

INFORME 24/2020

LÍNIA 9
DEL METRO
RESOLUCIÓ 511/XI
DEL PARLAMENT

INFORME 24/2020

LÍNIA 9
DEL METRO
RESOLUCIÓ 511/XI
DEL PARLAMENT

Edició: novembre de 2020

Document electrònic etiquetat per a persones amb discapacitat visual

Pàgines en blanc inserides per facilitar la impressió a doble cara

Autor i editor:

Sindicatura de Comptes de Catalunya
Via Laietana, 60
08003 Barcelona
Tel. +34 93 270 11 61
sindicatura@sindicatura.cat
www.sindicatura.cat

Publicació subjecta a dipòsit legal d'acord amb el que preveu el Reial decret 635/2015, del 10 de juliol

ÍNDEX

ABREVIACIONS.....	7
1. INTRODUCCIÓ	9
1.1. INFORME.....	9
1.1.1. Objecte i abast	9
1.1.2. Metodologia.....	9
1.2. ACTUACIÓ FISCALITZADA	10
1.2.1. Antecedents	10
1.2.2. Descripció de la Línia 9.....	13
1.2.3. La construcció de la Línia 9 en l'estructura organitzativa de la Generalitat	16
1.2.4. Treballs de control.....	20
2. FISCALITZACIÓ REALITZADA	21
2.1. PROCEDIMENT DE CONTRACTACIÓ	22
2.1.1. Legislació aplicable.....	22
2.1.2. Univers: base de dades de contractació	24
2.1.3. Mostra fiscalitzada.....	27
2.1.4. Resultats de la fiscalització	29
2.2. COSTOS DE CONSTRUCCIÓ I FINANÇAMENT	44
2.2.1. Determinació dels costos de construcció	44
2.2.2. Grau d'execució de les obres	48
2.2.3. Pla economicofinancer (PEF)	54
2.2.4. Resultats de la fiscalització	65
3. CONCLUSIONS	76
3.1. CONCLUSIONS GENERALS.....	76
3.1.1. Procediments de contractació (apartat 2.1).....	77
3.1.2. Costos de construcció i finançament	78
3.2. OBSERVACIONS.....	82
4. ANNEXOS	89
4.1. PLÀNOLS DE LA LÍNIA 9.....	89
4.1.1. Estructura de la línia i les seves interconnexions	89
4.1.2. Execució de les obres a 31 de desembre del 2016.....	91
4.2. RELACIÓ D'ADJUDICATARIS PER IMPORT	91
4.3. MOSTRA D'EXPEDIENTS DE CONTRACTACIÓ FISCALITZATS	93

4.4.	QUADRE RESUM DE LES OBSERVACIONS DE CONTRACTACIÓ	109
4.5.	CONCILIACIÓ DELS COSTOS DE CONSTRUCCIÓ DE LA LÍNIA 9 AMB LA COMPTABILITAT	109
4.6.	MOSTRA DEL GRAU D'EXECUCIÓ DE LES OBRES PRESSUPOSTÀRIES FISCALITZADA.....	110
4.7.	MOSTRA D'OBRES CONCESSIONADES CERTIFICATEDES DURANT LA CONCESSIÓ FISCALITZADA	118
4.8.	ELS PEF DE LA LÍNIA 9.....	122
5.	TRÀMIT D'AL·LEGACIONS.....	127
5.1.	AL·LEGACIONS REBUDES.....	127
5.2.	TRACTAMENT DE LES AL·LEGACIONS	141
	APROVACIÓ DE L'INFORME.....	142

ABREVIACIONS

ATM	Autoritat del Transport Metropolità
BEI	Banc Europeu d'Inversions
DPTOP	Departament de Política Territorial i Obres Públiques
DTS	Departament de Territori i Sostenibilitat
EMT	Entitat Metropolitana del Transport
FMBSA	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
GISA	Gestió d'Infraestructures, SA
IFERCAT	Infraestructures Ferroviàries de Catalunya
IVA	Impost sobre el valor afegit
L9	Línia 9 del metro de Barcelona
LCSP	Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de contractes del sector públic
M€	Milions d'euros
OTA	Oficina Tècnica d'Avaluació
PEF	Pla economicofinancer
TIR	Taxa interna de rendibilitat
TMB	Transport Metropolità de Barcelona
TRLCAP	Reial decret legislatiu 2/2000, del 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques
TRLCSP	Reial decret legislatiu 3/2011, del 14 de novembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic

1. INTRODUCCIÓ

1.1. INFORME

1.1.1. Objecte i abast

La Sindicatura de Comptes, com a òrgan fiscalitzador del sector públic de Catalunya, d'acord amb la normativa vigent i en compliment de la Resolució 511/XI, del 9 de març del 2017, del Parlament de Catalunya, ha emès aquest informe de fiscalització relatiu a la construcció de la Línia 9 del metro.

L'objecte de l'informe, d'acord amb la Resolució 511/XI és la fiscalització “del procés de contractació i de l'excés de costos en el preu de l'obra de construcció de la Línia 9 del metro de Barcelona” (en endavant L9).

Aquest encàrrec ha comportat la revisió dels procediments de contractació de les adjudicacions de les obres, de les concessions d'obres, dels serveis i subministraments corresponents a la L9, així com la determinació dels costos de construcció d'aquesta infraestructura. També se n'ha analitzat el finançament i el grau d'execució de les obres.

En canvi, els ingressos i les despeses derivades de l'explotació de la L9 no formen part de l'abast d'aquest Informe, principalment els ingressos relatius al cànon ferroviari i altres aportacions de l'entitat que porta a terme el transport dels viatgers, i les despeses de manteniment de les infraestructures tant concessionades com no concessionades i els costos administratius derivats de la gestió de la línia (costos administratius i de personal).

L'abast temporal de l'informe comprèn des de l'exercici 2000, any de la primera licitació d'aquesta infraestructura, fins al 31 de desembre de 2016, últim exercici tancat a la data de l'encàrrec del Parlament.

Addicionalment, es descriuen els principals fets posteriors al 31 de desembre del 2016 que afecten la construcció de la L9 fins a la data de redacció d'aquest informe (novembre del 2019).

1.1.2. Metodologia

El treball de fiscalització s'ha dut a terme d'acord amb els principis i normes internacionals de fiscalització del sector públic generalment acceptats i ha inclòs totes aquelles proves, de compliment i substantives, que s'han considerat necessàries per obtenir evidències suficients i adients per poder expressar les conclusions que s'exposen en l'informe.

Les contractacions corresponents a la construcció de la L9 van ser licitades i adjudicades

per les empreses públiques Gestió d'Infraestructures, SA (GISA¹) i per Infraestructures Ferroviàries de Catalunya (IFERCAT).

Atès que la Sindicatura de Comptes ha fiscalitzat aquestes entitats des de l'exercici 2000 fins al 2014 (vegeu l'apartat 1.2.4), en aquest informe i d'acord amb el seu abast s'ha utilitzat el treball que ja s'havia efectuat anteriorment en relació amb la construcció de la L9, i s'ha ampliat amb aquelles proves que s'han considerat necessàries.

1.2. ACTUACIÓ FISCALITZADA

1.2.1. Antecedents

La construcció de la L9 va ser encomanada per la Generalitat de Catalunya a GISA en virtut del Conveni aprovat pel Govern de la Generalitat l'11 d'abril del 2000 i formalitzat per ambdues entitats el 28 d'abril, que en aquella data regulava els encàrrecs d'obra a aquella empresa pública. Els primers encàrrecs es van efectuar mitjançant els acords de Govern del 21 de novembre del 2000, 2 de maig del 2001, 29 de maig del 2001, 25 de juny de 2002 i 10 de desembre del 2002.

En tots aquests acords es va preveure que el pagament de les obres s'efectuaria mitjançant l'abonament del preu a la data de recepció (mètode alemany) i que el seu finançament seria a càrrec dels pressupostos de la Direcció general de Ports i Transports mitjançant aportacions durant un període que abastava des del 2004 fins al 2012. Així mateix, es va incloure l'autorització a GISA perquè inclogués en els contractes d'obres a licitar la possibilitat de la seva cessió a favor d'un ens dependent de la Generalitat que se subrogaria en la posició jurídica de la Generalitat en la seva condició de mandant de GISA.

GISA, en compliment dels acords esmentats, actuant com a mandatària de la Generalitat, va anar adjudicant els contractes de redacció dels projectes i d'execució de les obres de construcció de la L9. Les obres es van iniciar l'any 2003.

El primer Pla econòmic i financer (PEF) de la L9 consta com a part del PEF de GISA aprovat pel Govern el 17 de juny del 2003, el qual fou modificat el 22 de juny del 2004.

El 10 de juny del 2003, el Govern de la Generalitat de Catalunya, habilitat per la Llei 31/2002, del 30 de desembre, de mesures fiscals i administratives, va atribuir a IFERCAT el caràcter d'administrador únic de la L9. Posteriorment, el 21 d'octubre del 2003, el Govern acordà la subrogació d'IFERCAT en la totalitat dels drets i obligacions que corresponien a la Generalitat en la seva condició de mandant de GISA respecte als encàrrecs de la L9. La subrogació

1. Amb efectes de l'1 de gener del 2012, GISA va absorbir les societats Regs de Catalunya SLU (REGS), Reg Sistema Segarra-Garrigues SLU (REGSEGA) i Equipaments i Edificis de Catalunya SAU (EECAT). La societat resultant de la fusió es va passar a denominar Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU (Infraestructures.cat).

inicià els seus efectes jurídics a partir de la seva notificació als adjudicataris, l'octubre del 2004.

El 5 d'octubre del 2004 el Govern de la Generalitat aprovà el primer PEF d'IFERCAT, com a administrador de la L9 i responsable de la seva construcció i manteniment. Aquest PEF abastava les obligacions econòmiques associades a la construcció de la L9 i els recursos necessaris per al seu finançament durant el període 2002-2003.

Per Acord del Govern del 28 de desembre de 2004 s'autoritza IFERCAT a pagar les obres directament als adjudicataris i a subrogar-se en els contractes de crèdit formalitzats per GISA amb els contractistes. Així mateix, el Govern va declarar a IFERCAT beneficiari de les expropiacions que es derivessin dels projectes i les obres de la L9.

El desembre de 2004 el Consell d'Administració d'IFERCAT acordà iniciar les negociacions amb les empreses adjudicatàries per substituir el sistema de pagament en règim de certificació final d'obra (mètode alemany) pel sistema de pagament en règim de certificacions parcials o mensuals.

La subrogació d'IFERCAT en la posició contractual de la Generalitat, l'assumpció de l'obligació de pagar directament als adjudicataris de les obres i el canvi del sistema de pagament van fer necessària la novació dels contractes d'adjudicació d'obra inicialment signats, així com l'extinció d'alguns contractes de crèdit i de cessió de crèdits subscrits amb els adjudicataris de les obres, la qual cosa es va efectuar d'acord amb el que estava previst en els contractes esmentats i amb la conformitat de totes les parts.

Aquests canvis també van fer necessari recollir les relacions entre GISA i IFERCAT respecte de la construcció de la L9 en un conveni, que fou aprovat pel Govern el 28 de desembre del 2004 i formalitzat per ambdues entitats el 29 de desembre (vegeu l'apartat 1.2.3).

Fins aquell moment, l'execució de les obres de construcció de la L9 havien estat finançades pels adjudicataris mitjançant el sistema de certificació final d'obra (mètode alemany); és a dir, GISA s'obligava a realitzar els pagaments als adjudicataris per compte de la Generalitat de Catalunya a partir del moment de la recepció de les obres, de conformitat amb el contingut dels contractes signats amb els adjudicataris.

En virtut dels acords del Govern i les modificacions contractuals esmentades, GISA continuà obligada a prestar els serveis tècnics i a realitzar totes les actuacions necessàries per complir els encàrrecs rebuts fins a la total execució de la L9, però va quedar alliberada de l'obligació de pagar les obres executades als adjudicataris de la L9.

Durant el període 2005-2008, el Govern de la Generalitat va autoritzar IFERCAT a encomanar a GISA la modificació de diverses actuacions corresponents a alguns trams ja contractats i l'execució de noves actuacions relacionades amb aquesta infraestructura, mitjançant els acords del 27 de setembre del 2005, 30 de maig del 2006, 29 de maig del 2007 i 19 de febrer del 2008.

El 29 de juliol del 2008, el Govern de la Generalitat va acordar autoritzar IFERCAT a licitar els contractes necessaris per a la construcció, conservació, manteniment i explotació de les estacions de la L9 mitjançant la figura contractual de concessió d'obra pública prevista en la Llei 30/2007, del 30 d'octubre, de contractes del sector públic, i a modificar, en allò que escaigués, les relacions contractuals vigents establertes fins a aquell moment.

Totes aquestes modificacions van ser incorporades al segon PEF d'IFERCAT, aprovat mitjançant Acord del Govern del 29 de juliol del 2008.

L'adjudicació dels contractes de concessió de les estacions de tres dels quatre trams de la L9 es va aprovar mitjançant les resolucions de la presidenta d'IFERCAT d'1 de desembre del 2008 (Tram I), 15 de desembre del 2008 (Tram IV) i 15 de novembre del 2010 (Tram II).

El 6 de juliol del 2010, el Govern de la Generalitat va aprovar el tercer PEF d'IFERCAT, que bàsicament recollia diverses modificacions en el finançament de la L9, i la redistribució d'algunes actuacions entre obres concessionables i obres no concessionables.

A partir del 2011-2014, les restriccions pressupostàries i la manca del finançament de l'Estat previst en la disposició addicional tercera de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya, van fer necessari alentir el ritme d'execució de les obres ja contractades i l'ajornament de les no iniciades, i buscar noves fonts de finançament.

Això va comportar el desistiment en l'adjudicació de la concessió de les estacions del Tram III prevista en els PEF del 2008 i del 2010, i la modificació i el reequilibri dels contractes de concessió ja adjudicats.

Les modificacions dels contractes de concessió de les estacions dels trams I, II i IV van ser aprovades pel Consell d'Administració d'IFERCAT, amb l'autorització prèvia del Govern de la Generalitat, i van consistir principalment en la modificació del calendari de la posada en servei d'algunes estacions dels trams I i II; l'ajornament de l'execució de les obres de vuit estacions del Tram II prevista per al 2012-2013 fins al 2015-2017 i l'assumpció del seu cost per part d'IFERCAT, mentre que l'empresa concessionària passava a finançar obres no concessionades necessàries per poder posar en funcionament aquest tram, i la reducció de l'abast de les obligacions de manteniment ordinari i l'assumpció per part d'IFERCAT del cost del manteniment substitutiu a partir de l'1 de gener del 2014.

El 6 de setembre del 2016, el Govern de la Generalitat va aprovar el quart PEF d'IFERCAT, que és l'últim que consta aprovat a la data a què es refereix aquest informe. Aquest PEF va ser modificat mitjançant Acord del Govern de la Generalitat del 9 de maig del 2017, per incorporar-hi el nou finançament derivat del Conveni signat el 27 de desembre del 2016 entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona (40,02 M€) i l'increment de les aportacions consignades en el pressupost de la Generalitat de l'exercici 2017 (6,50 M€) i en els compromisos de despesa amb càrrec a exercicis futurs (40,41 M€). Això va permetre programar obres que en el PEF aprovat el 6 de setembre del 2016 no estaven programades, sense que l'import total de la inversió de la L9 es veiés modificat.

Finalment cal esmentar que el servei de transport de viatgers de la L9 fou declarat com servei públic pel Govern de la Generalitat mitjançant acords de Govern del 5 de setembre del 2006 (Tram IV) i 29 de juliol del 2008 (tota la L9). D'acord amb la Llei 4/2006, del 31 de març, ferroviària, s'atribuí a l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT) la competència per a l'explotació d'aquest servei, que podia dur a terme amb mitjans propis o a través de l'empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMBSA). A canvi, es va atorgar el dret d'IFERCAT a percebre un cànon per la utilització de la infraestructura i aquelles tarifes i taxes que s'establissin. També es va acordar que l'aportació del material mòbil necessari per a l'explotació del servei l'efectués l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), l'EMT o l'entitat operadora del servei.

1.2.2. Descripció de la Línia 9

La L9 del metro de Barcelona és una línia de metro automàtica (sense conductor) d'estructura lleugera que connecta els municipis de Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat, unint punts estratègics de l'Àrea Metropolitana de Barcelona com l'Aeroport, la Zona Franca, la Fira, la Ciutat de la Justícia, el campus de la Universitat de la Diagonal i la futura estació de Sagrera TAV. Així arriba a barris on no arribaven altres línies del metro, com Bon Pastor, Llefià, la Salut, Singuerlín, Pedralbes i Zona Franca. A més, interconnecta amb les altres línies de metro existents.

En l'annex 4.1.1 es mostra el plànol de tota la L9 i les seves interconnexions tal com consta en el projecte en vigor a 31 de desembre del 2016.

Segons aquest projecte, el recorregut de la L9 és de 48 km, dels quals 44 corresponen a túnel i 4 a viaducte. Inclou cinquanta-dues estacions, algunes d'elles dissenyades per arquitectes de renom, i construïdes segons els tres models següents:

- Trenta estacions amb forma de pou cilíndric de gran profunditat, amb un vestíbul superior d'accés a l'exterior i un vestíbul inferior d'accés a les andanes que es comuniquen entre sí mitjançant ascensors i escales mecàniques. Les andanes es troben ubicades dins la secció del túnel de 12 m i els trens circulen superposats en dos nivells.
- Disset estacions subterrànies situades en trams poc profunds, construïdes mitjançant pantalles amb excavació a cel obert. Els trens circulen en paral·lel al mateix nivell per un túnel d'un diàmetre de 9 m.
- Cinc estacions ubicades sobre el viaducte de 4 km de doble sentit construït al llarg de tot el carrer A de la Zona Franca.

La construcció de la L9 es divideix en quatre trams:

- Tram I, entre la Terminal 1 de l'Aeroport del Prat i el pou de bifurcació en el Tram II entre les estacions de Fira (inicialment anomenada Amadeu Torner) i Gornal: integrat per 17 km

de túnel i tretze estacions construïdes mitjançant pantalles. La major part del túnel és d'un diàmetre de 9 m amb doble via al mateix nivell, mentre que en alguns trams específics s'ha aplicat el sistema de túnel en mina amb vies superposades en dos nivells i una superfície excavada de 72 m².

- Tram II, entre la Zona Franca i Zona Universitària: integrat per 11 km, 7 dels quals corresponen a túnel de 12 m de diàmetre, amb sis estacions tipus pou i quatre amb pantalles, i 4 corresponen al viaducte sobre el carrer A de la Zona Franca amb cinc estacions.
- Tram III, entre Zona Universitària i la Sagrera: integrat per 9 km de túnel d'un diàmetre de 12 m i onze estacions tipus pou.
- Tram IV, entre la Sagrera i Can Zam, més el ramal entre Bon Pastor i Gorg: integrat per 11 km de túnel de 12 m amb tretze estacions tipus pou.

El traçat de la línia es va modificar diverses vegades, amb un perllongament total de la línia en 7 km i nou noves estacions respecte del projecte inicial. Les principals modificacions van ser les següents:

- En el Tram I, es va modificar el recorregut en el nucli urbà del Prat per a connectar-lo a la nova estació del tren d'alta velocitat, amb la incorporació de dues noves estacions (Prat Estació i la Ribera). En aquest tram també es va modificar el recorregut a la zona de l'aeroport ja que l'Estat no va concedir el permís per perforar per sota de les pistes d'aterratge, amb la incorporació d'una altra nova estació a la Terminal de Càrrega. Totes aquestes modificacions van suposar l'allargament de la línia en cinc quilòmetres.
- En el Tram II es va redissenyar el traçat amb un canvi d'ubicació de la bifurcació del ramal que va a la Zona Franca, inicialment prevista entre les estacions Parc Logístic i Fira, i que finalment se situà després de l'estació de Gornal. Aquest canvi va suposar la incorporació de quatre noves estacions (Europa Fira, Gornal, Motors i Zona Franca Litoral) i la reducció de la llargada d'aquest tram en dos quilòmetres. Posteriorment, es va allargar la línia fins al Polígon Pratenc, amb dues noves estacions (Riu Vell i Pratenc) i un quilòmetre més de recorregut.
- En el Tram III es va redissenyar el traçat per adaptar-lo a la tipologia del terreny, principalment entre les estacions de Campus Nord i Lesseps, la qual cosa va suposar l'allargament de la línia en uns tres quilòmetres.
- En el Tram IV no hi van haver variacions significatives en el traçat que n'afectessin la llargada, ni es van incorporar noves estacions respecte al traçat inicial.

El projecte de construcció de la L9 tenia un termini d'execució inicial previst de tres anys. Les obres es van iniciar el setembre del 2003 i es preveia que el Tram IV es posaria en funcionament a mitjans del 2004 i la resta de la línia en el 2007. El 31 de desembre del 2016,

però, encara faltava acabar el Tram III, una part del Tram II i les obres d'interconnexió del Tram IV amb el Tram III i amb l'estació de trens d'alta velocitat de la Sagrera. En l'annex 0 es mostra el plànol de la L9 corresponent a l'estat d'execució de les obres al desembre del 2016.

Els principals motius d'aquest retard, segons l'entitat, són els següents: canvis en el traçat de la línia segons el que s'ha descrit anteriorment; problemes d'excavació i impermeabilització dels túnels per imprevistos sorgits en el subsòl; avaries de les màquines tuneladores que van ocasionar aturades imprevistes de llarga durada en la perforació dels túnels; esfondrament de la Línia 5 del metro de Barcelona al barri del Carmel, que va obligar a revisar i replantejar tot el projecte de la L9 pel que fa als nivells de seguretat en la construcció: impossibilitat de connectar el Tram IV amb el Tram III i amb l'estació de trens d'alta velocitat a la Sagrera perquè les obres corresponents no havien estat executades, i els problemes de finançament originats per les mesures de contenció del dèficit, la manca del finançament de l'Estat previst en la disposició addicional tercera de l'Estatut i l'evolució dels mercats financers, que van obligar a aturar sense calendari de represa les obres del Tram III des del 2011 i a suspendre temporalment algunes de les obres dels trams I i II (les obres de via del tram I es van aturar temporalment des del gener fins al desembre del 2012 i les del túnel del Tram II, des del setembre del 2011 fins al novembre del 2012, la construcció d'una estació del Tram I i de set estacions del Tram II es va ajornar des del 2012-2013 fins al 2015-2017, i una estació del Tram II que no estava iniciada en 2012 es va deixar sense programar).

Fins al 31 de desembre del 2016 s'havia posat en funcionament el Tram I, part del Tram II i el Tram IV, segons el que es descriu a continuació:

- Tram IV: en servei 11 km i dotze de les tretze estacions projectades (falta l'estació de Sagrera-TAV). El calendari de la posada en servei d'aquest tram va ser el següent:
 - 13 de desembre del 2009: entre Can Zam i Can Peixauet, de 4 km (estacions Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo i Can Peixauet).
 - 18 d'abril del 2010: entre Gorg i Bon Pastor, de 4 km (estacions Gorg, la Salut, Llefià i Bon Pastor).
 - 26 de juny del 2010: entre Bon Pastor i la Sagrera, de 3 km (estacions la Sagrera i Onze de Setembre).
 - 19 de setembre del 2011: estació de Santa Rosa.

- Tram I: en servei des del 12 de febrer del 2016 de 17 km i onze de les tretze estacions projectades (falten posar en servei les estacions de la Ribera i Aeroport Terminal de Càrrega).

- Tram II: en servei des del 12 de febrer del 2016 dels 3 km entre Zona Universitària i Gornal, amb quatre de les cinc estacions d'aquest subtram projectades (Zona Universitària, Collblanc, Torrassa i Gornal). Així mateix s'ha iniciat l'explotació (no el servei) dels 6 km de via d'aquest tram per a l'accés des de l'estació de Gornal fins als tallers i dipòsit de trens de la Zona Franca.

Posteriorment a l'abast temporal d'aquest informe s'han posat en funcionament 4 km més del Tram II entre les estacions de Gornal i Zona Franca (inicialment Zona Franca Litoral), amb l'obertura de cinc noves estacions. El 8 de setembre del 2018 es van posar en funcionament les estacions de Foneria i Foc, finançades en part amb 40,02 M€ procedents de l'Ajuntament de Barcelona, d'acord amb el Conveni del 27 de desembre del 2016 formalitzat entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona. Durant l'exercici 2019, el 2 de març i el 25 de novembre, es van posar en funcionament les estacions de Provençana i Ciutat de la Justícia, ubicades a l'Hospitalet de Llobregat. Finalment, l'1 de febrer del 2020 es va posar en funcionament l'estació de la Zona Franca (anomenada inicialment Zona Franca Litoral).

Cal assenyalar que el tram entre la Sagrera i Can Zam s'anomena, comercialment, L9 nord i el tram entre Bon Pastor i Gorg s'anomena L10 nord, tot i que ambdós formen part del projecte constructiu del Tram IV. Així mateix, el tram entre Zona Universitària i l'Aeroport s'anomena L9 sud, tot i que comprèn part del projecte constructiu dels trams I i II, i la resta del Tram II entre Gornal i la Zona Franca s'anomena L10 sud.

1.2.3. La construcció de la Línia 9 en l'estructura organitzativa de la Generalitat

Tal com ja s'ha descrit en l'apartat 1.2.1, la construcció de la L9 va ser encomanada pel Govern de la Generalitat a GISA, en virtut del Conveni formalitzat el 28 d'abril del 2000² que en aquella data regulava els encàrrecs d'obra a aquesta empresa pública. GISA fou creada sota la forma jurídica de societat anònima unipersonal mitjançant escriptura pública el 20 de juliol de 1990, i el seu capital consta subscrit íntegrament per la Generalitat. Va estar adscrita al Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) fins a l'any 2010, i al Departament d'Economia i Coneixement des del 2011. GISA actuava com a mandatària de la Generalitat.

