: 951 04 30 04
malaga@giasa.com



GIASA

GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS
DE ANDALUCÍA S.A.