Mitjançant la Llei 19/2001, del 31 de desembre, es va crear IFERCAT com a empresa administradora de les infraestructures ferroviàries competència de la Generalitat de Catalunya, amb l'objecte de construir, gestionar i conservar les infraestructures de transport ferroviari que el Govern li encomanés, i gestionar i conservar aquelles infraestructures ja construïdes que li fossin adscrites.

El 10 de juny del 2003, el Govern de la Generalitat va atribuir a IFERCAT el caràcter d'administradora única de la L9 i responsable de la seva construcció i manteniment. A partir del 10 de juliol del 2006, IFERCAT està regulada per la Llei 4/2006, del 31 de març, ferroviària, en la qual es va mantenir la definició i l'objecte d'IFERCAT com a empresa administradora de

2. El 2 de desembre del 2008 la Generalitat de Catalunya i GISA van formalitzar un nou conveni, que és el que l'exercici 2016 encara regia les relacions entre ambdues parts. Aquest conveni va substituir a tots els efectes el que havien signat el 28 d'abril del 2000.

les infraestructures ferroviàries tal com havia fet la Llei 19/2001, de creació de l'ens, que a partir d'aquell moment va quedar derogada.

IFERCAT és una entitat de dret públic sotmesa a l'ordenament jurídic privat inclosa en l'article 1.b.1 del Decret legislatiu 2/2002, del 24 de desembre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei 4/1985, del 29 de març, de l'Estatut de l'empresa pública catalana. Està adscrita al departament competent en matèria de transport ferroviari, el DPTOP fins a l'any 2010 i el Departament de Territori i Sostenibilitat (DTS) des del 2011.

El 21 d'octubre del 2003, el Govern va acordar la subrogació d'IFERCAT en la posició jurídica de la Generalitat en relació amb la construcció de la L9. A partir d'aquell moment GISA passà a actuar com a mandatària d'IFERCAT. Les relacions jurídiques entre ambdues entitats respecte a la construcció de la L9 es van definir en el conveni formalitzat el 29 de desembre del 2004.

Els aspectes essencials de la relació entre GISA i IFERCAT pel que fa a la construcció de la L9 establertes en el conveni esmentat eren els següents:

Quadre 1. Relacions entre GISA i IFERCAT en la construcció de la L9 segons el conveni del 29 de desembre del 2004

IFERCAT	GISA
Ens titular de la L9	-
Actua en nom propi per compte propi	Actua en nom propi; per compte d'IFERCAT o per compte propi, segons el contingut dels encàrrecs que rebí.
Gestiona l'obtenció, l'establiment i el cobrament del finançament necessari per fer front al cost de les obres.	-
Encarrega a GISA, amb l'autorització del Govern, l'elaboració d'estudis i projectes, i l'execució de les obres i de les actuacions complementàries a l'actuació encomanada.	Elabora els estudis i projectes encomanats per IFERCAT amb personal propi, o bé els encarrega a tercers mitjançant la seva licitació i adjudicació.
	Licitia i adjudica els contractes d'obres que IFERCAT li ha encarregat.
	Presta els serveis d'assistència tècnica corresponents a la gestió, el seguiment i la supervisió de les obres que IFERCAT li ha encarregat amb personal propi, o bé els encarrega a tercers mitjançant la seva licitació i adjudicació.
Paga directament als contractistes adjudicataris les certificacions d'obra, d'acord amb les previsions del PEF.	Cobra dels contractistes un 6,0% de l'import de les obres realment executades inclosa la revisió de preus, en concepte de gestió, seguiment i supervisió de les obres.
	Paga anualment a IFERCAT una compensació per la seva participació en la gestió, seguiment i supervisió de les obres, en funció del volum de les obres executades o encomanades.
Recepciona les obres un cop hagin estat executades total o parcialment.	Efectua la inspecció prèvia a la recepció de les obres, a la qual també assistiran un representant del contractista, un representant d'IFERCAT i, eventualment, un representant de la Intervenció Delegada de la Generalitat.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir del Conveni entre IFERCAT i GISA del 29 de desembre del 2004.

D'acord amb aquest model, GISA va licitar i adjudicar els contractes d'elaboració d'estudis i projectes i d'execució de les obres corresponents a la construcció de la L9 i en va efectuar el seu seguiment i control, per compte d'IFERCAT, mentre que el cost d'aquestes obres i el seu pagament era a càrrec d'IFERCAT, que és el titular de la línia. Això va comportar que a partir del 2004 es registressin en els estats financers d'IFERCAT la totalitat dels costos relacionats amb la construcció de la L9, incorporant-hi el cost de les obres executades per GISA tant amb anterioritat com a partir d'aquell moment.

Cal dir que el cost de les obres a càrrec d'IFERCAT ja incloïa les despeses de gestió, seguiment i control de l'obra que eren a càrrec de GISA i que es finançaven amb les aportacions dels contractistes (6,0% de l'import de les obres realment executades incloses les revisions de preus), perquè ja constaven inclosos en el pressupost de licitació de les obres.³

En l'exercici 2008 el Govern de la Generalitat va modificar parcialment el model contractual de la L9, i va autoritzar IFERCAT a licitar les obres de les estacions mitjançant contractes de concessió. Les empreses concessionàries s'havien de fer càrrec de la construcció, el finançament i el manteniment de les estacions durant la vigència del contracte (durada mitjana dels contractes de trenta-dos anys). IFERCAT va adjudicar la concessió de les obres de les estacions dels trams I i IV en l'exercici 2008, i les del Tram II en l'exercici 2010.

Aquest canvi de model va fer necessari modificar la clàusula vuitena del conveni subscrit entre GISA i IFERCAT, en la qual es va afegir el dret de GISA a percebre dels concessionaris un 3,0% de l'import de les obres executades més la revisió de preus, i es va definir el criteri per determinar la compensació que GISA ha d'efectuar anualment a IFERCAT⁴ pels costos

3. L'import de licitació dels contractes d'obra incloïa per a la seva determinació l'estimació dels costos de replanteig, direcció, inspecció i liquidació de les obres i dels treballs de coordinació de seguretat i salut i de control de qualitat d'aquestes. Aquests costos, d'acord amb la clàusula 2.4 dels contractes d'obra eren a càrrec dels adjudicataris de les obres, que havien de pagar el 6,0% de la suma de les obres executades més les corresponents revisions de preus. Aquests ingressos havien de cobrir els costos dels contractes d'assistència tècnica que eren adjudicats i pagats per GISA i els costos de funcionament intern de l'entitat relatius al seguiment i supervisió tècnica i administrativa de les obres, a la coordinació de les assistències contractades i a la inspecció i liquidació de les obres (vegeu l'apartat 2.2.1).

4. En la clàusula vuitena del Conveni formalitzat per GISA i IFERCAT el 29 de desembre del 2004, es va preveure la possibilitat que es pogués determinar una compensació anual de GISA a IFERCAT per les tasques que realitzés IFERCAT en el seguiment i la supervisió de les obres de la L9. En la modificació del Conveni formalitzada el 24 de desembre del 2009, d'acord amb la recomanació efectuada per la Sindicatura de Comptes en els informes 39/2010, 8/2011 i 23/2011 corresponents a la fiscalització d'IFERCAT dels exercicis 2006, 2007 i 2008, es va definir l'esmentada compensació com la quantia equivalent als costos directament associats a les activitats d'IFERCAT relacionades amb la L9, quantia que ha de cobrir les despeses a càrrec d'IFERCAT excepte: despeses d'activitats no relacionades amb la L9, despeses de publicitat i dietes dels membres del Consell d'Administració. La facturació d'IFERCAT a GISA a partir de l'exercici 2009 està suportada per l'estudi d'una consultora

que aquesta suporta directament en relació amb la L9. La modificació del conveni es va formalitzar el 24 de desembre del 2009.

En adjudicar els contractes de concessió, IFERCAT va donar de baixa de l'immobilitzat el cost de les obres executades fins a aquella data corresponents a les estacions concessionades, sense que durant el període 2008-2010 es registressin en el seu Balanç les obres que anaven executant les empreses concessionàries.

Cal esmentar que l'informe del Grup de Treball de Comptabilitat Nacional,⁵ del 12 de juliol del 2011, sobre els contractes de concessió de la L9 va concloure que hi havia una insuficient transferència de riscos al concessionari i que, per tant, els actius vinculats a aquests contractes s'havien de considerar actius de les administracions públiques i el seu finançament, com a deute públic. Això va motivar el canvi en el registre comptable de les concessions a partir de l'exercici 2011 i la reexpressió dels comptes anuals d'IFERCAT de l'exercici 2010, d'acord amb les previsions establertes en l'Ordre EHA/3362/2010, del 23 de desembre, pel qual s'aprovà l'adaptació del Pla general de comptabilitat a les empreses concessionàries d'infraestructures públiques. D'acord amb aquest nou criteri, les obres concessionades van passar a tenir la consideració de béns adquirits per IFERCAT en arrendament financer durant la vigència de la concessió i el corresponent deute es va registrar com a creditors per arrendament financer en el passiu.

Amb efectes de l'1 de gener del 2012, les societats Regs de Catalunya, SLU (REGS), Reg Sistema Segarra-Garrigues, SLU (REGSEGA) i Equipaments i Edificis de Catalunya, SAU (EECAT) van ser absorbides per GISA que es va passar a denominar Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU (Infraestructures.cat).

Les relacions entre Infraestructures.cat i IFERCAT es van redefinir en el conveni de l'1 d'octubre del 2015 per a la racionalització dels costos associats a les activitats administratives, financeres, tècniques i operatives, mantenint en vigor la clàusula vuitena del conveni del 2004 segons la redacció que se li havia donat en la modificació del 24 de desembre del 2009. Aquest conveni no esmenta expressament la construcció de la L9. En ell s'indiquen amb caràcter general quines són les activitats que desenvolupa cadascuna de les dues entitats d'acord amb el seu objecte social i s'estableix un nou sistema de repartiment de costos per determinar la compensació financera que cadascuna d'elles ha de satisfer a l'altra.

Les principals activitats atribuïdes a cadascuna de les dues entitats són les següents:

externa en què es defineix la metodologia, es detallen les despeses base del càlcul i els percentatges a aplicar, i se sosté el caràcter de mercat de la valoració efectuada.

5. El Grup de Treball de Comptabilitat Nacional estava format per representants de l'Institut Nacional d'Estadística, el Banc d'Espanya i la Intervenció General de l'Administració de l'Estat.

Quadre 2. Principals activitats d'Infraestructures.cat i d'IFERCAT segons el conveni d'1 d'octubre del 2015

IFERCAT	Infraestructures.cat
Gestió de les concessions	Planificació i programació operativa
Suport administratiu	Serveis generals i comunicació
-	Recursos humans
Suport comptable	Gestió econòmica
-	Sistemes d'informació
-	Planificació econòmica i control financer
-	Auditoria interna
-	Licitació
-	Contractació
Suport tècnic de projectes, obres i manteniment	Gerència de projectes, obres i manteniment
-	Prevenició de riscos laborals en les obres

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir del Conveni entre IFERCAT i Infraestructures.cat per a la racionalització de costos associats a activitats administratives, financeres, tècniques i operatives, de l'1 d'octubre del 2015.

1.2.4. Treballs de control

Tal com s'ha dit en l'apartat anterior, en la construcció de la L9 participen GISA (amb la denominació d'Infraestructures.cat a partir del 2012) i IFERCAT. La Sindicatura ha realitzat la fiscalització de regularitat d'aquestes entitats mitjançant els informes següents:

Quadre 3. Informes de fiscalització de la Sindicatura de Comptes relatiu a GISA/Infraestructures.cat i IFERCAT

GISA / Infraestructures.cat	IFERCAT
Informe 9/2004: GISA, exercici 2000	-
Informe 17/2006: GISA, exercicis 2001 i 2002	-
Informe 18/2006: GISA, exercici 2003	-
Informe 1/2009: GISA, exercici 2004	-
Informe 12/2009: GISA, exercici 2005	-
Informe 30/2009: GISA, exercici 2006	Informe 39/2010: IFERCAT, exercici 2006
Informe 32/2010: GISA, exercici 2007	Informe 8/2011: IFERCAT, exercici 2007
Informe 26/2012: GISA, exercici 2008 i 2009	Informe 23/2011: IFERCAT, exercici 2008
Informe 30/2015: GISA, exercici 2010	Informe 6/2013: IFERCAT, exercicis 2009 i 2010
Informe 31/2015: GISA, exercici 2011	Informe 18/2017: IFERCAT, exercicis 2011-2014
Informe 5/2019: Infraestructures.cat, exercicis 2012, 2013 i 2014	

Font: Sindicatura de Comptes.

L'objecte d'aquests informes ha estat la revisió dels comptes anuals per verificar que es presenten segons el marc normatiu d'informació financera aplicable i, en particular, segons els principis i criteris comptables que aquest marc conté. També inclou, entre d'altres, la comprovació del compliment dels principals preceptes corresponents als procediments de contractació.

A més, els comptes d'aquestes dues entitats han estat objecte d'auditoria financera

externa, excepte els comptes anuals d'IFERCAT de l'exercici 2016.⁶ A continuació se'n fa un resum:

- Els comptes anuals de GISA dels exercicis 2000 a 2004 van ser auditats per KPMG Peat Marwick y Cia (KPMG Auditores, SL a partir del 2003); els dels exercicis 2005 a 2008 per Oliver y Camps Auditores Asociados, SA, i els dels exercicis 2009 a 2011 per KPMG Auditores, SL.
- Els comptes anuals d'Infraestructures.cat dels exercicis 2012 a 2014 van ser auditats per Faura Casas Auditores Consultors, SL, i els dels exercicis 2015 i 2016 pel Gabinet Técnico de Auditoría y Consultoría, SA.
- Els comptes anuals d'IFERCAT dels exercicis 2006 a 2014 van ser auditats per KPMG Auditores, SL, i els de l'exercici 2015 pel Gabinet Técnico de Auditoría y Consultoría, SA.

L'opinió dels auditors relativa als comptes anuals de GISA i d'Infraestructures.cat per a tots els exercicis ha estat favorable (no modificada), excepte pels exercicis 2004 i 2005 en què va ser modificada per la incertesa relativa a la responsabilitat econòmica de l'entitat derivada de l'esfondrament de la Línia 5 del metro al Carmel.

L'opinió dels auditors relativa als comptes anuals d'IFERCAT va ser favorable (no modificada) pels exercicis 2006, 2007 i 2008, mentre que pels exercicis 2009 al 2015 va ser modificada per la limitació a l'abast relativa al tractament comptable de l'import concedit per l'Estat destinat al finançament de la L9 no transferit a IFERCAT corresponent a la liquidació de l'exercici 2007 de la disposició addicional tercera de l'Estatut.

Per altra banda, la Intervenció General de la Generalitat de Catalunya va emetre dos informes de diagnòstic financer de GISA, corresponents als exercicis 2000 i 2005: un informe sobre el compliment en l'exercici 2013 per part d'Infraestructures.cat del Protocol de contractació d'estudis i dictàmens en l'àmbit de la Generalitat de Catalunya, i un informe relatiu al contingut de la Memòria dels comptes anuals d'IFERCAT de l'exercici 2014.

2. FISCALITZACIÓ REALITZADA

En aquest capítol es presenten els resultats de la fiscalització realitzada d'acord amb l'abast descrit en l'apartat 1.1.1.

L'apartat 2.1 recull la fiscalització realitzada del procediment de contractació de les adjudicacions, modificacions i pròrrogues dels contractes relatius a la L9, incloses tant les

6. No s'ha emès l'informe per problemes en la verificació de la valoració de l'immobilitzat: en concret, per a la classificació entre l'immobilitzat en curs i l'immobilitzat acabat.

obres i les concessions d'obres, com els serveis i els subministraments relacionats amb aquesta infraestructura.

En primer lloc es fa referència a la legislació aplicable a la contractació durant el període que abasta la fiscalització (2000-2016). A continuació es mostra el resum de la contractació corresponent a la L9 i de la mostra d'expedients fiscalitzada per la Sindicatura de Comptes (vegeu els apartats 2.1.2 i 2.1.3), i es presenta el resultat de la seva fiscalització (vegeu l'apartat 2.1.4).

En l'apartat 2.2 es fa referència als costos de construcció de la L9 i al seu finançament. En els apartats 2.2.1 i 2.2.2. es determinen els costos de construcció i el grau d'execució de les obres al final de l'exercici 2016. En l'apartat 2.2.3 s'analitzen els diversos PEF d'aquesta infraestructura. Finalment, en l'apartat 2.2.4 es presenten els resultats de la fiscalització.

2.1. PROCEDIMENT DE CONTRACTACIÓ

2.1.1. Legislació aplicable

Durant el període que abasta l'objecte d'aquest informe (2000-2016), la principal legislació aplicable a la contractació de la L9 ha estat la següent:

- Decret llei 3/2016, del 31 de maig, de mesures urgents en matèria de contractació pública.
- Reial decret legislatiu 3/2011, del 14 de novembre, pel que s'aprova el text refós de la Llei de contractes del sector públic (TRLCSP), en vigor a partir del 16 de desembre del 2011.
- Llei 30/2007, del 30 d'octubre, de contractes del sector públic (LCSP), en vigor des de l'1 de maig del 2008 fins al 15 de desembre de 2011.
- Llei 31/2007, del 30 d'octubre, sobre procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i els serveis postals, que va entrar en vigor l'1 de maig del 2008.
- Reial decret legislatiu 2/2000, del 16 de juny, pel qual s'aprova el text refós de la Llei de contractes de les administracions públiques (TRLCAP), vigent des del 21 de juny del 2000 fins al 30 d'abril del 2008.
- Llei 48/1998, del 30 de desembre, reguladora dels procediments de contractació en els sectors de l'aigua, l'energia, els transports i les telecomunicacions, vigent fins al 30 d'abril

del 2008. Mitjançant aquesta llei es van incorporar a l'ordenament jurídic espanyol les directives 93/38/CEE i 92/13/CEE.

- Reial decret 817/2009, del 8 de maig, pel qual es desenvolupa parcialment la Llei 30/2007, del 30 d'octubre, de contractes del sector públic, en vigor des del 16 de juny del 2009, modificat mitjançant Reial decret 300/2011, del 4 de març, en vigor des del 23 de març del 2011.
- Reial decret 1098/2001, del 12 d'octubre, pel qual s'aprova el Reglament general de la Llei de contractes de les administracions públiques.

Addicionalment, també són d'aplicació les següents directives comunitàries en matèria de contractació:

- Directiva 2014/24/UE, del Parlament Europeu i del Consell, del 26 de febrer del 2014, sobre contractació pública.
- Directiva 2014/23/UE, del Parlament Europeu i del Consell, del 26 de febrer del 2014, relativa a l'adjudicació de contractes de concessió.
- Directiva 2004/18/CE, del Parlament Europeu i del Consell, del 31 de març del 2004, sobre coordinació dels procediments d'adjudicació dels contractes públics d'obres, de subministrament i de serveis.
- Directiva 2004/17/CE, del Parlament Europeu i del Consell, del 31 de març del 2004, sobre coordinació dels procediments d'adjudicació de contractes en els sectors de l'aigua, de l'energia, dels transports i dels serveis postals.
- Directiva 93/37/CEE del Consell, del 14 de juny de 1993, sobre coordinació dels procediments d'adjudicació dels contractes públics d'obres.

En la fiscalització dels procediments de contractació s'ha considerat per a cada expedient la normativa que era d'aplicació a GISA, a Infraestructures.cat i a IFERCAT a la data de l'aprovació dels plecs, d'acord amb la seva naturalesa jurídica (empreses públiques) i la dels contractes a licitar (en funció del seu import i del seu objecte).

A partir de l'entrada en vigor de la LCSP, el 30 d'abril del 2008, tant GISA com IFERCAT tenen caràcter de poder adjudicador i no es consideren administració pública d'acord amb l'establert en l'article 3.3.b de l'esmentada Llei. Els contractes que estiguessin subjectes a regulació harmonitzada d'acord amb els criteris establerts en l'article 13 de la LCSP i del TRLCSP (tots els contractes de col·laboració entre el sector públic i el sector privat, i la resta

de contractes amb un valor estimat superior als llindars comunitaris) es regien d'acord amb l'establert en l'article 174 de la LCSP (190 del TRLCSP), que remetia a les normes aplicables a l'adjudicació dels contractes per les administracions públiques, però amb les adaptacions per als poders adjudicadors que no tenien aquesta consideració.

Mentre que els contractes no harmonitzats es regien per l'establert en l'article 175 de la LCSP (191 del TRLCSP), segons el qual la seva adjudicació s'havia de regir per unes instruccions internes de contractació elaborades per la pròpia entitat que garantissin el compliment dels principis de publicitat, concurrència, transparència, confidencialitat, igualtat i no discriminació, així com l'adjudicació a l'oferta econòmicament més avantatjosa.

L'article 175 de la LCSP (191 del TRLCSP) també era aplicable als contractes exclosos de l'àmbit d'aplicació de la Llei de sectors especials (entre d'altres, les concessions d'obres), ja que aquests contractes no estaven subjectes a regulació harmonitzada segons el que establí la disposició addicional onzena de la LCSP (disposició addicional octava del TRLCSP).

El Consell d'Administració de GISA, en la sessió del 24 d'abril del 2008, va aprovar les Instruccions internes de contractació.

Les primeres Instruccions internes de contractació d'IFERCAT van ser aprovades pel president del Consell d'Administració el 28 d'abril del 2011. Des de l'entrada en vigor de la LCSP i amb anterioritat a l'aprovació d'aquestes Instruccions, als contractes no subjectes a regulació harmonitzada, els eren d'aplicació els procediments d'adjudicació que preveia l'article 174 de la LCSP, d'acord amb la disposició transitòria sisena d'aquesta Llei, i per tant els eren d'aplicació les normes vigents per a l'adjudicació dels contractes dels poders adjudicadors no administració pública subjectes a regulació harmonitzada.

2.1.2. Univers: base de dades de contractació

En aquest apartat es presenta el resum de tota la contractació relacionada amb la L9 des dels seus inicis, l'any 2000, fins al 31 de desembre del 2016. Es detallen les adjudicacions, modificacions i pròrrogues aprovades fins al 31 de desembre del 2016, per procediment d'adjudicació i per tipus de contracte, amb indicació de l'import i del nombre d'expedients.

Quadre 4. Contractació de la L9. Exercicis 2000-2016

Tipus	Concepte	Obra		Serveis		Subministraments		Altres conceptes: concessions (a)	Total general	
		Import	Nombre d'exp.	Import	Nombre d'exp.	Import	Nombre d'exp.		Import	Nombre d'exp.
										Import
Obres, serveis i subministraments	Adjudicacions:									
	Derivat d'acord marc	-	-	-	-	333.859	1	-	333.859	1
	Comanda ordinària	-	-	26.507.537	64	5.365.392	50	-	31.872.929	114
	Menor	-	-	1.617.811	137	24.520	7	-	1.642.331	144
	Negociat sense publicitat	395.895.622	37	24.910.001	359	7.803.468	6	-	428.609.091	402
	Obert	2.145.557.741	44	177.659.464	172	17.807.879	4	-	2.341.025.084	220
	Simplificat	-	-	231.665	22	-	-	-	231.665	22
	Restringit	59.077.339	1	-	-	-	-	-	59.077.339	1
	Total adjudicacions	2.600.530.702	82	230.926.478	754	31.335.118	68	-	2.862.792.298	904
	Modificacions i pròrrogues:									
	Modificació sense efecte econòmic	-	41	-	-	-	-	-	-	41
	Modificació negativa	(607.334.661)	19	(64.800)	1	-	-	-	(607.399.461)	20
	Modificació positiva	924.563.526	54	82.499.421	45	379.909	4	-	1.007.442.856	103
Pròrroga	-	-	678.616	10	1.961.543	1	-	2.640.159	11	
Total modificacions i pròrrogues	317.228.865	114	83.113.237	56	2.341.452	5	-	402.683.554	175	
Total obres, serveis i subministraments	2.917.759.567	196	314.039.715	810	33.676.570	73	-	3.265.475.852	1.079	
Concessions	Adjudicacions (procediment obert):									
	Tram I	876.379.521	1	-	-	-	-	3.239.606.396	4.115.985.917	1
	Tram II	663.873.947	1	-	-	-	-	2.521.097.443	3.184.971.390	1
	Tram IV	526.948.235	1	-	-	-	-	2.066.220.502	2.593.168.737	1
	Total adjudicacions	2.067.201.703	3	-	-	-	-	7.826.924.341	9.894.126.044	3
	Modificacions (b):									
	Tram I	(5.575)	4	-	-	-	-	(49.392.464)	(49.398.039)	4
	Tram II	70.496.790	3	-	-	-	-	(56.688.941)	13.807.849	3
	Tram IV	15.131.761	4	-	-	-	-	(36.347.112)	(21.215.351)	4
	Total modificacions	85.622.976	11	-	-	-	-	(142.428.517)	(56.805.541)	11
Total concessions	2.152.824.679	14	-	-	-	-	7.684.495.824	9.837.320.503	14	
Total població de contractes	5.070.584.246	210	314.039.715	810	33.676.570	73	7.684.495.824	13.102.796.355	1.093	

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

Notes:

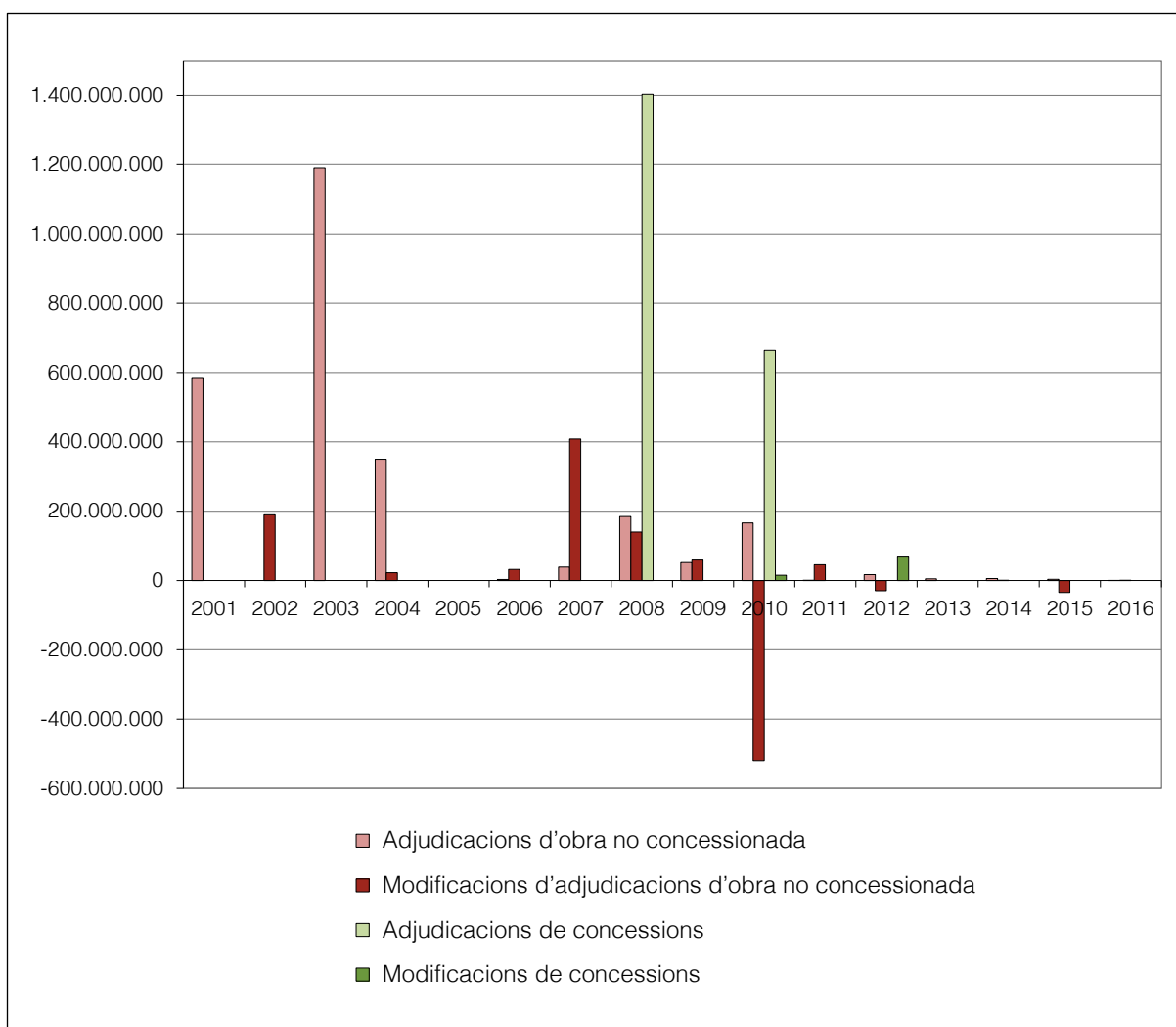
(a) Part del preu del contracte (tarifa tècnica) que remunera els costos d'administració, manteniment i reposició, i també els interessos implícits de la concessió.

(b) Import net de les modificacions aprovades corresponents a cadascun dels contractes de concessió. L'import total de les modificacions positives és de 415,20 M€ i el de les modificacions negatives de 472,00 M€.

Cal tenir present que l'import dels contractes de concessió correspon a la tarifa tècnica, que inclou la retribució tant del cost de la inversió en obres que ha d'executar l'empresa concessionària com de la resta de costos inherents a la concessió (interessos, manteniment, reposició i costos d'administració). Per a l'anàlisi del cost de construcció de la L9, s'ha separat el cost de les obres concessionades, que ascendeix a 2.152,82 M€, de la resta de costos inclosos a la tarifa tècnica, d'import 7.684,50 M€ (vegeu el quadre 4).

La distribució anual de la contractació de les obres concessionades i no concessionades es mostra en el gràfic següent:

Gràfic 1. Distribució anual de la contractació de les obres de la L9



Imports en euros, IVA exclòs.

Els exercicis amb un major volum d'adjudicacions d'obra van ser el 2001, el 2003, el 2008 i el 2010. En els exercicis 2001 i 2003 GISA va adjudicar les obres de construcció dels túnels i les estacions de tots els trams, i en els exercicis 2008 i 2010 IFERCAT va adjudicar la concessió de les obres de les estacions dels trams I, II i IV.

Les modificacions més significatives es van aprovar en els exercicis 2002 i 2007, motivades pels canvis introduïts en els projectes d'obra després de la fase d'exposició al públic, i pels canvis de traçat dels trams I i II. En l'exercici 2010 es va reduir l'import dels contractes d'obra per la part de la inversió incorporada als contractes de concessió de les estacions dels trams I, II i IV.

Els contractes de serveis i de subministraments adjudicats en el període 2000-2016 corresponen, principalment, a la redacció d'estudis i projectes, als treballs d'auscultació topogràfica i geotècnia, a les inspeccions prèvies d'edificis afectats pel recorregut de la L9, a les assistències tècniques per al seguiment de les obres (direcció d'obra, coordinació de seguretat i salut, control de qualitat, assistència tècnica ambiental, avaluació i supervisió de projectes i d'obres, etc.), al subministrament d'energia elèctrica, i al manteniment de la línia a partir de la seva posada funcionament. També inclouen les adquisicions d'instal·lacions, mobiliari, equips per a processos d'informació i material d'oficina relacionades amb la L9.

Els adjudicatariis més significatius per import acumulat de contractació durant el període 2000-2016 es mostren en l'annex 4.2.

2.1.3. Mostra fiscalitzada

La contractació de la L9 fins a 31 de desembre del 2016 està integrada per 1.093 expedients i ascendeix a 13.102,80 M€, import que inclou les adjudicacions i les posteriors modificacions dels contractes d'obres, de concessions d'obres, de serveis i de subministraments (vegeu el quadre 4).

La Sindicatura ha fiscalitzat noranta-vuit expedients, que ascendeixen a 11.190,72 M€, que suposa una cobertura en import del 85,4%. El detall dels expedients consta en l'annex 4.3.

Vuitanta-set expedients de la mostra corresponen als fiscalitzats prèviament en els informes de la Sindicatura relatius al període 2000-2014 de GISA/Infraestructures.cat i d'IFERCAT (vegeu l'apartat 1.2.4), mostra que ha estat ampliada amb dos expedients del 2013 (expedients 85 i 86), exercici pel qual no s'havia seleccionat cap expedient de la L9. També s'han seleccionat nou expedients corresponents als exercicis 2015-2016, exercicis pels quals la Sindicatura no ha efectuat cap informe de fiscalització. Aquestes mostres s'han seleccionat tenint en compte els contractes de major import, i també els adjudicatariis que concentren els majors imports adjudicats durant cada exercici.

En el quadre 5 es presenta el resum de la mostra seleccionada i en l'annex 4.3 es detallen els expedients fiscalitzats:

Quadre 5. Mostra fiscalitzada de la contractació de la L9. Exercicis 2000-2016

Tipus	Concepte	Obra		Serveis		Subministraments		Altres conceptes: concessions (a)	Total general	
		Import	Nombre d'exp.	Import	Nombre d'exp.	Import	Nombre d'exp.		Import	Nombre d'exp.
Obres, serveis i subministraments	Adjudicacions:									
	Derivat d'acord marc	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Comanda ordinària	-	-	59.653	8	1.223	1	-	60.876	9
	Menor	-	-	259.740	9	9.444	1	-	269.184	10
	Negociat sense publicitat	104.601.131	5	10.522.495	22	3.712.542	1	-	118.836.168	28
	Obert	1.093.821.728	9	47.623.416	13	2.719.647	1	-	1.144.164.791	23
	Procediment simplificat	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Restringit	59.077.339	1	-	-	-	-	-	59.077.339	1
	Total adjudicacions	1.257.500.198	15	58.465.304	52	6.442.856	4	-	1.322.408.358	71
	Modificacions i pròrrogues:									
	Modificació sense efecte econòmic									
	Modificació negativa	(202.635.923)	2	-	-	-	-	-	(202.635.923)	2
Modificació positiva	122.300.421	8	181.210	1	-	-	-	122.481.631	9	
Pròrroga	-	-	583.154	4	-	-	-	583.154	4	
Total modificacions i pròrrogues	(80.335.502)	10	764.364	5	-	-	-	(79.571.138)	15	
Total obres, serveis i subministraments	1.177.164.696	25	59.229.668	57	6.442.856	4	-	1.242.837.220	86	
Concessions	Adjudicacions (procediment obert):									
	Tram I	876.379.521	1	-	-	-	-	3.239.606.396	4.115.985.917	1
	Tram II	663.873.947	1	-	-	-	-	2.521.097.443	3.184.971.390	1
	Tram IV	526.948.235	1	-	-	-	-	2.066.220.502	2.593.168.737	1
	Total adjudicacions	2.067.201.703	3	-	-	-	-	7.826.924.341	9.894.126.044	3
	Modificacions (b)									
	Tram I	(5.575)	4	-	-	-	-	(49.392.464)	(49.398.039)	4
	Tram II	-	1	-	-	-	-	124.373.223	124.373.223	1
	Tram IV	15.131.761	4	-	-	-	-	(36.347.112)	(21.215.351)	4
	Total modificacions	15.126.186	9	-	-	-	-	38.633.647	53.759.833	9
Total concessions	2.082.327.889	12	-	-	-	-	7.865.557.988	9.947.885.877	12	
Total mostra	3.259.492.585	37	59.229.668	57	6.442.856	4	7.865.557.988	11.190.723.097	98	

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

Notes:

(a) Part del preu del contracte (tarifa tècnica) que remunera els costos d'administració, manteniment i reposició, i també els interessos implícits de la concessió.

(b) Import net de les modificacions fiscalitzades corresponents a cadascun dels contractes de concessió. L'import total de les modificacions positives és de 259,19M€ i el de les modificacions negatives de 205,43M€.

Dels contractes d'obra s'ha fiscalitzat el 48,4% de l'import total adjudicat i el 21,2% de l'import total, en valor absolut,⁷ de les modificacions aprovades. També s'han fiscalitzat tots els contractes de concessió d'obra adjudicats i el 52,4% de l'import total, en valor absolut, de les modificacions aprovades (vegeu la nota *b* dels quadres 4 i 5).

Dels contractes de serveis i de subministraments s'ha fiscalitzat el 25,3% i el 20,6%, respectivament, de l'import total adjudicat. També s'ha fiscalitzat el 0,9% de l'import total, en valor absolut, de les modificacions i pròrrogues aprovades dels contractes de serveis. Cal dir que la totalitat de les modificacions i pròrrogues dels contractes de serveis fiscalitzades corresponen a IFERCAT.

2.1.4. Resultats de la fiscalització

Les observacions més significatives resultat de la fiscalització de la contractació de la L9 efectuada per GISA (a partir de l'exercici 2012 Infraestructures.cat) i IFERCAT es presenten a continuació, agrupades pel tipus de procediment d'adjudicació.

En l'annex 4.3 consta el detall dels expedients fiscalitzats i en l'annex 4.4 s'indiquen els expedients als que corresponen cadascuna de les observacions.

2.1.4.1. Contractes adjudicats per procediment obert i restringit

Durant el període 2000-2016 es van adjudicar dos-cents vint-i-quatre contractes per procediment obert i restringit, dos-cents deu dels quals van ser adjudicats per GISA/Infraestructures.cat i catorze per IFERCAT (vegeu el quadre 4).

La mostra d'expedients fiscalitzada està integrada per vint-i-sis contractes adjudicats per procediment obert (dinou per GISA/Infraestructures.cat i set per IFERCAT) i un contracte adjudicat per procediment restringit per GISA (vegeu el quadre 5 i l'annex 4.3).

Criteris d'adjudicació

a) Puntuació i ponderació

En dotze expedients, adjudicats entre els anys 2001 i 2004 per GISA (expedients 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 22 i 23), dins dels criteris de valoració de l'oferta tècnica es definien subcriteris respecte dels quals no s'especificava la puntuació, tot i que aquests subcriteris sí que eren objecte de puntuació en l'informe de valoració.

7. Per valor absolut s'ha considerat la suma de les modificacions positives i negatives, sense tenir en compte el seu signe.

Segons el TRLCAP, la contractació de l'expedient 23, adjudicat el 2004, pel seu import únicament s'havia d'adequar als principis generals de publicitat i concurrència. Per aquest expedient, aquesta observació no era en aquell moment un incompliment del TRLCAP, però la Sindicatura va considerar que suposava una manca de transparència en la seva tramitació.

A partir de juliol del 2006, GISA va modificar els plecs de bases dels contractes d'execució d'obres, pel que fa als criteris d'adjudicació, de forma que aquests quedaren molt més detallats i amb la puntuació dels subcriteris especificada. En el mateix sentit, a partir del juliol del 2007, GISA va incorporar en els plecs de bases dels contractes de projectes, direcció d'obra i obra d'edificació la puntuació dels subcriteris.

En cinc expedients adjudicats durant el període juliol 2006-juny del 2013 per GISA (expedients 44 i 81) i Infraestructures.cat (expedients 83, 84 i 86), s'ha verificat la incorporació als plecs de bases de la puntuació dels subcriteris. En aquests expedients, però, l'assignació de la puntuació de molts subcriteris s'efectuava en els informes de valoració a partir d'una ponderació que no constava en el plecs de bases.

A partir del segon semestre del 2013, els plecs de bases van incorporar un annex on es detallava per cada subcriteri la puntuació i la ponderació que se'ls havia d'aplicar. La ponderació, en molts casos, es basava en adjectius genèrics com ara *adequat*, *coherent*, *limitat*, *elevat interès*, *poc adequat*, etc. que no aportaven una informació suficient al licitador per saber què havia de complir per obtenir la màxima puntuació, la qual cosa s'ha observat en tres expedients adjudicats l'exercici 2015 per Infraestructures.cat (expedients 90 i 94) i per IFERCAT (expedient 92).

Aquesta incidència suposa un incompliment del principi de transparència, principi al que està sotmesa la contractació pública dels estats membres segons la Directiva 2004/18/CE, del 31 de març del 2004, i que posteriorment es va incorporar a la LCSP en vigor a partir del 30 d'abril del 2008. La Sindicatura entén que els plecs han de definir de manera clara i precisa els criteris i els subcriteris que s'utilitzaran per valorar les ofertes presentades, i també la seva puntuació i ponderació.

b) Definició dels criteris

Criteri d'experiència en obres anteriors

En nou expedients adjudicats durant el període 2001-2004 per GISA (expedients 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16 i 22) s'establia com a criteri d'adjudicació el resultat en obres anteriors amb GISA, o en obres similars. La interpretació per la jurisprudència⁸ de la normativa en vigor en

8. Dictamen motivat del 23 de desembre de 1997 de la Comissió Europea dirigit al Regne d'Espanya i sentències del Tribunal de Justícia de la Unió Europea Assumpte 31/87 Gebroeders Beentjes / Països Baixos i Assumpte C-532/06 Lianakis-Alexandroupolis.

aquell període no admetia la consideració de l'experiència com a criteri d'adjudicació, per no estar directament relacionada amb l'objecte del contracte sinó amb el subjecte i, per tant, calia considerar-la en la fase d'avaluació de la solvència de l'empresa i no en la de valoració de les ofertes.

Aquesta incidència va suposar un incompliment dels principis d'igualtat de tracte i de no discriminació, principis als quals segons el TRLCAP s'havien d'ajustar tots els contractes. La Sindicatura entén que aquest criteri d'adjudicació podria haver limitat la concurrència d'empreses a la licitació.

Els plecs de bases aprovats el 27 de febrer del 2003 pel Consell d'Administració de GISA ja no van incloure aquest criteri. Tot i això, en un dels expedients de la mostra adjudicat en el 2004 encara s'hi va aplicar (expedient 22).

Criteri econòmic basat en preus mitjans

En quatre expedients adjudicats l'exercici 2004 per GISA (expedients 18, 20, 22 i 23), el criteri de valoració econòmica de les ofertes incloïa uns paràmetres que per la seva quantificació valorativa eren objecte de comparació amb els preus mitjans. Tal com estava definit aquest criteri no s'assegurava que l'oferta més econòmica, i només aquesta, tingués la millor puntuació, sempre que aquesta no fos considerada anormal o desproporcionada.

Les fórmules que atribueixen una major puntuació a les ofertes que no són les més econòmiques són contraries al principi d'economia en la gestió dels fons públics.

Com ja s'ha esmentat en el punt *a* anterior, segons el TRLCAP, la contractació de l'expedient 23, adjudicat el 2004, pel seu import únicament s'havia d'adequar als principis generals de publicitat i concurrència. Per aquest expedient, aquesta observació en aquell moment no era un incompliment del TRLCAP, però la Sindicatura va considerar que suposava un incompliment del principi d'economia en la gestió dels fons públics.

Aquesta incidència es va resoldre amb la modificació del Plecs de bases aprovada el 24 de novembre del 2005, en els quals es va establir que s'atorgava la màxima puntuació a l'oferta més econòmica i només a aquesta, sempre que no fos considerada anormal o desproporcionada.

Criteri d'elements personals i materials

En els set expedients adjudicats en el període 2010-2015 per GISA (expedients 52 i 81) i per Infraestructures.cat (expedients 83, 84, 86, 90 i 94), es va establir com a criteri d'adjudicació la idoneïtat de l'equip tècnic o l'organització dels recursos humans adscrits al contracte.

D'acord amb la LCSP, els elements personals i materials de què disposa l'empresa són requisits que formen part de la fase de valoració de la solvència dels licitadors. A més, d'acord amb la interpretació de la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de l'Estat en l'informe 59/2004, també es poden establir com a criteris de valoració de les ofertes la idoneïtat de l'equip tècnic, l'organització de l'equip humà o els recursos materials adscrits a l'oferta, sempre que per a l'acreditació de la solvència es fixin un mínims i que en la valoració de les ofertes s'avalui el major nombre d'elements materials o personals per sobre d'aquests mínims.

En els plecs de bases d'aquests expedients no es van fixar els elements personals i materials mínims que s'havien d'acreditar en la fase de valoració de la solvència, ni en la definició del criteri d'adjudicació es van concretar quins avantatges addicionals s'havien d'acomplir per sobre d'aquest mínims.

Criteris de serveis complementaris o addicionals i de millores tecnològiques

En els cinc expedients adjudicats en el període 2010-2013 per GISA (expedients 52 i 81) i per Infraestructures.cat (expedients 83, 84 i 86), els plecs de bases estableixen com a criteri d'adjudicació els serveis complementaris o addicionals inclosos en el cost de l'oferta, o les millores tecnològiques en el cas dels contractes d'obra. En aquests expedients no es detallen els aspectes del contracte respecte als quals s'admetien els serveis complementaris o addicionals i les millores, ni els requisits i límits que s'aplicarien per a la seva valoració. Aquest fet incomplia la normativa de contractació (article 131 de la LCSP i 147 del TRLCSP), segons la qual la possibilitat que els licitadors ofereixin variants o millores s'ha d'indicar en l'anunci de licitació i s'ha d'especificar sobre quins elements i en quines condicions en queda autoritzada la presentació.

El segon semestre del 2013, el Consell d'Administració d'Infraestructures.cat va modificar els plecs de bases tipus per incorporar en cada licitació un paràgraf on es detallassin els aspectes a què podien fer referència els serveis complementaris o addicionals i les millores tecnològiques, la qual cosa s'ha comprovat en els tres expedients fiscalitzats adjudicats per Infraestructures.cat l'exercici 2015.

c) Valoració

En set expedients, adjudicats els exercicis 2008 i 2009 per IFERCAT (expedients 37, 38 i 46), l'exercici 2010 per GISA (expedient 52) i els exercicis 2012 i 2015 per Infraestructures.cat (expedients 83, 84 i 90), els criteris d'adjudicació dels quals depèn un judici de valor es van ponderar en un 50,0%. En cinc expedients, adjudicats els exercicis 2009 i 2011 per GISA (expedients 44 i 81), els exercicis 2013 i 2015 per Infraestructures.cat (expedients 86 i 94) i l'exercici 2015 per IFERCAT (expedient 92), aquest percentatge va ser del 65,0% o del 70,0%.

A partir de l'entrada en vigor de la LCSP, el 30 d'abril del 2008, s'havia de donar preponderància als criteris d'adjudicació que fessin referència a característiques de l'objecte del contracte que es poguessin valorar mitjançant xifres o percentatges obtinguts a través de la mera aplicació de les fórmules establertes en els plecs. Tot i això, en funció de la naturalesa i les característiques de cada contracte i, en casos degudament motivats, l'òrgan de contractació podia introduir una excepció a aquesta regla general.

En cap d'aquests expedients constava la motivació que justificués que els criteris subjectes a un judici de valor representessin un 50,0% o més (65,0% i 70,0%) de la valoració total.

Sistema de finançament en els contractes d'obra

En l'expedient 90 (adjudicat el 23 de setembre del 2015) el plec de bases contenia una clàusula de finançament mitjançant un contracte de crèdit amb el contractista.

La Sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya STSJ CAT 8146/2014, del 23 d'abril del 2014, ratificada pel Tribunal Suprem en la Sentència del 9 d'octubre del 2015, considerava que la clàusula del plec de clàusules administratives particulars que preveia el finançament de l'obra objecte del contracte mitjançant un contracte de crèdit de naturalesa privada amb el contractista era abusiva en els termes previstos en l'article 9.1 de la Llei 3/2004, del 29 de desembre, que establia mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials i, en conseqüència, la va declarar nul·la de ple dret.

L'expedient 90 es va licitar després de la sentència del 23 d'abril del 2014.

Infraestructures.cat va deixar de licitar amb aquesta clàusula a partir de la ratificació de la sentència pel Tribunal Suprem (9 d'octubre del 2015).

Justificació de la valoració de les ofertes tècniques

En tres dels set expedients adjudicats durant el període 2008-2010 per GISA (expedient 44) i per IFERCAT (expedients 39 i 46), la puntuació atorgada a les ofertes tècniques no estava motivada en els informes de valoració sotmesos a la consideració de la Mesa de contractació.

En els set expedients adjudicats durant el període 2011-2015 per GISA (expedient 81), per Infraestructures.cat (expedients 83, 84, 86, 90 i 94) i per IFERCAT (expedient 92), es va fer constar la justificació de la puntuació atorgada a les ofertes tècniques per cadascun dels criteris d'adjudicació, però com ja s'ha esmentat en l'observació a aquesta justificació es basava en adjectius genèrics com ara *adequat*, *coherent*, *limitat*, *elevat interès*, *poc adequat*, etc. Tot i que la inclusió de la justificació a l'informe de valoració va representar una millora respecte d'exercicis anteriors, la Sindicatura considera que aquesta justificació era insuficient.

Els informes de valoració sotmesos a la consideració de la Mesa de contractació de GISA/Infraestructures.cat van ser elaborats per la Comissió Tècnica⁹ fins al juny del 2011, i a partir d'aquella data i fins al novembre del 2015 per l'Oficina Tècnica d'Avaluació (OTA). En el cas d'IFERCAT, els informes van ser elaborats per personal tècnic de l'entitat fins a l'exercici 2011, quan l'OTA va assumir aquesta funció d'acord amb l'estructura organitzativa comuna d'IFERCAT amb Infraestructures.cat. En la mostra fiscalitzada, la Comissió Tècnica va emetre els informes de valoració dels expedients 39, 44, 46 i 81, i l'OTA els informes de valoració dels expedients 83, 84, 86, 90, 92 i 94.

Pel que fa a l'OTA, vegeu en l'apartat 2.1.4.3 el resum de totes les observacions que l'afecten, resultat de la fiscalització de la contractació.

Ofertes amb valors anormals o desproporcionats¹⁰

a) Determinació

En els plecs de bases dels nou expedients de la mostra adjudicats per procediment obert o restringit per IFERCAT (expedients 51 i 92), per GISA (expedients 52 i 81) i per Infraestructures.cat (expedients 83, 84, 86, 90 i 94), es qualificava una oferta presumptament anormal o desproporcionada quan el seu percentatge de baixa respecte del pressupost de licitació era superior en més d'un 2,0% a la baixa mitjana de les ofertes presentades, o a la baixa de referència¹¹ en el cas que el nombre de licitadors fos igual o superior a cinc.

D'acord amb la normativa de contractació, quan existeixen diversos criteris de valoració, per determinar si una oferta es considera presumptament anormal o desproporcionada, es poden establir paràmetres objectius a partir d'un llindar d'anomalia en relació amb la mitjana de les ofertes.

A criteri de la Sindicatura, tal com s'han pronunciat reiteradament el Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals i la Comissió Nacional dels Mercats i la Competència,¹² caldria haver definit la desviació de baixa desproporcionada amb percentatges més elevats, per incentivar les empreses a oferir condicions més avantatjoses.

9. La Comissió Tècnica estava formada pel director de la divisió corresponent, que la presidia; el gerent de Planificació i Programació Operativa, i el gerent responsable de l'àrea corresponent, que actuava de secretari.

10. La fiscalització de les ofertes amb valors anormals o desproporcionades s'ha efectuat sobre la mostra d'expedients adjudicats a partir del 2010.

11. Mitjana de les ofertes que no difereixen de la baixa mitjana en un valor superior al de la desviació estàndard.

12. Resolucions del Tribunal Administratiu Central de Recursos Contractuals 121/2012, 12/2014, 241/2014 i 662/2014, i la Guia sobre contractació pública i competència de la Comissió Nacional dels Mercats i de la Competència.

b) Motivació de l'exclusió

En els quatre expedients de la mostra (expedients 52, 83, 84 i 90) pels quals els licitadors amb ofertes qualificades de presumptament anormals o desproporcionades van presentar al·legacions, totes elles van ser rebutjades. Aquests quatre expedients corresponen a licitacions de GISA i d'Infraestructures.cat.

En l'informe tècnic de les al·legacions de tres d'aquests expedients (expedients 52, 83 i 84), adjudicats els exercicis 2010 i 2012, l'exclusió es va justificar mitjançant un paràgraf estàndard comú a totes les licitacions en què s'indicava que no es justificava la baixa realitzada, ja que cap dels arguments representava un avantatge de tipus tècnic, organitzatiu o econòmic respecte a la resta d'ofertes. L'informe tècnic de les al·legacions de l'expedient 90, adjudicat l'exercici 2015, ja inclou una anàlisi suficientment detallada.

Aquests informes tècnics, com en el cas de la valoració dels criteris d'adjudicació, van ser elaborats per la Comissió Tècnica fins al juny del 2011 (expedient 52) i per l'OTA¹³ des d'aquella data fins al novembre del 2015 (expedients 83 i 84).

La Sindicatura considera que la justificació de l'exclusió que es va fer constar en els informes tècnics del expedients 52, 83 i 84 no estava suficientment motivada i que caldria haver analitzat els aspectes concrets de cadascuna de les al·legacions presentades que no s'acceptaven.

c) Proposta i resolució d'exclusió

En cap dels expedients fiscalitzats en què es van rebutjar ofertes presumptament anormals o desproporcionades (expedients 52, 83, 84, 86, 90) hi constava la proposta d'exclusió de la Mesa de contractació, que només elevava a l'òrgan de contractació la classificació de les ofertes admeses i la proposta d'adjudicació.

A més, la decisió d'excloure els licitadors que incorrien, presumptament, en baixes temeràries, no va ser adoptada per l'òrgan de contractació, que era l'òrgan competent per adoptar la decisió, sinó per la Comissió Tècnica (expedient 52) i l'OTA¹³ (expedients 83, 84, 86 i 90). Aquest fet infringeix els articles 136.4 de la LCSP i 152.4 del TRLCSP.

2.1.4.2. Contractes adjudicats per procediment negociat

Durant el període 2000-2016 es van adjudicar quatre-cents dos contractes per procediment negociat sense publicitat, dels quals tres-cents vuitanta-set van ser adjudicats per GISA/Infraestructures.cat i quinze per IFERCAT (vegeu el quadre 4).

13. En l'apartat 2.1.4.3 hi consta el resum de totes les observacions relatives a l'OTA.

La mostra d'expedients fiscalitzada està integrada per vint-i-vuit contractes (vint-i-quatre adjudicats per GISA/Infraestructures.cat i quatre per IFERCAT) i ha ascendit a 118,83 M€, que representa el 27,7% de l'import total adjudicat mitjançant aquest procediment (vegeu el quadre 5 i l'annex 4.3).

Les observacions resultants a destacar són les següents:

Justificació del procediment

Dels vint-i-vuit expedients adjudicats per procediment negociat sense publicitat, les causes que justificaven l'aplicació d'aquest procediment sense publicitat no estaven suficientment motivades en els següents:

- En sis expedients adjudicats per imperiosa urgència els exercicis 2001 i 2002 per GISA (expedients 6, 7, 8, 10, 11 i 12).
- En tres expedients adjudicats per especificitat tècnica els exercicis 2002 i 2007 per GISA (expedients 9 i 31) i l'exercici 2015 per Infraestructures.cat (expedient 93).

Elaboració del plec de bases

En dinou expedients, adjudicats durant el període 2000-2013 per GISA (expedients 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 21, 28, 31, 32, 40 i 43), per IFERCAT (expedients 33, 34) i per Infraestructures.cat (expedient 85), no hi consta que s'elaboressin plecs de bases.

L'article 49 del TRLCAP establí l'obligació d'elaborar un plec de bases independentment de quin fos el procediment d'adjudicació. Cal assenyalar que la contractació corresponent als expedients 6, 7, 8, 11, 12 i 32, adjudicats en el període 2002-2007, pel seu import únicament s'havia d'adequar als principis generals de publicitat i concurrència. Per aquests expedients, la manca de plecs no era en aquell moment un incompliment del TRLCAP, però la Sindicatura considera que suposava una manca de transparència en la seva tramitació.

La LCSP, que va entrar en vigor el 29 d'abril del 2008, també va establir l'obligació d'elaborar plecs de bases independentment de quin fos el procediment d'adjudicació. En el cas dels poders adjudicadors no administració pública (és el cas de GISA/Infraestructures.cat i d'IFERCAT), aquesta obligació era aplicable als contractes d'import superior a 50.000 €. Malgrat això, aquestes entitats no elaboraven plec de bases en el supòsit que només es pogués presentar un únic licitador, encara que se superés el límit esmentat (es va donar aquest supòsit en els expedients 43 i 85).

Finalment, el maig del 2014, Infraestructures.cat i IFERCAT van establir l'obligació de redactar

plecs de bases per a totes les licitacions tramitades per procediment negociat sense publicitat amb un valor estimat superior a 50.000 €, amb independència del nombre de licitadors que s'hi poguessin presentar. S'ha comprovat l'existència de plecs en els tres expedients de la mostra superiors a 50.000 € adjudicats per aquest procediment.

Negociació

En cap dels expedients de la mostra adjudicats per procediment negociat sense publicitat durant el període 2000-2015 per GISA/Infraestructures.cat i per IFERCAT hi ha constància que l'òrgan de contractació negociés amb els licitadors els termes del contracte (expedients 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 21, 28, 31, 32, 33, 34, 40, 43, 47, 53, 58, 60, 61, 82, 85 i 93).

La negociació és l'element essencial del procediment negociat, d'acord amb el TRLCAP (articles 73.4 i 92.3), la LCSP (articles 153.1 i 162) i el TRLCSP (articles 169 i 178).

El novembre del 2014, Infraestructures.cat i IFERCAT van incorporar la fase negociadora en aquells procediments en què s'haguessin de valorar diversos criteris d'adjudicació i, el 26 de febrer de 2015, van incloure l'obligació de negociar els termes del contracte en tots els procediments negociats sense publicitat, independentment del nombre de criteris d'adjudicació que s'haguessin de valorar. Tot i això, en un dels dos expedients de la mostra adjudicats per procediment negociat amb posterioritat al febrer del 2015 no hi ha constància d'aquesta negociació (expedient 98).

2.1.4.3. *Altres observacions comunes a diversos procediments d'adjudicació*

Modificació dels contractes

Durant el període 2000-2016 es van aprovar cent setanta-cinc modificacions dels contractes (vegeu el quadre 4), cent cinquanta-cinc de les quals van ser aprovades per GISA/Infraestructures.cat i vint per IFERCAT.

La mostra d'expedients fiscalitzada està integrada per vint modificacions, nou aprovades per GISA/Infraestructures.cat i onze per IFERCAT (vegeu el quadre 5 i l'annex 4.3).

A les modificacions dels contractes aprovades per GISA i IFERCAT amb anterioritat al 6 de març del 2011 no els era d'aplicació la normativa inclosa, primer en el TRLCAP i després en la LCSP, ja que els contractes que adjudicaven aquestes societats tenien la consideració de contractes privats i, per tant, la seva execució es regia per les clàusules del contracte i dels plecs.

Tot i això, a partir de l'1 de febrer del 2006, era d'aplicació de la Directiva 2004/18 perquè

havia finalitzat el termini de transposició, juntament amb la jurisprudència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea.¹⁴

Els requisits que establia la normativa comunitària per a la tramitació de les modificacions eren: que la possibilitat de modificar el contracte estigués prevista de forma clara, precisa i inequívoca en la documentació de la licitació; que la modificació no afectés a les condicions essencials de la licitació; i que les causes de les modificacions fossin imprevisibles i d'interès públic.

El 6 de març del 2011 va entrar en vigor la Llei 2/2011, del 4 de març, d'economia sostenible que establia la subjecció a la LCSP de les modificacions dels contractes privats, i l'obligació de complir els mateixos requisits establerts en la normativa comunitària per poder tramitar qualsevol modificació.

Les observacions de la Sindicatura relatives a les modificacions aprovades durant el període 2006-2011 es van formular basant-se en la normativa comunitària (expedients 24, 25, 26, 27, 29, 41, 54, 74, 75, 76, 77, 78, 79 i 80), ja que la seva transposició a la Llei de contractes no s'havia efectuat dins el termini establert.

D'acord amb les consideracions anteriors, s'han observat incidències en els vint expedients de la mostra fiscalitzats. Les observacions són les següents:

- En onze modificacions, aprovades per GISA (expedients 24, 25, 27, 29, 54 i 80), per IFERCAT (expedients 26 i 41) i per Infraestructures.cat (expedients 91, 95 i 96), els contractes preveïen la possibilitat genèrica de modificar-los, però en cap d'ells aquesta possibilitat estava prevista de forma clara, precisa i inequívoca. L'única limitació a la modificació que contenien els contractes era que la suma de totes les modificacions no sobrepassés en més o en menys el 20,0% del preu inicial del contracte.
- En catorze modificacions, aprovades per IFERCAT (expedients 26, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 87, 88 i 89), per GISA (expedients 27 i 80) i per Infraestructures.cat (expedients 95 i 96), les modificacions van afectar de forma substancial les condicions essencials de la licitació perquè representaven variacions, positives o negatives, superiors al 20,0% del preu del contracte inicial o bé perquè alteraven substancialment altres condicions establertes en el contracte.

Cal fer menció especial de les modificacions dels contractes de concessió de les estacions dels trams I, II i IV aprovades en el 2010 (expedients 74, 75, 76, 77, 78 i 79) i en el 2014 (expedients 87, 88 i 89). Les modificacions aprovades en el 2010 afectaven els

14. La jurisprudència comunitària es concreta, entre altres, en la sentència del Tribunal de Justícia de la Unió Europea del 29 d'abril del 2004 (*Succi di Frutta*).

següents aspectes bàsics:¹⁵ la retribució del contractista, les penalitzacions per incompliment del contracte, el calendari d'execució de les obres, l'import de la inversió, el finançament aliè del contracte i les causes del reequilibri financer i de resolució del contracte. Les modificacions aprovades en el 2014 van consistir a eliminar de la tarifa tècnica la contraprestació corresponent al cost del manteniment substitutiu que va assumir directament IFERCAT.

La Sindicatura considera que l'entitat d'aquestes modificacions i el fet de no detallar en els expedients respectius les raons d'interès públic que les justificaven van fer que es vulnerés la normativa comunitària i la clàusula 50 dels plecs dels contractes de concessió.

- En onze modificacions, aprovades per IFERCAT (expedients 74, 75, 76, 77, 78 i 79), per GISA (expedients 27, 54 i 80) i per Infraestructures.cat (expedients 91 i 96), no hi constava documentada la justificació de la modificació o no es motivaven suficientment les raons d'interès públic i les causes imprevistes que la justificaven.

A més d'aquestes incidències que corresponen a la mostra d'expedients de modificacions de contractes que s'han esmentat en aquest apartat, en la fiscalització de l'execució de les obres (vegeu la lletra a corresponent al cost de la inversió de l'apartat 2.2.4.1) s'ha observat que en vint contractes no es van tramitar les modificacions positives corresponents a unitats d'obra no previstes en el projecte, a diferències d'amidaments superiors al 10,0% i a sobre-costos acordats amb els contractistes, i en cinc contractes d'obra no es van tramitar les modificacions negatives corresponents a obres pressupostàries incorporades als contractes de concessió. Totes aquestes modificacions s'haurien d'haver tramitat, aprovat i formalitzat d'acord amb les clàusules dels contractes i amb la Llei de contractes que en cada cas els era aplicable.

Oficina Tècnica d'Avaluació

L'Oficina Tècnica d'Avaluació (OTA), creada a mitjans de l'exercici 2011 i dependent de la Direcció General formada per una persona que treballava amb l'ajuda dels tècnics de cadascuna de les gerències era l'encarregada de la valoració de les ofertes tècniques presentades en els procediments oberts i en els negociats sense publicitat amb diversos criteris d'adjudicació i, per tant, també de determinar les ofertes que s'excloïen per anormals o desproporcionades, i d'eleva la proposta de classificació o d'adjudicació a la Mesa de Contractació.

La seva tasca en el període fiscalitzat queda qüestionada principalment en les observacions assenyalades en l'apartat 2.1.4.1 anterior, corresponents a la insuficient justificació de la valoració de les ofertes tècniques (expedients 83, 84, 86, 90, 92 i 94), a la insuficient

15. Aquestes modificacions consten descrites i analitzades en els informes de la Sindicatura de Comptes corresponents a IFERCAT 6/2013, exercicis 2009 i 2010, i 18/2017, exercicis 2011-2014.

motivació de l'exclusió de les ofertes amb valors anormals o desproporcionades (expedients 83 i 84) i a l'adopció de la decisió d'exclusió quan la competència era de l'òrgan de contractació (expedients 83, 84, 86 i 90).

En la sessió del Consell d'Administració del 26 de novembre del 2015 es va acordar suprimir aquesta oficina i traslladar tota la tasca de valoració d'ofertes a les gerències tècniques, les quals mitjançant el corresponent informe tècnic han d'elevat el resultat a la Mesa de Contractació.

Contractes de concessió i la seva comptabilització

Aquesta observació fa referència als tres expedients de concessió d'obra pública que tenen per objecte la construcció, el manteniment i l'explotació de les estacions de la Línia 9 del metro de Barcelona corresponents als trams I, II i IV.

Aquests tres contractes van ser tipificats per IFERCAT com a contractes de concessió d'obres i licitats i adjudicats com a tals per procediment obert d'acord amb la normativa prevista per a aquest tipus de contractes en la LCSP, aplicable als contractes licitats a partir de l'1 de maig de 2008: trams I i II, adjudicats el desembre del 2008 (expedients 37 i 38), i Tram II adjudicat el novembre del 2010 (expedient 51).

Tot i això, en els informes 23/2011 i 6/2013 relatius a IFERCAT (exercicis 2008 i 2009-2010, respectivament) la Sindicatura va concloure que aquests contractes, tal com van ser definits l'objecte i les prestacions en els plecs de clàusules, no complien les característiques que segons la LCSP definien la concessió d'obres públiques, ja que la retribució principal del concessionari no procedia del dret d'explotació de l'obra i no venia determinada en funció de la demanda d'utilització de la infraestructura.

La retribució al concessionari consistia en una tarifa tècnica que es determinava en funció dels costos de la inversió i del seu manteniment més un marge de benefici, tarifa que es modulava en funció del compliment d'uns estàndards de qualitat i de regularitat.

A més, en els plecs de clàusules es va establir que els concessionaris assumirien els riscos de construcció i de disponibilitat de la infraestructura, per la qual cosa i des del punt de vista comptable, aquesta transferència de riscos implicava que les infraestructures objecte de la concessió s'haguessin de comptabilitzar en l'actiu de les empreses concessionàries fins a al data de la seva reversió, i que IFERCAT durant la vigència de la concessió només hagués de comptabilitzar la tarifa tècnica anual en el Compte de pèrdues i guanys. Durant el període 2008-2010 les inversions objecte de la concessió no constaven registrades en l'actiu d'IFERCAT.

La Sindicatura en l'informe 23/2011 IFERCAT (Exercici 2008) va observar que caldria analitzar el desenvolupament d'aquests contractes per a determinar l'efectiva assumpció de

riscos per cadascuna de les parts (IFERCAT i els concessionaris), i comprovar la correcció del criteri de comptabilització de les inversions de les concessions aplicat.

La Sindicatura en l'informe 6/2013, sobre IFERCAT, (Exercicis 2009-2010), d'acord amb les conclusions de l'informe del Grup de Treball de Comptabilitat Nacional, de 12 de juliol del 2011, sobre els contractes de concessió de la L9, va observar que no existia una suficient transferència de riscos a les empreses concessionàries i, per tant, va recomanar que s'haurien de registrar en l'actiu d'IFERCAT la totalitat dels actius vinculats a aquests contractes.

D'acord amb aquestes recomanacions, a partir de l'exercici 2011 IFERCAT va comptabilitzar els contractes de concessió com un arrendament financer, segons les previsions establertes en l'Ordre EHA/3362/2010, del 23 de desembre, pel qual s'aprova l'adaptació del Pla General de Comptabilitat a les empreses concessionàries d'infraestructures públiques, i va reexpressar els comptes anuals de l'exercici 2010 d'acord amb el criteri esmentat.

Aquest fet va suposar la incorporació a l'actiu de les inversions objecte dels contractes de concessió i l'aflorament del corresponent passiu en concepte de deute amb les empreses concessionàries que va passar a computar com a dèficit a efectes del SEC 95.

El 31 de desembre del 2016 els costos de la inversió i el deute amb les empreses concessionàries que constaven registrats en el Balanç d'IFERCAT eren els següents:

- Immobilitzat material, per 2.269,25 M€. L'import de les certificacions d'obra ascendia a 1.994,10 M€, i incloïa les obres i revisions de preus executades per les empreses concessionàries i el cost de les obres prèviament executades per IFERCAT que es s'havien incorporat com a més cost de la inversió dels contractes de concessió. Els restants 275,15 M€ activats en l'immobilitzat corresponien als interessos implícits dels contractes de concessions meritats durant la fase de construcció.
- Creditors per arrendament financer, per 2.374,63 M€. Corresponia al deute amb les empreses concessionàries en concepte d'inversió d'import 1.994,10 M€ (quotes pendents de venciment de la part de la tarifa tècnica destinada a inversió) més 380,53 M€ corresponents als interessos implícits dels contractes de concessió meritats fins al 31 de desembre del 2016 pendents de venciment (interessos meritats no inclosos dins les quotes de la tarifa tècnica ja vençudes).

En l'annex 4.5 es mostra la conciliació a 31 de desembre del 2016 dels costos de construcció de la L9 considerats en l'apartat 2.2.1 d'aquest informe (vegeu quadre 6) amb la comptabilitat d'IFERCAT.

Pel que fa al cost de la inversió de les concessions, cal tenir en compte que el 31 de desembre del 2016 restaven pendents de certificar obres no programades en el PEF del 2016 per import 121,08 M€ (cost futur estimat d'aquelles actuacions pendents d'executar amb el

finançament pendent de determinar), i 4,09 M€ de les que hi constaven programades.

Pel que fa als costos financers de les concessions, cal tenir en compte que:

- Els interessos dels contractes de concessió meritats fins al 31 de desembre del 2016 relatius a les obres acabades es van registrar en el Compte de pèrdues i guanys de l'exercici corresponent per un total acumulat de 1.077,82 M€.
- El deute amb les empreses concessionàries a 31 de desembre del 2016 no inclou els interessos que es meritaran a partir d'aquesta data i fins a la fi de les concessions (3.092,80 M€).

Garanties

Fins al setembre de l'exercici 2009, GISA exigia un percentatge de garantia del 15,0% en els contractes d'execució d'obra civil i del 20,0% quan l'import del contracte superava els 12,02 M€, percentatges que eren superiors als establerts en la normativa de contractació. Aquesta incidència s'ha observat en tots els expedients d'obra adjudicats per GISA en el període 2001-2009 inclosos en la mostra fiscalitzada (expedients 2, 3, 13, 14, 18, 19, 20, 28 i 43).

L'article 36 del TRLCAP (vigent fins a l'1 de maig del 2008) establí un percentatge general de garantia del 4,0% sobre l'import de l'adjudicació, IVA inclòs, que en casos especials podia arribar fins al 10,0%, o al 20,0% quan s'adjudicés a un empresari, la proposta del qual hagués estat inicialment qualificada com a presumptament anormal o desproporcionada. De manera similar, l'article 83 de la LCSP (article 95 del TRLCSP) va establir una garantia del 5,0%, IVA exclòs, amb la possibilitat que en casos especials pogués arribar al 10,0%.

L'entitat justificava aquests percentatges per l'elevat import dels pressupostos de les obres, però aquest no era cap dels supòsits previstos en la llei per elevar la garantia per sobre dels percentatges establerts amb caràcter general.

La fixació d'aquestes garanties en un 15,0% i un 20,0%, a més de superar els percentatges establerts en la normativa de contractació que era d'aplicació en cada període, també restringia la concurrència i conculcava el principi d'igualtat de tracte.

El 23 de setembre de 2009, el Consell d'Administració de GISA va acordar establir les garanties definitives en el 5,0% del preu d'adjudicació, IVA exclòs, per a totes les tipologies de contractes d'execució d'obres, que eren els únics en què s'exigien garanties superiors.

A partir d'aquella data totes les garanties definitives exigides per GISA van quedar establertes d'acord amb la Llei de contractes.

Comunicació al Registre públic de contractes

Quatre contractes adjudicats en els exercicis 2007 i 2008 (expedients 30, 33, 34 i 39), deu modificacions aprovades en el període 2008-2014 (expedients 41, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 87, 88 i 89) i dues pròrrogues aprovades els exercicis 2008 i 2009 (expedients 42 i 45) no van ser comunicats per IFERCAT al Registre públic de contractes, malgrat que així ho requeria l'ordre del Departament d'Economia que regulava el Registre públic de contractes de la Generalitat de Catalunya (Ordre del 26 de febrer de 1997 i, a partir del 16 d'abril del 2013, l'Ordre ECO/47/2013, del 15 de març).

Fraccionament

En dotze expedients s'han observat indicis de fraccionament del contracte, ja que hi ha coincidència en els tres elements essencials del contracte: un mateix subjecte, un mateix objecte i una mateixa causa (finalitat que es persegueix amb el contracte i circumstàncies que motiven la necessitat de contractar) o, tot i que corresponen a diferents objectes contractuals, aquests són inseparables. Els expedients en què s'ha observat aquesta incidència són els següents:

- Contracte menor 62 i el contracte adjudicat per procediment negociat 47, que tenen per objecte l'assistència i l'assessorament en relació amb la regularització patrimonial de terrenys de la Línia 9 (trams I-IV i II-III, respectivament), van ser adjudicats per IFERCAT a una mateixa empresa per un total de 57.825 €. El contracte menor ampliava l'objecte del contracte als trams II i III respecte al que fou adjudicat inicialment mitjançant procediment negociat, que abastava els trams I i IV.
- Les comandes¹⁶ d'IFERCAT 49, 50, 68, 69 i 70 i el contracte menor 66 que, respectivament, tenien per objecte, per una banda, l'assessorament i gestió en el procés d'obtenció de la propietat dels terrenys ocupats per l'edifici cotxera taller de la Línia 9 a la Zona Franca i, per altra banda, la formalització de l'adquisició dels terrenys esmentats, van ser adjudicats a un mateix contractista per un total de 23.500 €. Cal tenir en compte que encara que aquests expedients tenien diferents objectes, l'obtenció de la propietat d'uns terrenys requereix necessàriament la seva adequada formalització i, per tant, els dos objectes eren indissociables.
- Els contractes menors 35 i 36, adjudicats per GISA per un total de 15.900 € a un mateix contractista i en la mateixa data per a la redacció d'estudis referents a la construcció d'un mur pantalla, tenen aspectes relacionats amb l'objecte del contracte. Per tant, es podria desprendre l'existència de fraccionament.

16. Les comandes corresponien a aquells contractes que IFERCAT tramitava amb la sol·licitud corresponent, amb el vistiplau de l'òrgan de contractació i la posterior incorporació de la factura a l'expedient. Els expedients assenyalats, per import es tramitaven igual que un contracte menor.

- Els contractes menors 63 i 64, adjudicats per GISA per un total de 31.465 € a un mateix contractista per a la redacció del projecte constructiu d'un contracte complementari, tenen aspectes relacionats amb l'objecte del contracte i, per tant, es podria desprendre l'existència de fraccionament.

Aquestes incidències relacionades amb els objectes dels contractes, els imports, les dates o els tipus de contractes suposen un incompliment de l'article 74.2 de la LCSP pel que fa als expedients 47, 49, 50, 62, 63, 64, 66, 68, 69 i 70. Els expedients 35 i 36, adjudicats per GISA l'exercici 2007, estaven subjectes al TRLCAP i, d'acord amb la naturalesa jurídica de GISA, pel seu import, la seva contractació només s'havia d'adequar als principis generals de contractació continguts en les directives comunitàries i en la normativa espanyola de contractació. Així, en aquests dos expedients les incidències observades suposen un incompliment dels principis de publicitat i concurrència, igualtat de tracte i no discriminació que establia la normativa esmentada.

En conseqüència, es considera que en tots aquests expedients hi va haver un fraccionament indegut del contracte amb l'objecte de disminuir-ne la quantia i evitar els requisits de publicitat, del procediment o de la forma d'adjudicació que correspondria.

Prohibició de contractar

En l'adjudicació per procediment obert del contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a l'enginyeria d'integració dels sistemes i infraestructures, i coordinació de proves de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.0 a la UTE ATI 4 L9, per import 0,64 M€, es podria haver incorregut en la prohibició de contractar de l'article 60.1.f del TRLCSP, atès que en el moment de la seva adjudicació (el 21 de març del 2011) J.L.Q. era president d'Infraestructures.cat i administrador únic d'una de les empreses que formaven part de la UTE adjudicatària.

2.2. COSTOS DE CONSTRUCCIÓ I FINANÇAMENT

2.2.1. Determinació dels costos de construcció

A partir de l'anàlisi dels PEF d'IFERCAT, dels contractes d'obra i les corresponents certificacions d'obra, i de la informació comptable d'Infraestructures.cat (anteriorment GISA) i d'IFERCAT, la Sindicatura ha considerat que els costos de construcció de la L9 estan integrats pels conceptes següents:

- Import certificat: obres executades valorades al preu del contracte més les revisions de preus, les indemnitzacions, la compensació financera pel canvi de sistema de pagament i altres conceptes certificats (vegeu una descripció més detallada dels conceptes certificats en l'apartat 2.2.2).

Cal assenyalar que l'import d'adjudicació dels contractes d'obra i de concessió d'obra ja incloïa el cost de les assistències tècniques relatives al seguiment i control de les obres (direcció d'obra, control de qualitat, coordinació de seguretat i salut, inspecció d'edificis, auscultació i geotècnia, assistència mediambiental, etc.) que Infraestructures.cat ha portat a terme mitjançant tercers (contractes de serveis) o amb personal propi. Aquests costos es van integrar en el preu dels contractes d'obra per un import equivalent al 6,0% de l'import de licitació en el cas de les obres pressupostàries, i al 3,0% de l'import de licitació en el cas dels contractes de concessió.

El 31 de desembre del 2016, les despeses facturades de les assistències tècniques contractades a tercers eren de 204,18 M€, mentre que els ingressos acumulats obtinguts per GISA/Infraestructures.cat corresponents a la L9 en aplicació d'aquestes percentatges ascendien a 260,89 M€ (dels quals 26,67 M€ estaven pendents de facturar). La diferència de 56,71 M€ estava destinada al finançament dels costos de funcionament de GISA/Infraestructures.cat i IFERCAT (personal, etc.) corresponents al seguiment i control de les obres i representaven un 1,2% de l'import certificat de les obres i revisions de preus de la L9 a 31 de desembre del 2016 (4.598,62 M€). D'acord amb la fiscalització realitzada, la Sindicatura considera raonables i proporcionats els percentatges repercutits als contractistes de les obres i, per tant, els costos inclosos en els contractes d'obra.

- Estudis i projectes: redacció dels estudis i projectes necessaris per a l'execució de les obres (estudis informatius, d'impacte ambiental, geològics i geotècnics, hidrològics, topogràfics, de seguretat i de serveis afectats, i redacció dels avantprojectes i dels projectes constructius). Cal assenyalar que la redacció dels projectes d'obra del túnel del Tram IV es va licitar i adjudicar de forma conjunta amb l'execució de les obres. Per a la resta de trams, l'adjudicació dels projectes es va fer de forma separada de la de l'execució de les obres.

En el cas de les concessions, el cost dels estudis i projectes que a la data de la concessió de les estacions dels trams I, II i IV ja estaven adjudicats es va incorporar als contractes de concessió com a més cost de l'obra a executar per les empreses concessionàries. Aquells estudis i projectes que estaven pendents de redactar van ser elaborats per les empreses concessionàries sota la supervisió de GISA i aprovats pel departament competent en matèria de transport ferroviari. El cost va ser assumit per les empreses concessionàries com a altres costos d'inversió.

- Expropiacions: preu just pagat en les expropiacions de terrenys i construccions afectades per les obres de construcció de la L9. El departament competent en matèria de transport ferroviari és qui va tramitar els procediments d'expropiació forçosa. Segons l'Acord de Govern del 28 de desembre del 2004, s'atribuí a IFERCAT la condició de beneficiari de les expropiacions esmentades, i s'establí l'import de les obligacions econòmiques derivades de la condició de beneficiari que havia d'assumir.

En el cas de les concessions, el cost de les expropiacions corresponents a les estacions

dels trams I, II i IV ja s'havia certificat en la seva totalitat i es va incorporar als contractes de concessió com a més cost de l'obra a executar per les empreses concessionàries.

- Serveis afectats: compensacions pagades als titulars de béns o serveis que estaven dins l'espai destinat a les obres de la L9, per l'import de les despeses suportades per permetre l'execució de les obres al seu pas pel bé o servei afectat (generalment canvis en les conduccions de gas, de fibra òptica, etc.). En aquests casos, IFERCAT no va esdevenir titular del bé sinó que es va limitar a compensar el titular per les despeses incorregudes en la modificació o reposició dels béns o serveis afectats.

En el cas de les concessions, el cost dels serveis afectats corresponents a les estacions dels trams I, II i IV ja s'havia certificat en la seva totalitat i es va incorporar als contractes de concessió com a més cost de l'obra a executar per les empreses concessionàries.

- Convenis: costos assumits per IFERCAT en relació amb obres adjudicades i executades per altres entitats. Són diversos convenis amb l'Ajuntament del Prat de Llobregat i amb l'Institut Metropolità de Promoció del Sòl i Gestió Patrimonial (IMPSOL) per a la urbanització d'espais afectats per la L9, i conveni amb Red Eléctrica per a la construcció d'una subestació elèctrica a la Zona Franca.
- Re inversió: les inversions en manteniment substitutiu de les estacions concessionades van ser assumides per IFERCAT a partir del 2014, d'acord amb el reequilibri i modificació dels contractes de concessió aprovat en aquell exercici (vegeu l'apartat 1.2.1). Les reinversions en obres pressupostàries no es van iniciar fins el 2017 i, per tant, no formen part del cost de la L9 a 31 de desembre del 2016.
- Costos del finançament de les obres:
 - Interessos i comissions dels contractes de préstec destinats al finançament de les obres de la L9, i dels derivats financers contractats per assegurar-ne el tipus d'interès.

Les despeses financeres que s'havien meritat, corresponents a les obres de les estacions dels trams I, II i IV ja executades, que es van incorporar als contractes de concessió consten incloses com a més cost de la inversió a executar per les empreses concessionàries.

- Interessos implícits dels contractes de concessió, que tenen la consideració d'arrendaments financers.

Els costos de construcció no inclouen per la seva naturalesa les despeses operatives corresponents a l'explotació de la línia i el manteniment preventiu i normatiu de les instal·lacions, que porten a terme l'empresa EMT (explotació de la línia), les empreses concessionades (manteniment de les estacions) i Infraestructures.cat (manteniment del túnel). Tampoc

inclouen les despeses d'estructura d'IFERCAT, que és l'empresa titular i administradora única de la L9. Aquestes despeses sí que s'inclouen en les previsions dels estats de tresoreria (cobraments i pagaments) dels diferents PEF (vegeu l'annex 4.8).

En el quadre següent es detalla l'import dels costos de construcció de la L9 meritats a 31 de desembre del 2016 d'acord amb la informació proporcionada per IFERCAT i Infraestructures.cat:

Quadre 6. Costos de construcció de la L9 a 31 de desembre del 2016

Concepte	Obra pressupostària	Obra concessionada	Total a 31.12.2016
Import certificat (a)	2.743.604.550	1.947.611.855	4.691.216.405
Obra	2.251.171.048	1.684.746.468	3.935.917.516
Revisions de preus	409.171.629	253.534.922	662.706.551
Indemnitzacions	61.466.199	1.659.668	63.125.867
Compensació financera	21.614.120	7.670.797	29.284.917
Altres conceptes certificats	181.554	-	181.554
Estudis i projectes (b)	26.661.619	16.513.379	43.174.998
Expropiacions i serveis afectats (b)	30.824.015	23.030.000	53.854.015
Convenis	7.789.892	-	7.789.892
Reinversió	-	198.042	198.042
Total costos de la inversió	2.808.880.076	1.987.353.276	4.796.233.352
Costos financers	717.827.679	1.402.410.502	2.120.238.181
Durant la fase de construcció (c)	280.146.802	324.591.653	604.738.455
Posteriors a la fase de construcció (d)	437.680.877	1.077.818.849	1.515.499.726
Total	3.526.707.755	3.389.763.778	6.916.471.533

Import en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

Notes:

- Els imports dels altres conceptes certificats inclosos en els quadres 8 i 9 d'import 80,05 M€, corresponents a les obres prèviament executades per GISA que es van incorporar com a més import de la inversió dels contractes de concessió, en aquest quadre 6 s'han classificat d'acord amb la seva naturalesa en els conceptes d'estudis i projectes (7,58 M€) i expropiacions i serveis afectats (23,03 M€) dins l'epígraf dels costos de la inversió, i en el concepte de despeses financeres durant la fase de construcció (49,44 M€) de l'epígraf de costos financers, en lloc d'incloure'ls com a import certificat.
- En el cas de les concessions, inclou els projectes (7,58 M€) les expropiacions i serveis afectats (23,03 M€) corresponents a les obres de les estacions dels trams I, II i IV que ja estaven executades a la data d'adjudicació dels contractes de concessió (vegeu el quadre 9) més els projectes a càrrec de les empreses concessionàries inclosos en el PEF de les concessions com a altres costos d'inversió (8,93 M€).
- En el cas de les concessions, inclou les despeses financeres (49,44 M€) corresponents a les obres de les estacions dels trams I, II i IV que ja estaven executades a la data d'adjudicació dels contractes de concessió (vegeu el quadre 9) més els interessos implícits dels contractes de concessió que es van meritats des de la seva formalització fins a la fi de l'execució de les obres (275,15 M€).
- Despesa financera registrada en el Compte de pèrdues i guanys d'IFERCAT fins al 31 de desembre del 2016, que correspon a interessos meritats un cop finalitzada la fase de construcció pels recursos aliens que financen la L9 (préstecs, derivats i contractes de concessió).

Com ja s'ha esmentat en l'apartat 1.2.3, a partir del 2004 els costos relacionats amb la construcció de la L9 es van registrar en els estats financers d'IFERCAT, tant pel que fa a les adjudicacions realitzades per GISA/Infraestructures.cat per compte d'IFERCAT com pel que fa a les adjudicacions i costos suportats directament per IFERCAT. A 31 de desembre del 2016, la conciliació entre els costos que consten en el quadre anterior (6.916,47 M€) amb els que consten registrats en els estats financers d'IFERCAT (6.935,93 M€) es mostres en l'annex 4.5.

2.2.2. Grau d'execució de les obres

A continuació es fa una anàlisi comparativa de l'import aprovat respecte de l'import certificat de les obres finançades amb recursos del pressupost d'IFERCAT (en endavant obres pressupostàries) (vegeu l'apartat 2.2.2.1), i de les obres incloses en els contractes de concessió com a inversió (en endavant obres concessionades) (vegeu l'apartat 2.2.2.2).

L'import aprovat inclou l'import adjudicat més les modificacions autoritzades amb posterioritat. En el cas dels contractes de concessió, a diferència de la resta de contractes, l'import aprovat ja inclou les revisions de preus (les de les obres concessionades que ja estaven executades a la data de la concessió més una estimació de les corresponents a les pendents de construcció).

L'import certificat inclou les obres executades més les revisions de preus, les indemnitzacions, la compensació financera i altres conceptes certificats.

En tots els contractes d'obra es va preveure la revisió de preus, un cop hagués transcorregut un any des de l'adjudicació i s'hagués executat el 20,0% del pressupost total de l'obra (clàusula 2.8 dels plecs base). La seva valoració s'efectua mensualment d'acord amb els índexs de preus oficialment aprovats publicats en el *Butlletí Oficial de l'Estat*, que s'apliquen a la fórmula polinòmica que estableix cada contracte d'entre les contingudes en el Decret 3650/1970, del 19 de desembre, pel que s'aprova el quadre de formules tipus generals de revisions de preus dels contractes d'obres de l'Estat. L'índex de sortida és el del mes de presentació de l'oferta.

Les indemnitzacions estan motivades per l'allargament del termini d'execució d'algunes de les obres per les causes següents, no imputables als contractistes: endarreriment de l'inici de les obres per la manca de disponibilitat dels terrenys, i suspensió o ajornament de les obres per la manca de finançament produïda per les restriccions pressupostàries, l'incompliment de l'Estat del finançament compromès en la disposició addicional tercera de l'Estatut i l'evolució dels mercats financers. L'import de les indemnitzacions està integrat pels sobre-costos indirectes (personal, assegurances, avals, consums, etc.) que els contractistes van justificar que havien incorregut durant el període d'aturada de les obres o d'allargament del

termini d'execució, d'acord amb el que estableix la clàusula 8.4 dels contractes.¹⁷

La compensació financera es deriva de la substitució, a partir del desembre del 2004, del sistema de pagament de les obres mitjançant una única certificació final a la data de recepció (mètode alemany), per certificacions emeses amb periodicitat mensual a càrrec del pressupost a mesura que es van executant les obres. Aquesta compensació correspon als interessos per l'ajornament del pagament de les obres que s'havien meritat fins a la data del canvi de model, d'acord amb el previst en les clàusules dels contractes (clàusula 24.2 dels plecs base¹⁸).

Les indemnitzacions i la compensació financera dels contractes de concessió no corresponen a les obres executades per les empreses concessionàries, sinó que corresponen a les obres de les estacions dels trams I, II i IV executades amb caràcter previ a la concessió, així com a les obres pressupostàries el pagament de les quals (no, en canvi, la seva execució) va ser assumit per la concessionària del Tram II en aplicació de la modificació del contracte de concessió aprovada el 25 d'octubre del 2012.

Els altres conceptes certificats de les obres pressupostàries corresponen a la compensació per l'aplec de materials adquirits a l'inici de les obres per donar compliment als terminis del contracte que, per motius aliens als contractistes, es van allargar (0,31 M€), menys les retencions i penalitzacions a càrrec dels contractistes aplicades segons el previst en les clàusules dels contractes (0,13 M€). En el cas de les obres concessionades els altres conceptes certificats inclouen els costos dels projectes (7,58 M€), serveis afectats i expropiacions (23,03 M€) i les despeses financeres (49,41 M€) corresponents a les obres de les estacions ja executades que es van incorporar als contractes de concessió com a més cost de la inversió.

2.2.2.1. Execució de les obres pressupostàries

La comparació de l'import aprovat i l'import certificat corresponent als contractes d'obres pressupostàries es mostra en el quadre següent:

17. La clàusula 8.4 els contractes establia que, si per motiu del retard en les dates d'ocupació dels terrenys i/o reposició de serveis, no imputable al contractista, s'alterés el Pla d'obres o els rendiments previstos en els annexos del contracte, s'establirien de forma contradictòria els sobrecostos que hagués incorregut el contractista, llevat del cas en què malgrat els esmentats retards i alteracions es pogués establir un nou Pla d'obres, el camí crític del qual no incrementés el termini contractual de l'obra en més de trenta dies, cas en el que el contractista no podria reclamar cap tipus d'extracost o compensació econòmica.

18. La clàusula 24.2 dels contractes d'obra amb pagament previst a la data de la recepció de les obres establia que s'havia d'incloure en la certificació final de les obres l'import de la compensació financera a favor del contractista, el valor total de la qual s'obtidria aplicant mensualment a la relació valorada a origen el tipus d'interès de referència incrementat en el diferencial d'1,84%, càlcul que s'efectuava mensualment fins a la data de l'últim dia del mes en que es produís la recepció de l'obra, capitalitzant en cada mes la compensació financera meritada anteriorment. Cal dir que en produir-se el trencament del mètode alemany, en la primera certificació d'obra parcial es van incloure tant el cost de les obres com la compensació financera que s'havia meritat fins aquella data.

Quadre 7. Grau d'execució de les obres pressupostàries a 31 de desembre del 2016

Tram	Fase					Import certificat						
	Licitat	Adjudicat	Modificat	Modif. (%)	Aprovat	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnit-zació	Compen-sació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat
Tram I	675.657.653	621.153.279	(66.383.460)	(10,7)	554.769.819	605.385.731	109,1	89.265.960	17.858.415	688.693	(6.000)	713.192.799
Tram II	482.827.353	471.628.790	134.562.825	28,5	606.191.615	370.805.788	61,2	61.137.614	-	1.085.123	(6.000)	433.022.525
Tram III	356.999.443	354.505.926	62.602.964	17,7	417.108.890	262.686.313	63,5	34.491.542	1.102.157	104.227	-	298.384.239
Tram IV	546.187.279	540.128.294	106.442.317	19,7	646.570.611	699.812.695	108,2	111.515.621	24.680.831	18.408.891	-	854.418.038
Comú*	446.385.510	386.732.496	63.658.557	16,5	450.391.053	312.480.521	69,4	112.760.892	17.824.796	1.327.186	193.554	444.586.949
Total	2.508.057.238	2.374.148.785	300.883.203	12,7	2.675.031.988	2.251.171.048	84,2	409.171.629	61.466.199	21.614.120	181.554	2.743.604.550

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

* Instal·lacions comunes als diferents trams, principalment, sistemes de comunicació, distribució d'energia, tancament d'andanes, escales mecàniques i ascensors, sistemes de peatge i màquines distribuïdores automàtiques de bitllets.

L'import aprovat, inclòs en el quadre 7, de 2.675,03 M€, mostra una diferència de 242,73 M€ respecte a l'import de les obres adjudicades més les modificacions que consten en el quadre 4, Contractació de la L9, exercicis 2000-2016, per import de 2.917,76 M€. L'explicació d'aquestes diferències és la següent:

- Hi ha dos contractes, adjudicats el 29 de gener del 2004 i el 24 de desembre del 2010 de 0,93 M€ i 59,08 M€, respectivament, que no s'han arribat a executar. El primer correspon a un aparcament a l'estació de Fondo del Tram IV que no es va arribar a fer tot i haver formalitzat el contracte. L'altre correspon a l'Estació intermodal del Prat de Llobregat (Tram I) que no es va poder formalitzar per manca del finançament previst. Aquests dos expedients estan inclosos en el quadre 4, ja que consten adjudicats durant el període de fiscalització, però no s'han tingut en compte en el quadre 7 per determinar el grau d'execució de les obres pressupostàries, ja que es va desistir d'executar-los.
- Hi ha vuit contractes d'un total de 177,74 M€ que tenen per objecte part de les obres de les estacions dels trams I, II i IV que havien estat adjudicades per GISA abans de la seva concessió. Les empreses concessionàries es van subrogar en aquests vuit contractes i, per tant, el seu import forma part de l'import aprovat de les obres concessionades (vegeu el quadre 8).
- Hi ha tres contractes adjudicats per Infraestructures.cat per un total de 4,98 M€ que tenen per objecte noves obres pressupostàries a pagar per l'empresa concessionària del Tram II, que es van incorporar al contracte de concessió d'acord amb la modificació aprovada el 25 d'octubre del 2012. Infraestructures.cat els va adjudicar amb posterioritat a la seva incorporació al contracte de concessió. Aquestes obres formen part de l'import aprovat de les obres concessionades (vegeu el quadre 8).

Els imports que consten inclosos en el quadre 7 s'han comprovat mitjançant una mostra, seleccionada a criteri de l'auditor, de vint-i-vuit expedients amb un import aprovat de 2.196,98 M€ i un import certificat de 2.469,00 M€ (vegeu l'annex 4.6), que cobreix el 82,1% de l'import total aprovat i el 90,0% de l'import total certificat (vegeu l'apartat 2.2.4.1).

Per a determinar el grau d'execució de les obres pressupostàries s'ha comparat l'import aprovat dels contractes d'obra (suma de l'import d'adjudicació més les modificacions posteriors) amb l'import certificat sense tenir en compte les revisions de preus, les indemnitzacions, la compensació financera i els altres conceptes certificats ja que, tot i que estan previstos en les clàusules dels contractes, no estan inclosos dins del preu d'adjudicació.

L'execució de les obres pressupostàries a 31 de desembre del 2016 era del 84,2% pel conjunt de la L9. En els trams I i IV l'import executat superava l'import aprovat en un 9,1% i

un 8,2%, respectivament, mentre que en els trams II i III l'execució estava al voltant del 62,0%, i en la part comuna en el 70,0% (vegeu el quadre 7).

El resultat de la fiscalització dels imports certificats i del grau d'execució es presenta en l'apartat 2.2.4.1.

2.2.2.2. Execució de les obres concessionades

La comparació de l'import aprovat i de l'import certificat de les obres incloses en la inversió dels contractes de concessió es mostra en el quadre següent:

Quadre 8. Grau d'execució de les obres concessionades a 31 de desembre del 2016

Tram	Fase						Import certificat						
	Licitat	Adjudicat (a)	Modificat	Modif. (%)	Aprovat (b)	Aprovat obra (c)	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats (d)	Total certificat
Tram I	876.374.217	876.379.521	(5.575)	-	876.373.946	709.429.411	709.429.411	100,0	144.284.776	-	-	22.659.758	876.373.946
Tram II	663.873.947	663.873.947	70.496.790	10,6	734.370.737	625.198.241	506.745.735	81,1	68.832.661	1.659.668	7.670.797	25.916.069	610.824.930
Tram IV	526.964.924	526.948.235	15.131.761	2,9	542.079.996	470.090.811	468.571.322	99,7	40.417.485	-	-	31.473.621	540.462.427
Total	2.067.213.088	2.067.201.703	85.622.976	4,1	2.152.824.679	1.804.718.463	1.684.746.468	93.4	253.534.922	1.659.668	7.670.797	80.049.448	2.027.661.303

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

Notes:

- (a) L'import adjudicat inclou el corresponent a obres (1.736,84 M€), revisions de preus (241,01 M€), indemnitzacions (1,66 M€), compensació financera (7,67 M€), projectes (7,66 M€), serveis afectats i expropiacions (22,92 M€) i despeses financeres (49,44 M€) (vegeu els apartats 2.2.1 i 2.2.2).
- (b) L'import aprovat de les obres concessionades es correspon amb el de la inversió a executar per les empreses concessionàries segons els contractes adjudicats i les posteriors modificacions aprovades. IFERCAT paga aquest import al contractista mitjançant la tarifa tècnica que inclou addicionalment el pagament d'altres conceptes (vegeu el quadre 4).
- (c) L'import aprovat de l'obra no inclou les revisions de preus, les indemnitzacions, la compensació financera i els altres conceptes (projectes, serveis afectats, expropiacions i despesa financera) que consten inclosos en l'import de la inversió a executar per les empreses concessionàries.
- (d) Els altres conceptes certificats corresponen al imports inclosos en les actes de comprovació de l'obra ja executada a la data d'adjudicació de les concessions en concepte de projectes, serveis afectats, expropiacions i despesa financera.

Quadre 9. Obres concessionades certificades fins al 31 de desembre del 2016

Tram	Obres ja executades incorporades als contractes de concessió						Obres executades durant la concessió					Total certificat
	Obra	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats*	Total actes de comprovació	Obra	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Total relacions valorades	
Tram I	314.489.860	67.020.096	-	-	22.659.758	404.169.714	394.939.552	77.264.680	-	-	472.204.232	876.373.946
Tram II	309.147.239	47.279.086	1.659.668	7.670.797	25.916.069	391.672.859	197.598.496	21.553.575	-	-	219.152.071	610.824.930
Tram IV	266.700.159	36.896.806	-	-	31.473.621	335.070.586	201.781.162	3.520.679	-	-	205.391.841	540.462.427
Total	890.337.258	151.195.988	1.659.668	7.670.797	80.049.448	1.130.913.159	794.409.210	102.338.934	-	-	896.748.144	2.027.661.303

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

* Els altres conceptes certificats corresponen al cost dels projectes (7,58 M€), als serveis afectats i expropiacions (23,03 M€), i a la despesa financera (49,44 M€) de les obres ja executades que es van incorporar als contractes de concessió a la data d'adjudicació.

L'import aprovat del quadre 8 inclou a més de les obres corresponents a les estacions objecte de la concessió, 1.804,72 M€, les revisions de preus, les indemnitzacions, la compensació financera i altres conceptes certificats meritats fins a la data (348,10 M€). Per al càlcul del grau d'execució s'ha considerat exclusivament l'import de l'obra.

Pels tres contractes de concessió d'obra, s'ha verificat la correspondència de l'import aprovat que consta en el quadre 8, de 2.152,82 M€, amb l'import inclòs en els contractes adjudicats i les successives modificacions aprovades fins al 31 de desembre del 2016 (vegeu el quadre 4).

L'import certificat inclou les obres certificades pels adjudicataris de les obres incorporades als contractes de concessió ja executades a la data de la concessió, d'acord amb les actes de comprovació formalitzades per a cada tram pels contractistes adjudicataris, les empreses concessionàries i GISA. També inclou l'import de les obres executades amb posterioritat a la formalització del contracte de concessió, d'acord amb les relacions valorades emeses fins al 31 de desembre del 2016. El detall dels imports certificats corresponents a les actes de comprovació i a les obres executades durant la concessió es mostra en el quadre 9.

S'ha verificat la correspondència de l'import certificat fins a 31 de desembre del 2016 que consta en el quadre 8, de 2.027,66 M€, mitjançant una mostra de dotze expedients d'obres executades durant la concessió de 595,69 M€ (vegeu l'annex 4.7), i amb la totalitat de les actes de comprovació de l'obra executada incorporada a la concessió de 1.130,91 M€. L'import verificat correspon a certificacions i relacions valorades d'un total de 1.646,55 M€, a projectes de 7,58 M€, a serveis afectats i expropiacions de 23,03 M€ i a despeses financeres de 49,44 M€, i cobreix en conjunt el 85,2% de l'import total certificat de les obres concessionades (vegeu l'apartat 2.2.4.1).

L'execució de les obres concessionades a 31 de desembre del 2016 va ser del 93,4% pel conjunt de la L9. En els trams I i VI l'execució va ser del 100,0% i del 99,7%, respectivament, mentre que en el Tram II, va ser d'un 81,1%.

El resultat de la fiscalització dels imports certificats i del grau d'execució es presenta en l'apartat 2.2.4.1.

2.2.3. Pla economicofinancer (PEF)

El PEF de la L9 és una previsió del conjunt de tots els ingressos i despeses derivats de la seva construcció i explotació: costos de construcció i reposició d'aquesta infraestructura, ingressos i despeses que es derivaran de la seva explotació, i recursos propis, subvencions

i operacions d'endeutament necessaris per al seu finançament.

Com ja s'ha esmentat en l'apartat 1.2.1, el PEF de la L9 va estar integrat dins del PEF de GISA, entitat encarregada de la seva construcció, fins que el Govern de la Generalitat va atribuir a IFERCAT el caràcter d'administrador únic de la L9 i acordà que se subrogués en la totalitat dels drets i obligacions respecte als encàrrecs de la L9.

El Govern de la Generalitat va aprovar per primer cop un PEF individualitzat de la L9, integrat dins del PEF de GISA, el 17 de juny del 2003, i el primer PEF d'IFERCAT el 5 d'octubre del 2004. El PEF d'IFERCAT en vigor a 31 de desembre del 2016 era l'aprovat el 6 de setembre del 2016.

Amb anterioritat al juny del 2003, els costos de la L9 constaven recollits en els acords de Govern d'encàrrec a GISA de la construcció d'aquesta infraestructura. En els acords d'encàrrec es preveia el pagament ajornat de les obres (mètode alemany) i el seu finançament mitjançant aportacions de la Generalitat amb càrrec als pressupostos de la Direcció General de Ports i Transports durant el període 2004-2012, que s'incrementarien en l'import necessari per fer front als interessos corresponents al cost de finançament de l'actuació i les revisions de preus que corresponguessin.

En l'annex 4.8 es mostren els encàrrecs anteriors al 10 de desembre del 2002 i els PEF des del 2003 fins al 2016.

A continuació s'analitza l'evolució del cost de la inversió de la L9 i del seu finançament previstos des dels primers encàrrecs fins al PEF en vigor el 31 de desembre del 2016. Els ingressos i despeses derivats de l'explotació de la línia no formen part de l'abast d'aquest informe (vegeu l'apartat 1.1.1).

Evolució del cost previst de la inversió de la L9

El cost de la inversió segons els encàrrecs inicials i els PEF de la L9 era el següent:

Quadre 10. Cost previst de la inversió de la L9

Concepte	Pressupostari	Concessionable (d)	Total cost construcció
Obra	1.966.640.517	-	1.966.640.517
Altres (projectes)	815.770	-	815.770
Encàrrec inicial (a)	1.967.456.287	-	1.967.456.287
Obra	2.549.215.859	-	2.549.215.859
Altres (projectes)	4.264.021	-	4.264.021
Encàrrecs fins al 31.12.2002 (2001-2012) (b)	2.553.479.880	-	2.553.479.880
Obra	2.371.545.690	-	2.371.545.690
Revisió de preus	327.915.517	-	327.915.517
Altres	-	-	-
PEF 2003 dins PEF GISA (2002-2012)	2.699.461.207	-	2.699.461.207
Obra	2.349.758.621	-	2.349.758.621
Revisió de preus	375.961.047	-	375.961.047
Altres	-	-	-
PEF 2004 IFERCAT (2002-2053)	2.725.719.668	-	2.725.719.668
Obra	2.558.968.165	2.376.548.221	4.935.516.386
Revisió de preus	427.086.207	393.603.448	820.689.655
Altres (c)	65.921.911	78.937.192	144.859.103
PEF 2008 IFERCAT (2002-2053)	3.051.976.283	2.849.088.861	5.901.065.144
Obra	2.874.088.394	2.122.603.345	4.966.691.739
Revisió de preus	490.242.418	284.664.363	774.906.781
Altres (c)	70.685.976	81.618.2262	152.304.202
PEF 2010 IFERCAT (2008-2055)	3.435.016.788	2.488.885.934	5.923.902.722
Obra	3.028.839.242	1.814.046.930	4.842.886.172
Revisió de preus	590.185.457	258.726.301	848.911.758
Altres (c)	170.053.344	80.051.448	250.104.792
PEF 2016 IFERCAT (2016-2060)	3.789.078.043	2.152.824.679	5.941.902.722

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir dels encàrrecs i dels PEF de la L9.

Notes:

- Encàrrecs a GISA de la construcció de la L9 aprovats en els acords de Govern anteriors al 10 de desembre del 2002.
- Imports segons l'Acord de Govern del 10 de desembre del 2002.
- Inclou projectes, serveis afectats, expropiacions, noves necessitats i convenis corresponents tant a les obres pressupostàries com a les obres concessionades.
- Els PEF 2008 i 2010 inclouen les estacions dels trams I, II, III i IV que es preveia construir mitjançant contractes de concessió. En canvi, el PEF 2016 només inclou la inversió de les estacions dels trams I, II i IV corresponents als contractes de concessió formalitzats, ja que no estava prevista la concessió de les estacions del Tram III, i el seu cost es va incorporar a obra pressupostària.

La primera actuació corresponent a la L9 va ser la de la redacció del projecte del Tram IV que va ser adjudicada per GISA l'exercici 2000 per 0,82 M€.

El cost de construcció de la L9 previst en els diversos acords de Govern d'encàrrec a GISA de la construcció d'aquesta infraestructura emesos durant l'exercici 2001 va ser de 765,51 M€. Aquest import incloïa els costos del Tram IV i el túnel dels trams II i III. Durant l'exercici 2002 es va encomanar a GISA la resta d'obres de construcció d'aquesta infraestructura per un import total de 1.201,13 M€.

El cost total inicial de la L9 ascendí a 1.967,46 M€. Aquest import incloïa el cost de l'obra abans esmentat per import de 1.966,64 M€, que incloïa la compensació financera per l'ajornament

del pagament (mètode alemany), i el cost de redacció de projectes per import de 0,82 M€.

El 10 de desembre del 2002, el Govern de la Generalitat va aprovar la modificació de les inversions ja encomanades per un import total de 582,57 M€, que va fer que el cost de la inversió fos de 2.549,21 M€. A més es va encarregar a GISA la redacció de projectes de la L9 per 3,45 M€. Aquest increment de la inversió corresponia principalment al desplaçament de la bifurcació dels trams I i II des de Parc Logístic a Gornal, amb la construcció de quatre noves estacions (Europa, Fira, Gornal i Zona Franca Litoral); al perllongament del Tram II fins al riu Llobregat, amb la construcció de les cotxeres de la Zona Franca; i al perllongament de la L4 juntament amb la L9 fins a l'estació del tren d'alta velocitat de la Sagrera.

El PEF de la L9 del 2003 de GISA incloïa una inversió de 2.699,46 M€, amb un increment de 145,98 M€ respecte del PEF anterior. Al cost de la inversió s'hi van incorporar les revisions de preus previstes de 327,92 M€, i es va reduir l'import de les obres en 177,67 M€ principalment per no haver inclòs el cost dels encàrrecs corresponents al perllongament de la L4 (156,11 M€). Tampoc s'hi va incloure el cost de redacció dels projectes (4,27 M€).

El PEF del 2004 d'IFERCAT ascendia a 2.725,72 M€, ja que s'hi van incorporar noves revisions de preus per 48,05 M€, mentre que el cost de les obres va disminuir en un import net de 21,79 M€. Cal assenyalar que en aquest PEF es va efectuar una redistribució del pressupost de les obres des dels trams I i III cap als trams II i IV (255,99 M€, incloses les revisions de preus corresponents).

Durant els exercicis 2005-2008 IFERCAT, amb l'autorització del Govern de la Generalitat, va encarregar noves actuacions a GISA i també la modificació de les que ja li havien estat prèviament encomanades per la Generalitat per un total de 1.027,15 M€, a incorporar al següent PEF d'IFERCAT juntament amb la revisió de preus associada. Les noves actuacions corresponien, principalment, a la modificació del traçat del Tram I al nucli urbà del Prat i a l'Aeroport, amb la construcció de tres noves estacions (Prat Estació, la Ribera i Aeroport Terminal de Càrrega) i l'ampliació en cinc quilòmetres de la línia. També s'hi va afegir la construcció de la Nova estació Zona Franca en el Tram II (actualment Riu Vell). A més, es van encarregar noves instal·lacions, principalment de les estacions del Tram IV i del viaducte del Tram II, i s'hi van incorporar els projectes al cost de la inversió. Les actuacions prèviament encarregades que van ser modificades corresponien, bàsicament, als túnels dels trams I i II i al perllongament de la L4.

A finals del juliol del 2008 el Govern va aprovar el nou model contractual basat en la concessió de les obres de les estacions i un nou PEF en què la inversió total assolí els 5.901,07 M€. En el PEF del 2008 es van considerar com a concessionables tant les inversions dels contractes de concessió dels trams I i IV que es licitarien i adjudicarien abans de la fi d'aquell exercici com les dels trams II i III que es preveïen adjudicar més endavant.

El PEF del 2008 va suposar un increment del cost de la inversió de 3.175,35 M€ respecte del

PEF del 2004, 996,09 M€ dels quals corresponien a l'obra dels encàrrecs fins al febrer del 2008 i 1.589,67 M€ a l'increment del cost de l'obra incorporat en el nou PEF, 444,73 M€ a l'increment de la revisions de preus i 144,86 M€ a altres conceptes que per primer cop es van incloure en el PEF (projectes, serveis afectats, expropiacions, noves necessitats, etc.).

L'increment de 1.589,67 M€ del cost de la L9 que es va incorporar en el PEF del 2008 corresponia principalment a les estacions concessionables (877,89 M€ pel conjunt dels quatre trams), al perllongament L4 en el Tram IV (145,55 M€), a l'increment del cost del túnel de Zona Universitària a Mandri en el Tram III (126,80 M€), al perllongament del Tram I fins Polígon Pratenc (98,00 M€), a la nova tuneladora i obres complementàries en el túnel del Tram II (99,45 M€), i a les obres no concessionables de l'Estació intermodal del Prat del Tram II (80,00 M€).

El 6 de juliol del 2010, el Govern va aprovar el tercer PEF d'IFERCAT amb una inversió total de 5.923,90 M€, que suposava un increment de 22,84 M€ respecte al PEF del 2008. El principal increment del cost corresponia als sistemes de telecomunicacions i de distribució d'energia (67,05 M€) i al túnel del Tram III (17,99 M€), que es va compensar, en part, amb la reducció neta, del cost de les estacions dels trams I, III i IV (55,77 M€). A més, es van classificar a instal·lacions no concessionables diverses claus d'obra, per import de 330,77 M€ que en el PEF del 2008 constaven incloses com a obra de les estacions concessionables per import de 329,90 M€. Aquestes claus d'obra corresponien a tancaments d'andanes, sistemes de peatge, ascensors, escales mecàniques i màquines distribuïdores de títols de transport.

El PEF del 2010 va ser elaborat a partir de diversos supòsits que no es van complir, com és el cas de l'adjudicació de les obres de les estacions del Tram III prevista per a l'any 2013 que no es va arribar a licitar. A més, durant el període 2011-2014, es van aprovar diverses modificacions i reequilibris dels contractes de concessió. Tots aquests factors van fer necessari actualitzar el PEF, que finalment fou aprovat el 6 de setembre del 2016 amb un cost de la inversió de 5.941,90 M€, i un increment net de 18,00 M€ respecte el PEF aprovat el 2010.

Així, en el PEF del 2016 es va ajustar l'import de la inversió a l'obra efectivament certificada fins el 31 de desembre del 2015 (4.787,77 M€), i s'hi va afegir l'import de les certificacions previstes pels exercicis 2016 a 2018 (100,33 M€). A més s'hi va incloure com a inversió no programada, el cost estimat d'aquelles actuacions amb el finançament pendent de determinar (1.053,80 M€).

Com s'ha dit, respecte a les previsions del 2010, el cost total de la inversió va augmentar en 18,00 M€, que corresponien al Tram III i a instal·lacions. Pel que fa al Tram III s'observa un increment del cost de les obres del túnel (85,10 M€), mentre que es va reduir el cost de les estacions (69,88 M€). En les instal·lacions, destaca la incorporació d'una bossa per a noves actuacions sense detallar de 90,06 M€ procedent de la reducció del cost del perllongament de la L4 (87,38 M€).

Evolució del finançament previst de la L9

La previsió del finançament tant de la inversió com de l'exploració¹⁹ de la L9 segons els encàrrecs inicials i els PEF de la L9 era la següent:

Quadre 11. Finançament previst de la L9 (inversió i explotació)

Concepte	Cobraments
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya	2.281,30
Encàrrecs inicials (2001-2012)	2.281,30
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya	3.606,31
Desemborsament de crèdits bancaris	3.369,48
PEF 2003 dins PEF GISA (2002-2012)	6.975,79
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya	800,00
Desemborsament de crèdits bancaris (a)	13.041,89
Cànon d'ús de la infraestructura	8.715,28
Altres ingressos	691,30
PEF 2004 IFERCAT (2002-2053)	23.248,47
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya	700,00
Aportacions de capital de l'Estat (disposició addicional tercera de l'Estatut)	1.943,05
Subvenció corrent de la Generalitat (tarifa tècnica concessions)	9.896,48
Disposicions préstecs del BEI	1.300,00
Altres préstecs	2.515,60
Cànon ferroviari	3.052,78
Ingressos de manteniment i energia elèctrica (ATM/TMB)	1.145,68
Altres ingressos	19,36
PEF 2008 IFERCAT (2002-2053)	20.572,95
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya	700,00
Aportacions de capital de l'Estat (disposició addicional tercera de l'Estatut)	1.245,00
Subvenció corrent de la Generalitat (tarifa tècnica concessions)	10.815,00
Disposicions préstecs del BEI	1.800,00
Altres préstecs	2.521,10
Cànon ferroviari	9.469,11
Ingressos de manteniment i energia elèctrica (ATM/TMB)	3.968,25
Altres ingressos (b)	1.529,98
Cobrament inicial dels concessionaris (obres executades per IFERCAT)	1.431,16
PEF 2010-IFERCAT (2008-2055)	33.479,60
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya	2.590,31
Subvenció corrent de la Generalitat	7.118,67
Altres préstecs	2.754,73
Cànon ferroviari	12.747,47
Altres ingressos	951,08
PEF 2016-IFERCAT (2016-2060)	26.162,26

Imports en milers d'euros, IVA inclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir dels encàrrecs i dels PEF de la L9.

Notes:

- (a) El desemborsament de crèdits bancaris incloïa: préstecs d'entitats financeres (10.019,28M€), préstecs del BEI (1.300,00M€), línia de crèdit per a necessitats de finançament temporals (686,49M€), emissió de bons (600,00M€) i crèdit destinat al finançament de l'IVA (436,12M€). Els préstecs d'entitats financeres incloïen els destinats a la construcció de les obres (183,63M€) més els destinats al finançament posterior al període constructiu (9.835,65M€), dels quals 7.186,61M€ corresponien al finançament de la Tresoreria per un termini estimat de sis anys, 2.409,04M€ a la reposició de les inversions estimada a vint anys i 240,00M€ al refinançament del deute (20,0% dels préstecs del BEI i 40,0% dels bons).
- (b) Els altres ingressos inclouen les devolucions d'IVA (1.513,29M€) i ingressos diversos (16,69M€).

19. Els ingressos i despeses de l'exploració de la línia no formen part de l'abast d'aquest informe (vegeu l'apartat 1.1.1).

En els encàrrecs inicials efectuats pel Govern de la Generalitat a GISA es va preveure que les obres es finançarien mitjançant aportacions de la Generalitat per 2.281,30 M€, que s'incrementarien en l'import necessari per a fer front als interessos del finançament de les actuacions i les revisions de preus que corresponguessin.

En el PEF del 2003 (vegeu el quadre 23) el finançament de la inversió, incloses les revisions de preus i els interessos derivats del seu finançament, s'efectuava mitjançant préstecs bancaris contractats per GISA (3.369,48 M€) que serien retornats amb les aportacions de la Generalitat amb càrrec als seus pressupostos (3.606,31 M€).

En el PEF d'IFERCAT aprovat en 2004 (vegeu el quadre 24), a més dels costos de la inversió i dels interessos derivats del seu finançament, s'hi va incorporar el cost de la reposició dels actius i les despeses d'estructura d'IFERCAT. La inversió es finançava amb préstecs bancaris (2.083,63 M€), 1.300,00 M€ dels quals procedien del Banc Europeu d'Inversions (BEI), i aportacions de capital de la Generalitat (800,00 M€). La reposició d'actius i les despeses d'explotació (despeses d'estructura d'IFERCAT i interessos dels préstecs), el reemborsament dels préstecs d'inversió, i la distribució de dividendes corresponents al retorn de l'aportació de la Generalitat estava previst que fossin finançats amb préstecs bancaris (10.958,26 M€). El reemborsament d'aquests préstecs estava previst efectuar-lo mitjançant el cobrament del cànon ferroviari²⁰ (8.715,28 M€), d'altres ingressos (691,30 M€) i d'excedents de tresoreria (1.052,32 M€). L'any 2053, final de la vigència del PEF, restarien pendents de devolució 499,36 M€ (saldo dels deutes a llarg termini).

En el PEF del 2008 (vegeu el quadre 25) la principal modificació en l'estructura del finançament de la L9 corresponia al finançament dels contractes de concessió mitjançant una nova subvenció de la Generalitat destinada al pagament de la tarifa tècnica (9.896,48 M€), i les aportacions de l'operadora de la línia, Transport Metropolità de Barcelona (TMB), per a pagar l'energia elèctrica i les despeses de manteniment de les estacions (1.145,68 M€). Cal assenyalar que la tarifa tècnica de les concessions es va finançar amb subvencions corrents de la Generalitat, tot i que una part de l'import estava destinada a pagar les obres (3.293,24 M€), i una altra part, les despeses d'explotació i costos de reposició (6.603,24 M€).

Pel que fa a l'obra no concessionada, es va incorporar l'aportació de l'Estat en aplicació de l'establert en la disposició addicional tercera de l'Estatut que es preveia rebre durant el període 2009-2013 (1.943,05 M€), mentre que els préstecs del BEI (1.300,00 M€) es van mantenir al mateix nivell que en el PEF del 2004. El reemborsament dels préstecs (3.815,60 M€), estava previst que s'efectués principalment mitjançant els recursos procedents del cànon ferroviari (3.052,78 M€), aportacions de capital de la Generalitat (700,00 M€) i altres ingressos (19,36 M€).

20. En el PEF del 2004 de la L9 es va preveure que l'operador del servei de transport de viatgers pagaria a IFERCAT una cànon per la utilització efectiva de la infraestructura, d'acord amb l'article 79 de la Llei 31/2002, de 30 de desembre, de mesures fiscals i administratives, relatiu a la prestació del servei de transport públic subterrani de viatgers de Barcelona. Aquest article posteriorment va ser derogat per la Llei 4/2006, de 31 de març, ferroviària, que en el seu article 57, modificat per la Llei 16/2008, de 23 de desembre, de mesures fiscals, va regular el règim jurídic, la meritació i la gestió del cànon ferroviari com a taxa a percebre per IFERCAT.

El nou sistema de finançament va suposar una reducció dels préstecs bancaris en 9.226,29 M€, dels ingressos d'exploració en 5.188,76 M€ i de les aportacions de capital en 100,00 M€, respecte al previst en el PEF del 2004, finançament que va ser substituït per subvencions de la Generalitat i aportacions de l'Estat (11.839,53 M€). A més les necessitats de finançament es van reduir en 2.675,52 M€.

El PEF 2010 (vegeu el quadre 26) mostra un increment del finançament de la L9 respecte al que preveia el PEF del 2008 de 12.906,65 M€. Aquest increment correspon, principalment, al cànon ferroviari (6.416,33 M€), que va passar de 3.052,78 M€ a 9.469,11 M€, a les aportacions de TMB per al pagament de l'energia elèctrica i el manteniment de les estacions (2.822,57 M€) i a la subvenció de la Generalitat per al pagament de la tarifa tècnica (918,52 M€). Pel que fa al cànon ferroviari, cal tenir en compte que en el PEF del 2008 es va incloure sota aquest concepte la previsió dels ingressos corresponents exclusivament a l'ús del túnel (3.052,78 M€), mentre que en el PEF del 2010 ja es va establir que el cànon ferroviari incloïa tant els ingressos corresponents a l'ús del túnel (6.224,70 M€) com els corresponents al finançament de les despeses de manteniment de les infraestructures viàries (1.938,30 M€) d'acord amb el que establia l'article 57 de la Llei 4/2006, del 31 de març, ferroviària, modificat per l'article 30 de la Llei 16/2008, del 23 de desembre, de mesures fiscals i financeres. La resta dels increments detallats es deriven de la refacturació a TMB dels consums d'energia elèctrica i manteniment d'acord amb el conveni formalitzat l'1 d'agost del 2008 amb EMT i FMBSA, i de les modificacions i reequilibris dels contractes de concessió dels trams I i IV aprovats l'exercici 2010.

També es van incloure en el PEF del 2010 nous recursos que no s'havien considerat anteriorment, com són les devolucions d'IVA (1.513,29 M€) i l'import que es preveia cobrar a les empreses concessionàries a la data de formalització dels contractes de concessió corresponent a la inversió que prèviament hagués estat executada (1.431,16 M€). El desembre del 2008 ja s'havien cobrat per aquest concepte 781,90 M€ corresponents a les concessions dels trams I i IV, però no s'havia inclòs la seva previsió en el PEF del 2008, ja que aquell PEF havia estat aprovat amb anterioritat als cobraments esmentats, el 29 de juliol del 2008.

Finalment cal assenyalar que la subvenció de l'Estat corresponent a la disposició addicional tercera de l'Estatut es va reduir en 698,05 M€, import que corresponia a l'aportació prevista per a l'exercici 2009 que l'Estat no va transferir (676,48 M€) i a la regularització de les aportacions del 2010 al 2013 (21,57 M€). La disminució de l'aportació de l'Estat va ser compensada amb un increment de 500,00 M€ dels préstecs del BEI.

El PEF del 2016 (vegeu el quadre 27) mostrava una reducció del finançament previst de 7.317,34 M€ respecte del PEF del 2010, ja que tot i haver actualitzat l'IVA del 16,0% al 21,0%, només incloïa els ingressos a percebre a partir del 2016 (no hi constaven, per tant, els préstecs ja disposats ni els ingressos d'exploració percebuts en exercicis anteriors), i no contemplava la previsió del finançament necessari per a portar a terme les inversions que el 31 de desembre estaven pendents d'executar i no s'havien programat.

Les principals fonts de finançament previstes en el PEF del 2016 eren el cànon ferroviari

(12.747,47 M€), les subvencions de la Generalitat per al finançament de les despeses d'exploració i de les inversions de les concessions (7.118,67 M€ i 2.590,31 M€, respectivament), i altres préstecs per 2.754,73 M€ (per al finançament de la reinversió, 2.541,66 M€, i per disposicions d'una nova pòlissa de crèdit, 213,07 M€).

Pel que fa al cànon ferroviari, cal tenir en compte que en el PEF del 2016 es van integrar sota aquest concepte a més dels ingressos per l'ús del túnel (8.016,61 M€) i per al manteniment de les infraestructures viàries (1.443,17 M€), la part del cànon ferroviari destinat a finançar les despeses de manteniment de les estacions (2.314,85 M€) i el consum d'energia elèctrica (804,00 M€), que en el PEF del 2010 s'havien consignat de forma separada per un total de 3.968,25 M€. En conjunt, per tant, la previsió del conjunt d'aquest ingressos va disminuir en un 9,1% en el PEF del 2016 respecte del PEF del 2010.

2.2.3.1. Execució del PEF a 31 de desembre del 2016: Inversió

El cost de construcció de la L9 que recull el PEF d'IFERCAT aprovat el 6 de setembre del 2016 ascendia a 5.941,90 M€ (vegeu el quadre 10). Aquest import inclou:

- Obres programades: import certificat fins al 31 de desembre del 2015 (4.446,27 M€) i la previsió de les obres a executar en els exercicis 2016, 2017 i 2018 (100,33 M€).
- Obres no programades: import certificat fins al 31 de desembre del 2015 (341,50 M€), més la previsió de les obres pendents (1.053,80 M€).

Les obres no programades són aquelles que en el PEF del 2016 no tenien una data prevista de posada en funcionament (ja siguin obres acabades o pendents d'executar). Cal tenir en compte que part d'aquestes obres ja s'havien executat amb anterioritat a 31 de desembre del 2015, d'acord amb el previst en els PEF anteriors. Com ja s'ha esmentat en l'apartat anterior, les obres no programades pendents d'acabar no tenien un finançament previst en el PEF del 2016.

Les principals obres no programades eren les estacions, el túnel i les instal·lacions del Tram III, el perllongament del Tram II fins al polígon pratenc (obres del viaducte i de l'estació), el condicionament i les instal·lacions de les deu estacions del Tram II que encara no s'havien posat en funcionament (Camp Nou, Provençana, Foneria, Ciutat de la Justícia, Foc i Motors i les quatre estacions del viaducte de la Zona Franca), l'estació de Sagrera-TAV del Tram IV, les interconnexions del Tram III amb els trams II i IV, i el perllongament de la L4 de la Pau a Sagrera-Meridiana.

La inversió prevista en el PEF del 2016 executada a 31 de desembre del 2016 ascendia a 4.813,42 M€. El resultat de la fiscalització de l'execució es presenta en l'apartat 2.2.4.2.

En el quadre següent es mostra el detall del PEF 2016 i de la seva execució a 31 de desembre del 2016:

Quadre 12. Execució de la inversió del PEF a 31 d desembre del 2016

Concepte	PEF 2016: previst			PEF 2016: executat a 31.12.2016			Diferència PEF 2016 previst – executat a 31.12.2016		
	Pressupostari	Concessionat	Total	Pressupostari (a)	Concessionat	Total	Pressupostari	Concessionat	Total
Tram I	734.319.172	853.714.187	1.588.033.359	712.504.106	853.714.187	1.566.218.293	21.815.066	0	21.815.066
Tram II	460.826.540	708.454.668	1.169.281.208	431.937.435	584.908.861	1.016.846.296	28.889.105	123.545.807	152.434.912
Tram III	790.659.666	-	790.659.666	298.280.012	-	298.280.012	492.379.653	-	492.379.653
Tram IV	860.795.358	510.606.375	1.371.401.734	834.854.864	508.988.807	1.343.843.671	25.940.494	1.617.569	27.558.062
Instal·lacions	772.423.963	-	772.423.963	444.294.423	-	444.294.423	328.129.541	-	328.129.541
Altres*	170.053.344	80.049.448	250.102.792	64.129.148	80.049.448	144.178.597	105.924.195	-	105.924.195
Total	3.789.078.043	2.152.824.679	5.941.902.722	2.785.999.989	2.027.661.303	4.813.661.292	1.003.078.054	125.163.376	1.128.241.430
Detall del total:									
Certificacions	3.028.839.242	1.814.048.930	4.842.888.172	2.315.326.272	1.694.222.278	4.009.548.550	713.512.970	119.826.651	833.339.622
Revisió de preus	590.185.457	258.726.301	848.911.759	406.544.569	253.389.577	659.934.145	183.640.889	5.336.724	188.977.613
Altres (b)	170.053.344	80.049.448	250.102.792	64.129.148	80.049.448	144.178.597	105.924.195	-	105.924.195
Total	3.789.078.043	2.152.824.679	5.941.902.722	2.785.999.989	2.027.661.303	4.813.661.292	1.003.078.054	125.163.376	1.128.241.430

Imports obra amb revisions de preus, en euros i sense IVA.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de l'Acord de Govern de 6 de setembre del 2016 d'aprovació del PEF, i la informació relativa a la seva execució proporcionada per Infraestructures.cat.

Notes:

(a) La diferència entre el PEF executat d'obra pressupostària (2.786,00 M€) i el cost de la inversió d'obra pressupostària que consta en el quadre 6 (2.808,88 M€) s'explica en el quadre 14.

(b) Inclou: projectes, serveis afectats, expropiacions, noves necessitats i convenis.

2.2.3.2. Finançament de la inversió a 31 de desembre del 2016

El PEF del 2016 només incloïa el finançament previst a partir del 2016; per tant, no hi constaven els préstecs ja disposats ni els ingressos d'exploració percebuts en exercicis anteriors. Tampoc hi constava la previsió del finançament necessari per portar a terme les inversions pendents d'executar i no programades. Per tant, no es pot fer una anàlisi de l'execució del finançament previst al PEF a 31 de desembre del 2016. A continuació es fa una anàlisi del finançament de la L9 existent a 31 de desembre del 2016.

Les inversions en la L9, tant concessionades com no concessionades, estan finançades per aportacions de capital de la Generalitat i de l'Estat, i per préstecs a llarg termini del Banc Europeu d'Inversions (BEI), de la Generalitat i d'altres entitats financeres. L'import d'aquests préstecs i aportacions a 31 de desembre del 2016 és el que es mostra en el quadre següent:

Quadre 13. Finançament de la inversió de la L9 a 31 de desembre del 2016

Tipus de finançament	Import
Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya (a)	1.082.485.059
Préstecs BEI (b)	1.800.000.000
Préstecs d'entitats financeres (b)	100.000.000
Préstecs de la Generalitat (b)	62.760.975
Aportació de l'Estat procedent de la disposició addicional tercera de l'Estatut	75.000.000
Total	3.120.246.034

Imports en euros.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir dels comptes anuals d'IFERCAT a 31 de desembre del 2016.

Notes:

(a) Les aportacions consten per l'import reconegut en el pressupost d'IFERCAT fins al 31 de desembre del 2016.

(b) Els préstecs consten pel valor nominal a 31 de desembre del 2016, íntegrament disposats en aquella data.

A més d'aquests recursos que consten disposats i reconeguts a favor d'IFERCAT, el 31 de desembre del 2016 la Generalitat de Catalunya tenia pendent de reconèixer la subvenció de capital destinada al finançament de les obres de la L9 per 2.269,25 M€ (1.994,10 M€ dels quals hauran de finançar el cost de les obres i 275,15 M€ els interessos activats durant la seva construcció). Aquest import constava en l'Acord de Govern pel qual es va aprovar del PEF del 2016 dins de la subvenció corrent destinada al pagament de la tarifa tècnica dels contractes de concessió que anualment es paga a les empreses concessionàries pel conjunt de les inversions i les despeses d'exploració. A mesura que en els pressupostos següents al 2016 es reconeixin les subvencions corrents, s'anirà reduint la part de la subvenció de capital pendent.

Addicionalment, a 31 de desembre del 2016, la Generalitat tenia concedits a IFERCAT tres préstecs a llarg termini destinats al pagament de factures de proveïdors (201,98 M€). Les factures pendents que es van pagar amb aquestes préstecs corresponien principalment a factures de la construcció d'obres que no havien pogut ser ateses al seu venciment com a conseqüència dels desajustos de la tresoreria d'IFERCAT. Per solucionar els desajustos de

la Tresoreria, la Generalitat va concedir a IFERCAT un altre préstec a llarg termini per import de 189,65 M€, equivalent al saldo disposat de la pòlissa corporativa a 30 de juny del 2015. Aquests préstecs, tot i que no estan destinats directament al finançament d'obres de la L9, també estan finançant la construcció de la L9.

2.2.4. Resultats de la fiscalització

En aquest apartat es recull el resultat de la fiscalització relativa al cost de construcció de la L9 i el seu finançament (apartats 2.2.1, 2.2.2 i 2.2.3).

2.2.4.1. Costos de construcció de la L9

El cost de construcció de la L9 a 31 de desembre del 2016 ascendia a 6.916,47 M€. D'aquest import 4.796,23 M€, un 69,3%, corresponien al cost de la inversió i 2.120,24 M€, un 30,7%, al cost financer (vegeu el quadre 6).

Cost de la inversió

El principal component del cost de la inversió és l'import certificat dels contractes d'obra i de concessió d'obra (4.691,22 M€), que inclou l'import de les obres (3.935,92 M€), de les revisions de preus (662,71 M€), de les indemnitzacions amb motiu de l'allargament del termini d'execució de les obres per causes no imputables als contractistes (63,13 M€), dels interessos de l'ajornament del pagament de les obres fins a la data del trencament dels mètodes alemanys (29,28 M€) i d'altres costos no previstos no imputables als contractistes (0,31 M€), menys les penalitzacions a càrrec dels contractistes (0,13 M€).

Mitjançant les mostres descrites en els apartats 2.2.2.1 i 2.2.2.2 s'ha verificat el 87,7% de l'import total certificat dels contractes d'obra i de concessió d'obra amb les certificacions i relacions valorades emeses pel director de l'obra, i signades de conformitat pel contractista i per GISA/Infraestructures.cat (2.469,00 M€ d'obres pressupostàries més 1.646,55 M€ d'obres concessionades). També s'ha verificat el 35,9% dels altres costos d'inversió (estudis i projectes, serveis afectats, expropiacions, convenis i reinversió), dels quals 30,61 M€ corresponen a projectes, serveis afectats i expropiacions incorporats als contractes de concessió i 7,09 M€ a costos assumits per IFERCAT d'obres executades per l'Ajuntament del Prat i Red Elèctrica de España, SAU.

a) Obres pressupostàries

El 31 de desembre del 2016, en els trams I i VI l'import executat de les obres pressupostàries superava l'import aprovat en un 9,1% i un 8,2%, respectivament, mentre que en els trams II

i III l'execució estava al voltant del 62,0%, i en la part comuna en el 70,0% (vegeu el quadre 7).

Analitzada l'execució individual de tots els trams (setanta-quatre claus d'obra²¹) s'ha observat que, el 31 de desembre del 2016, hi havia trenta-quatre claus d'obra amb un excés total d'obra executada de 115,12 M€ respecte a l'import aprovat, i trenta-dues claus d'obra en què resten pendents d'executar un total de 538,98 M€. Les restants vuit claus d'obra mostren una execució del 100,0%.

L'excés supera el 10,0% en onze claus d'obra acabada dels trams I, II i IV, amb un excés total de 79,61 M€, que va des del 10,5% fins al 43,9%.

Els imports pendents d'executar corresponien, principalment, a quinze claus d'obra dels trams II i III, per 395,38 M€, i a dotze claus d'obra de la part comuna per de 138,26 M€.

Les vuit claus d'obra amb una execució del 100,0% corresponien al Tram II (tres claus) i al Tram IV (cinc claus).

En la mostra s'han analitzat vint-i-vuit claus d'obra (vegeu l'annex 4.6): vuit amb excessos superiors al 10,0%, i vint amb excessos inferiors o iguals al 10,0% o imports pendents d'executar.

Claus d'obra amb excessos superiors al 10,0%

De les vuit claus analitzades sis corresponen al Tram I i dos al Tram IV, en les quals s'ha observat un excés total de 78,31 M€. L'origen d'aquest excés és el següent:

- Excessos en l'execució material de les obres per 48,44 M€ que s'originen per haver certificat unitats no previstes en el pressupost aprovat (en quatre expedients), i per l'import net de diferències d'amidaments positives i negatives (en cinc expedients).

Les unitats d'obra no previstes en els quatre expedients²² (39,69 M€) corresponien a nous amidaments incorporats al contracte, sense que GISA tramités la corresponent modificació del contracte. Els preus aplicats o bé ja constaven en el quadre de preus del projecte (perquè hi havia amidaments previstos i certificats en altres partides del mateix projecte) o bé es van fixar contradictòriament d'acord amb el procediment establert en les clàusules del contracte.

L'entitat considerava les noves unitats d'obra com a diferències d'amidaments si el seu preu unitari estava previst en el projecte, mentre que en cas de no estar-hi previst considerava que les actes de preus contradictoris tenien el valor d'una modificació del

21. *Clau d'obra* és la nomenclatura utilitzada per l'entitat per a identificar els expedients de contractació.

22. Claus d'obra TM-00509.3, TM-00509.5A-C1, TM-00509.5A-C2 i TM-00509.6A2.

contracte, malgrat que la modificació no fos tramitada, aprovada ni formalitzada segons el que preveien la llei de contractes i les clàusules dels contractes.

L'import net de les diferències d'amidaments en els cinc expedients ascendien a 8,75 M€, 9,74 M€ dels quals s'originaven en un únic expedient (TM-00509.5A) i suposaven un increment d'un 15,8%²³ respecte al seu import aprovat. Aquest percentatge, superava el 10,0% que segons la llei de contractes es podia incorporar a les certificacions d'obra sense necessitat de modificar el contracte en el cas d'alteracions en les unitats d'obra executades respecte de les previstes. L'import net de les diferències d'amidaments en els altres quatre expedients no superava el 10,0% de l'import aprovat.

- Incrementos del cost de les obres acordats amb els contractistes en 2008 per 19,32 M€ (quatre expedients²⁴) amb motiu de l'allargament o la suspensió de l'execució de les obres per causes no imputables als contractistes, principalment compensacions per pèrdua de rendiment d'hidrofresa²⁵ i tuneladora, transport de terres a l'abocador, honoraris de projecte, manteniment de les màquines tuneladores i costos indirectes. GISA no va tramitar i aprovar la modificació corresponent a aquests increments del preu del contracte, ja que considerava que tenien caràcter indemnitzatori, tot i que es van incloure en les certificacions d'obra com a increments d'amidaments i no com a indemnitzacions.

L'entitat, a més, considerava els acords esmentats com una modificació del contracte, malgrat que la modificació no fos tramitada, aprovada ni formalitzada segons el que preveien la llei de contractes i les clàusules dels contractes.

- Actualitzacions de preus aplicades en les certificacions d'obra per 10,55 M€ (quatre expedients²⁶). Es van aplicar uns coeficients que anaven des de l'1,17 fins a l'1,44 respecte a l'import del pressupost del contracte aprovat (import adjudicat més modificacions posteriors).

Els quatre expedients en què es van aplicar aquestes actualitzacions eren contractes complementaris que es van formalitzar cinc anys i mig després de l'adjudicació del contracte principal. Els preus estaven fixats a la data de la fi de la presentació de les ofertes del contracte principal i es van actualitzar fins a la data de formalització dels contractes complementaris mitjançant les fórmules de revisió de preus previstes en els contractes.

23. Si es consideren en el conjunt els imports de les obres pressupostàries i concessionades d'aquest contracte, les diferències d'amidaments representen un 11,1% de l'import aprovat.

24. Claus d'obra: TM-00509.3, TM-00509.5A, TM-00509.6A2 i TM-00509.8.

25. Màquina utilitzada per a la construcció de pantalles en terrenys consistents, com ara sòls durs i roques toves, on els sistemes clàssics d'extracció per cullera no són aplicables. L'extracció del terreny es fa per un sistema combinat de rodes unguilades i aigua amb pressió.

26. Claus d'obra: TM-00509.5A-C1, TM-00509.5A-C2, TM-00509.5A-C3 i TM-00509.6B-C1.

Claus d'obra amb excessos inferiors o iguals al 10,0% o imports pendents d'executar

Les vint claus d'obra analitzades corresponen, cinc al Tram I, tres al Tram II, sis al Tram III, dos al Tram IV i quatre a la part comú, en setze de les quals s'ha observat un excés total en l'import certificat de 77,34 M€. L'origen d'aquest excés és el següent:

- Certificació d'unitats d'obra no previstes en el pressupost aprovat per import de 19,04 M€ (set expedients²⁷).
- Incrementos del cost de les obres per import de 30,01 M€ acordats amb els contractistes sense la tramitació de la corresponent modificació dels contractes (nou expedients²⁸), dels quals 10,04 M€ corresponen a revisions de preus.
- Actualitzacions de preus per import de 28,29 M€ (quatre expedients²⁹). Es van aplicar uns coeficients que anaven des de l'1,02 fins a l'1,31 respecte a l'import del pressupost del contracte aprovat.

Aquestes actualitzacions es van aplicar en un contracte complementari formalitzat quatre anys i mig després de l'adjudicació del contracte principal, i en dos expedients en què l'inici de les obres estava condicionada a la fi dels treballs d'un altre contracte adjudicat quatre anys abans. Els preus es van actualitzar des de la data de la fi de la presentació de les ofertes dels contractes inicials fins a la formalització del contracte complementari, en un cas, i fins a la fi dels treballs previs, en l'altre cas, mitjançant l'aplicació de les fórmules de revisió de preus previstes en els contractes.

L'actualització de l'altre expedient, d'1,05 M€, corresponia en realitat al cost financer de l'ajornament del pagament del contracte a seixanta dies des de la data de les certificacions mensuals, ja que els preus del contracte en la licitació s'havien establert amb el supòsit que el pagament de l'obra s'efectuaria a la data de la seva recepció (mètode alemany).

Pel que fa a les unitats d'obra no previstes i als increments del cost de les obres acordats amb els contractistes, vegeu els comentaris efectuats anteriorment relatius a les claus d'obra amb excessos superiors al 10,0%.

Addicionalment, s'ha observat l'existència d'imports pendents d'executar que s'originen en

27. Claus d'obra: TM-00509.4B, TM-00509.4D, TM-00509.5E, TM-00509.6A1.A-C1, TM-00509.35, TM-02609.1 i TM-02609.6R.

28. Claus d'obra: TM-00509.2, TM-00509.4B, TM-00509.4C, TM-00509.4D, TM-00509.5B, TM-00509.5E, TM-00509.5FBIS.1, TM-00509.6A1.A i TM-00509.9.

29. Claus d'obra: TM-00509.4F1, TM-00509.4F2, TM-00509.6A1.A-C1 i TM-02609.1.

les obres incorporades als contractes de concessió per les quals no es va tramitar la corresponent modificació de reducció de l'import del contracte per 102,97 M€ del Tram II (dos expedients³⁰) i per 28,36 M€ de la part comuna (dos expedients³¹).

Aquest fet també s'ha observat en uns altres tres expedients³² corresponents al Tram II per un import de 129,46 M€. Aquests tres expedients no formaven part de la mostra de fiscalització.

Cal assenyalar que per aquests set expedients l'import incorporat als contractes de concessió consta com a obra pressupostària (vegeu el quadre 7) i com a obra concessionada (vegeu el quadre 8).

Pel que fa al Tram II, 27,62 M€ corresponien a una part de les obres pressupostàries que l'empresa concessionària es va comprometre a pagar d'acord amb la modificació del contracte de concessió aprovada en el 2012. Tot i que l'empresa concessionària només s'havia de fer càrrec del pagament d'aquestes obres, el seu import es va incorporar al contracte de concessió com a més cost de l'obra concessionada (forma part dels 70,50 M€ de la modificació del cost de l'obra del contracte de concessió del Tram II aprovada en 2012 que consta en el quadre 8).

Els restants 204,81 M€ incorporats al Tram II corresponien a una part de les obres executades amb anterioritat a la data de la concessió que es van subrogar a l'empresa concessionària. L'import es va incorporar al contracte de concessió com a més cost de l'obra concessionada (forma part dels 663,87 M€ de l'import del cost de l'obra del contracte de concessió del Tram II adjudicat l'exercici 2010 que consta en el quadre 8).

Pel que fa a la part comuna, els 28,36 M€ corresponien als costos de connexió elèctrica que es van repercutir als tres contractes de concessió. L'import es va incorporar als contractes de concessió com a més cost de l'obra concessionada (forma part dels 2.067,20 M€ de l'import total adjudicat de les obres concessionades que consta en el quadre 8).

Si s'eliminassin els imports duplicats de l'import aprovat de les obres pressupostàries que consta en el quadre 7, el grau d'execució de les obres del Tram II seria del 99,2% en lloc del 61,2%, i el de la part comuna seria del 74,0% en lloc del 69,4%.

Totes les incidències observades en aquest apartat relatiu al grau d'execució de les obres pressupostàries que fan referència a la manca de tramitació, aprovació i formalització de l'expedient de modificació corresponent a unitats d'obra no previstes, a diferències d'amidaments superiors al 10,0%, a increments del cost de les obres acordats amb els contractistes

30. Claus d'obra: TM-00509.5B i TM-00509.5E.

31. Claus d'obra: TM-02609.6R i TM-02609.21.

32. Claus d'obra: TM-00509.5C, TM-00509.5D i TM-00509.5E-C2.

i a obres pressupostàries incorporades als contractes de concessió han estat incloses en l'apartat 2.1.4.3, en què es recullen les observacions relatives a la fiscalització de la contractació corresponent a la modificació dels contractes.

b) Obres concessionades

El 31 de desembre del 2016, les obres concessionades del Tram I estaven totalment acabades, sense que en cap de les claus d'obra s'hagin observat diferències amb l'import de les obres aprovades. Les obres del Tram II estaven executades en un 81,1%, ja que estaven pendents d'acabar sis estacions la construcció de les quals es va ajornar fins al 2017 (Camp Nou, Provençana, Ciutat de la Justícia, Foneria, Foc, i Motors) i una que no estava iniciada (Polígon Pratenc). Pel que fa al Tram IV l'execució era d'un 99,7% ja que, tot i estar ja liquidat el contracte, no es van poder executar les obres de connexió de l'estació de Sagrera amb l'estació del TAV i el Tram III de la L9 que estaven aturades (vegeu el quadre 8).

Del total d'obres concessionades pendents d'executar (119,97 M€), en el PEF del 2016 constaven com a imports d'obres no programades 114,37 M€ del Tram II i 1,04 M€ del Tram IV.

Pel que fa al grau d'execució de les obres concessionades, cal tenir en compte que les que prèviament havia executat GISA es van incorporar a l'import d'adjudicació dels contractes de concessió per l'import certificat fins a la data de la concessió (890,34 M€) i, per tant, no s'originen diferències en la seva execució (vegeu el quadre 9). Així les diferències d'execució corresponen en la seva totalitat a obres a executar per les empreses concessionàries i són obres pendents d'acabar a 31 de desembre del 2016, sense que s'hagi produït cap excés.

c) Revisions de preus

Les revisions de preus representen un 15,3% i un 14,0%, sobre l'import total aprovat d'obres pressupostàries i d'obres concessionades, respectivament.

En les obres pressupostàries, s'ha observat que les revisions de preus inclouen tant les corresponents a les obres dels contractes executades (398,17 M€) com les corresponents als increments del cost de les obres acordats amb els contractistes esmentats anteriorment (24,16 M€). Tot i que les revisions de preus no requereixen de la tramitació de cap modificació del contracte, cal assenyalar que corresponen a increments del cost de les obres que no es van aprovar d'acord amb el que establia la Llei de contractes i les clàusules dels contractes.

Una part de les revisions de preus acordades amb els contractistes constaven incorrectament imputades a obra, com ja s'ha esmentat anteriorment, per un import de 10,04 M€, i a

indemnitzacions per 3,12 M€. Els restants 409,17 M€ estaven correctament imputats com a revisions de preus (vegeu el quadre 7).

La mitjana anual de les revisions de preus corresponents a les obres dels contractes executades és del 3,0%, mitjana calculada per a les trenta-set claus d'obra que han estat objecte de revisió respecte al seu import aprovat. Les revisions de preus dels increments del cost de les obres acordats amb els contractistes sense l'aprovació de la corresponent modificació del contracte representen un 1,1% sobre l'import total aprovat de les catorze claus d'obra a les que corresponen.

En les obres concessionades, el 31 de desembre del 2016 s'havien certificat 253,53 M€, el 98,0% de les revisions de preus previstes en adjudicar els contractes de concessió (258,73 M€). La revisions de preus certificades (253,53 M€) procedien d'obres prèviament executades per GISA incorporades als contractes de concessió (151,19 M€), i d'obres executades per les empreses concessionàries (102,34 M€). Les revisions de preus positives van ser de 260,41 M€, una mitjana de l'1,5% respecte a l'import aprovat de les quaranta-una claus que van ser objecte de revisió. També s'havien registrat revisions de preus negatives en nou expedients (6,88 M€), una mitjana de l'1,4% sobre l'import aprovat d'aquestes nou claus.

En una mostra de set expedients, amb un import de revisions de preus incloses en els contractes de 156,62 M€ d'obra pressupostària i 66,22 M€ d'obra concessionada, s'ha verificat que les revisions han estat correctament aplicades d'acord amb els requisits que estableix la Llei de contractes en vigor a la data de l'adjudicació.

Cal assenyalar, però, que en les revisions de preus incloses en els acords formalitzats amb els contractistes (24,16 M€) n'hi havia que s'havien aplicat un cop transcorregut el primer any però sense haver assolit el 20,0% d'execució per un total de 8,40 M€. D'aquest import 0,73 M€ constaven registrats com a revisions de preus, mentre que la resta constaven com a obra (4,55 M€) i com a indemnitzacions (3,12 M€).

d) Indemnitzacions

El 31 de desembre del 2016 les indemnitzacions pagades corresponents a les obres pressupostàries van ascendir a 61,47 M€ i van suposar un increment del 2,3% respecte a l'import aprovat (vegeu el quadre 7). En les obres concessionades, les indemnitzacions van ascendir a 1,66 M€ i corresponien a tres claus d'obra que havien estat prèviament executades per GISA (vegeu el quadre 9).

En deu expedients de les vint-i-vuit claus d'obra analitzades en la mostra d'obres pressupostàries es van certificar imports en concepte d'indemnitzacions per 52,81 M€. Aquestes indemnitzacions corresponien als sobre costos (cost de personal, d'assegurances, d'aval, de consums i altres costos indirectes) en què els contractistes van incórrer a causa de

l'allargament del termini d'execució de les obres, sobre costos que s'ha verificat que estaven degudament justificats.

Cost financer

Els cost financer de 2.120,24 M€ (vegeu el quadre 6) inclou els interessos i comissions dels préstecs que financen les obres pressupostàries (717,83 M€), les despeses financeres incorporades als contractes de concessió com a més cost de la inversió corresponents a les obres concessionades que ja estaven executades (49,44 M€), i els interessos implícits dels contractes de concessió (1.352,97 M€). Una part dels costos financers s'ha meritat durant la fase de construcció de les obres (604,74 M€), mentre que la resta s'ha meritat un cop aquestes ja han estat acabades (1.515,50 M€).

La fiscalització dels costos financers s'ha efectuat mitjançant la revisió de les liquidacions d'interessos dels préstecs i dels interessos implícits dels contractes de concessió inclosos dins la tarifa tècnica liquidada de cada tram, sense que s'hagin observat diferències significatives en el seu càlcul.

a) Obres pressupostàries

El cost financer de les obres pressupostàries de 717,83 M€ (vegeu el quadre 6) corresponia als interessos dels préstecs atorgats pel BEI (1.800,00 M€ d'import nominal), la Generalitat de Catalunya (454,39 M€ d'import nominal) i una entitat financera (100,00 M€ d'import nominal) a IFERCAT destinats al finançament de la L9 (vegeu l'apartat 2.2.3.2). També inclou els interessos de l'aval atorgat per la Generalitat respecte dels préstecs del BEI.

Tots els préstecs contractats fins al 31 de desembre del 2014 tenien un tipus d'interès referenciat a l'euríbor, excepte quatre préstecs del BEI d'un nominal total de 1.150,00 M€ que tenien per a cadascuna de les disposicions un tipus fix d'una mitjana del 4,5%, i un préstec de la Generalitat d'un nominal de 40,10 M€ que tenia un interès del 3,3%. Un altre préstec del BEI d'un nominal de 650,00 M€ fou contractat a un tipus variable referenciat a l'euríbor, però mitjançant instruments de cobertura financera es van permutar per un interès fix per a cadascuna de les disposicions d'una mitjana del 4,3%.

Cal esmentar que els préstecs atorgats per la Generalitat no van meritar interessos³³ des de l'1 de gener del 2015 fins al primer trimestre del 2016 (quatre préstecs d'un nominal total de

33. Aquesta carència en la meritació dels tipus d'interès corresponia a l'aplicació de la disposició addicional setena del Reial decret llei 17/2014, de 26 de desembre, de mesures de sostenibilitat financera de les comunitats autònomes i entitats locals i altres de caràcter econòmiques, que va obligar a modificar les condicions inicials dels préstecs atorgats per la Generalitat a IFERCAT en els exercicis 2013 i 2014, i també es va establir en els tres contractes de préstecs que li va atorgar en l'exercici 2015.

384,37 M€) i el tercer trimestre del 2016 (un préstec d'un nominal de 70,02 M€). A partir d'aquella data el tipus d'interès de tots ells es va establir en un 0,8% fix anual.

L'aval atorgat per la Generalitat respecte dels préstecs del BEI tenia un cost del 0,5% sobre l'import pendent d'amortitzar a la data de la seva formalització (el 28 de novembre del 2012).

Les incidències detectades en la fiscalització dels interessos dels préstecs fan referència a la seva distribució dins dels comptes anuals d'IFERCAT entre els comptes d'immobilitzat material, d'immobilitzacions en curs i de despeses financeres, sense que cap d'elles afecti l'import total del cost financer de la L9.

b) Obres concessionades

El cost financer de les obres concessionades correspon als interessos implícits dels contractes de concessió, els quals van ser adjudicats amb una taxa interna de rendibilitat (TIR) del 8,7% (Tram I), 10,1% (Tram II) i 8,1% (Tram IV), sense que es produïssin variacions d'aquesta taxa en el període 2008-2016 en efectuar el seu reequilibri i modificació.³⁴

En la fiscalització dels interessos meritats dels contractes de concessió efectuada no s'han observat incidències.

2.2.4.2. Pla economicofinancer (PEF)

Els encàrrecs i els PEF de la L9 tenen un abast temporal diferent (vegeu des del quadre 22 fins al quadre 27 de l'annex 4.8) i, per tant, no són directament comparables: encàrrecs inicials (2001-2012), PEF 2003 (2002-2012), PEF 2004 i PEF 2008 (2002-2053), PEF 2010 (2008-2055) i PEF 2016 (2016-2060). A més, en els encàrrecs inicials no es va incloure la previsió de les revisions de preus, dels interessos corresponents al cost del finançament i dels altres costos d'inversió (projectes, serveis afectats, expropiacions, etc.), conceptes que si es van anar incorporant en els PEF següents. També cal assenyalar que en el PEF del 2016 les obres pendents d'acabar no programades estan incloses en el cost previst de la inversió però no conté la previsió dels pagaments i del finançament d'aquestes obres.

El cost previst de la inversió de la L9 segons el PEF aprovat el 2016 ascendia a 5.941,90 M€, el triple del que es preveia en els primers encàrrecs de construcció d'aquesta infraestructura efectuats per la Generalitat a GISA que ascendien a 1.967,46 M€ (vegeu el quadre 10).

34. El contracte de concessió de les estacions del Tram II va ser modificat el 30 de setembre del 2019 com a conseqüència de la reestructuració de l'endeutament de l'empresa concessionària, que va repercutir en una disminució de la tarifa tècnica a pagar a partir de l'octubre del 2019 per IFERCAT en un 4,3% i del cost financer del contracte en un 0,8% (la TIR va passar del 10,1% al 9,3%).

D'acord amb l'anàlisi efectuada del cost de la inversió en l'apartat 2.2.3, els principals factors que expliquen aquest increment són els següents:

- Costos no inclosos en els encàrrecs inicials de la Generalitat:
 - Revisions de preus (848,91 M€).
 - Altres costos de construcció (250,00 M€): projectes, serveis afectats, expropiacions i convenis.
 - Despeses financeres incorporades als contractes de concessió (49,44 M€).
- Modificació del traçat de la L9, amb un cost d'uns 1.250,00 M€.
- Increment del cost de les estacions en 752,24 M€.
- Increment de les obres per modificats, diferències d'amidaments i increments del cost de les obres acordats amb els contractistes per aproximadament 750,00 M€.
- Incorporació del perllongament de la L4 com a cost de la L9 (157,97 M€).
- Noves necessitats previstes en el PEF del 2016 sense concreció (102,13 M€).

Cal tenir en compte que també s'han anat produint modificacions a la baixa per altres conceptes.

En els encàrrecs inicials es va preveure que el pagament de les obres s'efectuaria a la data de la seva recepció (mètode alemany), i que es finançarien amb aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya. A mesura que es va incrementar el cost de la inversió, es van substituir les aportacions de capital de la Generalitat per crèdits bancaris. En l'exercici 2008, es va optar per concessionar part de les obres, i es va substituir l'endeutament bancari per subvencions corrents de la Generalitat durant la vigència de la concessió (durada mitjana dels contractes de trenta-dos anys) destinades al pagament de les tarifes tècniques d'aquests contractes i per l'aportació de l'Estat en aplicació de la disposició addicional tercera de l'Estatut. L'incompliment de l'Estat envers aquesta aportació va fer incrementar les aportacions de capital de la Generalitat previstes.

En els PEF de la L9, a més dels recursos destinats al finançament de les inversions, també hi consten previstos els destinats a finançar les despeses operatives i les despeses financeres associades a aquesta infraestructura, principalment mitjançant el cànon ferroviari, les aportacions de l'operador de la línia i la subvenció corrent de la Generalitat.

Cal tenir en compte que mitjançant la tarifa tècnica de les concessions es remunera, per una banda, el cost de la inversió i, per altra banda, els costos financers i les despeses d'exploració de la concessió. Per tant, les subvencions corrents de la Generalitat es preveuen per

finançar tant la inversió com les despeses d'exploració derivades dels contractes de concessió.

El 31 de desembre del 2016 la inversió prevista en el PEF estava executada en 4.813,66 M€ (un 81,0%). La diferència entre l'import previst en el PEF (5.941,90 M€) i l'import executat a 31 de desembre del 2016 (4.813,66 M€) corresponia a la diferència entre el que es va certificar el 2016 i el que s'havia previst en elaborar el PEF (1,52 M€), més la previsió inclosa per als exercicis 2017-2018 i les obres pendents no programades (1.126,72 M€).

L'import executat a 31 de desembre del 2016, que va ascendir, com s'ha dit, a 4.813,66 M€ (vegeu el quadre 12) difereix en 17,43 M€ de l'import del cost de la inversió que consta en el quadre 6 per 4.796,23 M€.

En el quadre següent es mostra la conciliació a 31 de desembre del 2016 entre el cost de la inversió (vegeu el quadre 6) i el PEF executat (vegeu el quadre 12):

Quadre 14. Conciliació del cost de la inversió i el PEF executat a 31 de desembre del 2016

Obra pressupostària		Obra concessionada		Total
Costos inversió (quadre 6)	2.808.880.076	Costos inversió (quadre 6)	1.987.353.276	4.796.233.352
Compensació financera	(21.614.120)	Compensació financera (a)	-	(21.614.120)
Projectes GISA (b)	(461.375)	Projectes concessionàries (c)	(8.934.931)	(9.396.306)
Expropiacions i serveis afectats (b)	(804.592)	Expropiacions i serveis afectats (a)	-	(804.592)
		Reinversió (c)	(198.042)	(198.042)
		Despesa financera (d)	49.441.000	49.441.000
Total partides de conciliació	(22.880.087)	Total partides de conciliació	40.308.027	17.427.940
PEF executat a 31.12.2016 (quadre 12)	2.785.999.989	PEF executat a 31.12.2016 (quadre 12)	2.027.661.303	4.813.661.292

Imports en euros.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

Notes:

- La compensació financera, les expropiacions i els serveis afectats dels contractes de concessió consten inclosos tant en el quadre 6 com en el quadre 12, per la qual cosa no formen part de les partides de conciliació.
- Import que correspon a projectes, serveis afectats i expropiacions inclosos en el quadre 6 com a import facturat, però no inclosos en el quadre 12 com a import executat del PEF.
- Els projectes a càrrec de les empreses concessionàries i la reinversió no consten inclosos en el quadre 12.
- La despesa financera incorporada als contractes de concessió consta inclosa en el quadre 12, però en el quadre 6 hi figura com a cost financer i no com a cost de la inversió.

El finançament de la inversió a 31 de desembre del 2016 (préstecs disposats i aportacions de la Generalitat i de l'Estat reconegudes o liquidades en els pressupostos d'IFERCAT) ascendia a 3.120,25 M€ (vegeu el quadre 13). Si es compara aquest finançament amb la inversió executada a 31 de desembre del 2016 que consta en el PEF per import de 4.813,66 M€ (vegeu el quadre 12) s'observa un dèficit de 1.693,41 M€. En el PEF del 2016 es preveu que aquest dèficit es finançarà amb les subvencions corrents futures de la Generalitat destinades al pagament de la tarifa tècnica de les concessions.

3. CONCLUSIONS

A continuació es presenten les conclusions de la fiscalització. En l'apartat 3.1 consten les conclusions generals i en l'apartat 3.2. s'assenyalen les observacions sorgides en aquesta revisió.

3.1. CONCLUSIONS GENERALS

Fins al 31 de desembre de 2016, per a l'execució de la L9 es van adjudicar 1.093 contractes per un import de 13.102,80 M€ dels quals 2.917,76 M€ corresponen a adjudicacions d'obra pressupostària i les corresponents modificacions i 9.837,32 M€ corresponen als contractes de concessió d'obra de les estacions. A més, s'han adjudicat serveis i subministraments per import de 347,72 M€ (vegeu el quadre 4).

Pel que fa als contractes de concessió, 2.152,82 M€ corresponen a les obres a executar per les concessionàries i 7.684,50 M€ corresponen a la resta de costos derivats de la concessió (interessos, manteniment, reposició i administració).

A partir de la fiscalització realitzada, la Sindicatura de comptes ha determinat que el cost de construcció de la L9 a 31 de desembre del 2016 ascendia a 6.916,47 M€, import que inclou el cost de la inversió (4.796,23 M€) més els costos financers (2.120,24 M€), tant de les obres pressupostàries com de les obres concessionades (vegeu el quadre 6). Aquest cost no inclou les despeses operatives derivades de l'explotació i el manteniment preventiu i normatiu de la L9 (vegeu l'apartat 2.2.1), ja que no formen part del cost de construcció de la L9 objecte de la fiscalització d'aquest informe.

El 31 de desembre del 2016, el cost de construcció, 6.916,47 M€, superava el previst en els encàrrecs inicials de la L9 efectuats fins a l'exercici 2002, 1.967,46 M€, en 4.949,01 M€ (un 151,5%):

Cost de construcció dels encàrrecs inicials (quadre 10):	1.967,46 M€
Incrementos:	4.949,01 M€
Incrementos del cost de la inversió a 31.12.2016 (apartat 3.1.2):	2.828,77 M€
Costos financers a 31.12.2016 (apartat 3.1.2):	2.120,24 M€
Cost de construcció a 31.12.2016 (quadre 6):	6.916,47 M€

A més, el termini d'execució s'havia excedit en deu anys, i les obres encara no estaven acabades (vegeu l'apartat 3.1.2)

3.1.1. Procediments de contractació (apartat 2.1)

Per a la construcció de la L9 s'han adjudicat obres per un import total de 4.667,73 M€, mitjançant vuitanta-dos contractes d'obra (2.600,53 M€) i tres contractes de concessió de les obres de les estacions dels trams I, II i IV (2.067,20 M€). D'aquests contractes, quaranta-set es van adjudicar per procediment obert (entre ells els tres contractes de concessió), trenta-set per procediment negociat sense publicitat i un per procediment restringit. Aquests contractes van ser objecte de cent vint-i-cinc expedients de modificació per import de 402,85 M€, que representa un 8,6% respecte de l'import total adjudicat (dels quals onze expedients d'un import total 85,62 M€ corresponen a les obres concessionades, un 4,1% respecte l'import adjudicat d'aquest tipus de contractes).

Respecte dels contractes de concessió, cal dir que l'import del contracte és la tarifa tècnica que inclou, a més de l'obra (adjudicada per 2.067,20 M€ més les modificacions de 85,62 M€), els costos d'administració, manteniment, reposició i financers de la concessió, que van ser adjudicats per un import de 7.826,92 M€ i objecte de modificació per un import net de 142,43 M€, costos que són de l'explotació de la concessió que, per tant, no formen part de l'abast d'aquest informe.

En relació amb la L9 també es van adjudicar vuit cents vint-i dos contractes de serveis i subministraments, per import de 262,26 M€. Aquests contractes van ser objecte de cinquanta expedients de modificació i d'onze pròrrogues, per un import total de 85,45 M€, el que representa un 32,6% sobre l'import total adjudicat d'aquests dos tipus de contractes.

La informació relativa als procediments de contractació de tots els contractes adjudicats durant el període 2000-2016 consta en el quadre 4. Així mateix en l'annex 4.2 hi consta el detall de la concentració de la contractació per adjudicatari (relació d'adjudicatari per import adjudicat).

La informació relativa als imports de licitació, adjudicació, modificació i execució (import certificat) de les obres consta en el quadre 7, i la de les concessions d'obra, en el quadre 8.

En l'annex 4.6, per les claus d'obra de la mostra seleccionada relativa al grau d'execució, es detalla l'import aprovat (import adjudicat més les modificacions aprovades) i l'import executat (import certificat).

En l'annex 4.7, per les claus d'obra de la mostra seleccionada relativa a les obres executades durant la concessió, es detalla l'import certificat.

3.1.2. Costos de construcció i finançament

Cost de la inversió (apartats 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 i 2.2.4.1)

El cost de la inversió (4.796,23 M€) inclou l'import certificat d'obra (3.935,92 M€), de revisions de preus (662,71 M€), d'indemnitzacions (63,13 M€), de compensació financera (29,28 M€) i d'altres conceptes d'obra pressupostària (0,18 M€), i també els estudis i projectes (43,17 M€), les expropiacions i serveis afectats (53,85 M€), els convenis (7,79 M€) i la reinversió en obra concessionada (0,20 M€) (vegeu el quadre 6).

D'acord amb el previst en el PEF vigent a 31 de desembre del 2016, aprovat el 6 de setembre del 2016, en els exercicis 2017 i 2018 restaven pendents de certificar 72,92 M€, i hi havien obres pendents no programades (amb el finançament pendent de determinar) per import de 1.053,80 M€.

Les principals obres pendents d'executar a 31 de desembre del 2016 eren les estacions, el túnel i les instal·lacions del Tram III, el perllongament del Tram II fins al Polígon Pratenc (obres del viaducte i de l'estació), el condicionament i les instal·lacions de les deu estacions del Tram II que encara no s'havien posat en funcionament (Camp Nou, Provençana, Foneria, Ciutat de la Justícia, Foc i Motors i les quatre estacions del viaducte de la Zona Franca), l'estació de Sagrera-TAV del Tram IV, les interconnexions del Tram III amb els trams II i IV, i el perllongament de la L4 de la Pau a Sagrera-Meridiana (vegeu l'apartat 2.2.3.1).

El 31 de desembre del 2016 estava pendent d'entrar en funcionament part del Tram II (des de la bifurcació amb el Tram I fins al Polígon Pratenc) i tot el Tram III (vegeu l'apartat 1.2.2). Posteriorment a l'abast temporal d'aquests informe es van posar en funcionament quatre quilòmetres del Tram II entre les estacions de Gornal i Zona Franca (inicialment Zona Franca Litoral), amb l'obertura de cinc noves estacions (Foneria i Foc l'any 2018, Provençana i Ciutat de la Justícia l'any 2019, i Zona Franca el febrer del 2020).

El cost inicial previst de l'obra en els encàrrecs de construcció d'aquesta infraestructura va ser de 1.966,64 M€ (vegeu el quadre 10) amb un termini d'execució previst de tres anys (2003-2006). L'import de les obres adjudicades fins al 31 de desembre del 2016 va ascendir a 4.110,99 M€ i aquest import es va veure incrementat fins a 4.479,75 M€ a 31 de desembre del 2016, conseqüència de les modificacions de contracte aprovades que van suposar un 9,0% sobre l'import adjudicat (vegeu el quadre 7 i la nota a del quadre 8).

L'import de les obres aprovades representen un increment de 2.513,11 M€ respecte dels encàrrecs inicials, el que representa un 127,8%. Aquest increment és degut fonamentalment al fet que els encàrrecs inicials corresponien només al cost de l'obra (no incloïen la previsió de les revisions de preus, indemnitzacions, interessos, projectes, serveis afectats i expropiacions) i a les modificacions introduïdes posteriorment en el traçat de la línia i el disseny

de les estacions, i també a la incorporació del perllongament de la L4 com a cost de la L9.

Com s'ha dit a l'inici d'aquest apartat, l'import certificat de l'obra a 31 de desembre del 2016, era de 3.935,92 M€, que representa un 87,9% de l'import aprovat. Per tant, fins a 31 de desembre del 2016 el cost d'obra ja era el doble respecte del previst inicialment (1.966,64 M€). A més, cal tenir en compte que la infraestructura no estava acabada en aquella data, quan la previsió inicial era posar-la en funcionament en el 2007.

L'increment de cost de la inversió des dels primers encàrrecs que només incloïen el cost de l'obra (1.966,64 M€) i dels projectes d'obra (0,82 M€) fins al 31 de desembre del 2016 (4.796,23 M€) va ser conseqüència principalment dels aspectes següents:

- Increment del cost de l'obra certificada per 1.969,28 M€ principalment per la modificació del traçat, de l'increment del cost de les estacions i de la incorporació del perllongament de la L4 de Lla Pau fins a Sagrera-Meridiana.
- Imports certificats d'acord amb el previst en els contractes que, per definició, no formen part de l'import adjudicat: revisions de preus, indemnitzacions i compensació financera. Aquests conceptes, en el seu conjunt, van suposar un increment del cost de construcció de 755,30 M€ que suposa un 18,4% respecte de l'import adjudicat.
- Altres costos de construcció: estudis i projectes, expropiacions i serveis afectats, convenis amb ajuntaments per a la reurbanització d'espais afectats per la L9 i conveni amb Red Elèctrica de España, SAU per a la posada en funcionament de la subestació elèctrica de la Zona Franca, que van suposar un increment de 103,99 M€.
- Cost de la reinversió (0,20 M€) que correspon al manteniment substitutiu de les estacions concessionades meritat fins al 31 de desembre del 2016. Pel que fa a les obres pressupostàries, aquests costos no es van començar a meritat fins a l'exercici 2017.

Costos financers (apartats 2.2.1, 2.2.3 i 2.2.4.1)

Els costos financers incorreguts fins el 31 de desembre del 2016 que ascendien a 2.120,24 M€ inclouen els corresponents a l'obra pressupostària (717,83 M€) i els de l'obra concessionada (1.402,41 M€) (vegeu el quadre 6).

Cal dir que l'import inicial previst en els encàrrecs de construcció de la infraestructura no incloïa un càlcul de la previsió dels costos financers tot i que s'esmentava que aquest import inicial s'incrementaria amb el necessari per fer front als interessos corresponents al cost del finançament. La quantificació de la previsió dels costos financers es va incloure per primer cop en el PEF de la L9 del 2003 per un import de 474,94 M€ (vegeu el quadre 23), import que a 31.12.2016 gairebé s'havia quintuplicat.

Respecte del finançament de l'obra pressupostària, els costos financers corresponien a cinc préstecs atorgats pel BEI, a cinc préstecs atorgats per la Generalitat de Catalunya i a un préstec atorgat per una entitat financera, que ascendien a un valor nominal de 2.354,39 M€. El 31 de desembre de 2016 restaven pendents d'amortitzar 2.235,02 M€. El cost financer d'aquest endeutament va ser d'una mitjana d'un 3,9% en els préstecs contractats fins al 31 de desembre del 2014 amb un interès de tipus fix. La resta de préstecs contractats fins a aquella data (un del BEI, un de la Generalitat i un d'una entitat financera) estaven referenciats a l'euríbor, però en el cas del préstec del BEI mitjançant quatre contractes de derivats financers (*swaps*), el tipus d'interès variable es va permutar per un interès fix d'una mitjana del 4,3%. Els altres dos préstecs contractats a tipus variable, fins al 31 de desembre del 2014 van meritjar un tipus mitjà anual del 4,1%. En els tres préstecs atorgats per la Generalitat durant l'exercici 2015, i en els dos que havia atorgat en els exercicis 2013 i 2014, el tipus d'interès es va establir en un 0,0% des de l'1 de gener del 2015 fins al primer pagament d'interessos del 2016³⁵ i en un 0,8% fix anual a partir d'aquella data. El 31 de desembre del 2016, per tant, només hi havia el préstec atorgat per una entitat financera amb tipus variable (euríbor a sis mesos més un diferencial del 3,8%).

Respecte del finançament de l'obra concessionada, el cost financer correspon als interessos implícits dels contractes de concessió d'obra, contractes que tenien una TIR mitjana del 8,9%.

Finançament (apartat 2.2.3)

El 31 de desembre del 2016 el finançament de la inversió (préstecs disposats i aportacions de la Generalitat i de l'Estat reconegudes o liquidades en el pressupost d'IFERCAT) ascendia a 3.120,25 M€ (vegeu el quadre 13). Com s'ha dit, el 31 de desembre del 2016 el cost de la construcció de la L9 ascendia a 6.916,45 M€ (vegeu el quadre 6) i, per tant, el dèficit de finançament era de 3.796,20 M€.

Cal dir que una part d'aquest dèficit, a 31 de desembre del 2016, estava finançat amb quatre préstecs de la Generalitat concedits a IFERCAT a llarg termini, per import total atorgat i disposat de 391,63 M€. Aquests préstecs finançaven factures pendents de proveïdors i descoberts de tresoreria.

Una altra part del dèficit s'havia finançat amb la part de les subvencions corrents reconegudes en les liquidacions del pressupost d'IFERCAT fins al 31 de desembre del 2016 destinada al pagament dels costos d'inversió inclosos dins la tarifa tècnica per un total de 853,21 M€.

35. Modificació de les condicions inicials dels préstecs atorgats per la Generalitat a IFERCAT en els exercicis 2013 i 2014 en aplicació de la disposició addicional setena del Reial decret llei 17/2014, del 26 de desembre, de mesures de sostenibilitat financera de les comunitats autònomes i entitats locals, i altres de caràcter econòmic.

Finalment, 2.269,25 M€ es finançarien amb posterioritat al 31 de desembre del 2016 amb la part de les subvencions corrents futures de la Generalitat destinades al pagament de la inversió i els costos financers inclosos dins de la tarifa tècnica³⁶ de les concessions, subvencions que estaven previstes en aquella data en els acords de govern d'autorització de despeses pluriennals.

Com a fet posterior cal assenyalar que el 27 de desembre del 2016, data posterior a l'aprovació del PEF 2016, es va formalitzar un conveni de col·laboració entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona que tenia per objecte el finançament de diverses actuacions del Tram II amb l'alienació de diversos immobles propietat de la Generalitat de Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona per un import de 40,02 M€. Aquest finançament va permetre posar en funcionament el 8 de setembre del 2018 les estacions de Foneria i Foc. Addicionalment, en l'exercici 2017 també es van incrementar les aportacions de capital del DTS a IFERCAT per als exercicis 2017 a 2020 per un import total de 46,91 M€, les quals es van destinar a la finalització de la construcció de les estacions de Provençana i Ciutat de la Justícia, que es van posar en funcionament l'exercici 2019.

PEF 2016 (apartats 2.2.3 i 2.2.4.2)

La inversió del PEF del 2016, (2016-2060) inclou l'obra certificada fins al 31 de desembre del 2015 (4.787,77 M€) més la previsió de les certificacions durant els exercicis 2016, 2017 i 2018 (100,33 M€). També inclou la previsió de les obres pendents d'executar no programades, és a dir, sense finançament previst (1.053,80 M€).

El 31 de desembre del 2016 l'import executat de la inversió inclosa en el PEF ascendia a 4.813,66 M€ (vegeu els quadres 12 i 14).

Cal assenyalar que els costos de la inversió que consten en el PEF del 2016 no inclouen la totalitat dels costos que la Sindicatura ha considerat per determinar el cost de la inversió de la L9 (vegeu el quadre 6). Els costos no inclosos en el cost de la inversió del PEF són els següents: compensació financera de les obres pressupostàries, reinversió de les obres concessionades, projectes a càrrec de les empreses concessionàries i costos financers, excepte les despeses financeres incorporades als contractes de concessió corresponents a obres executades prèviament per GISA.

El PEF del 2016 va ser modificat per Acord del Govern de 9 de maig de 2017 per incorporar el finançament derivat del conveni signat entre la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Barcelona (40,02 M€) i les noves aportacions del DTS per als exercicis 2017-2020 (46,91 M€), tal com ja s'ha esmentat anteriorment. Això va permetre programar obres que en el PEF aprovat el 6 de setembre del 2016 no estaven programades, sense que l'import total de la inversió de la L9 es veiés modificat.

36. El pagament de la tarifa tècnica inclou la inversió, els costos financers i les despeses d'explotació de les concessions.¿

3.2. OBSERVACIONS

En aquest apartat es presenten les observacions resultants de la fiscalització dels procediments de contractació així com dels costos de construcció i del finançament de la L9.

Relatives als procediments de contractació (apartat 2.1.4)

La mostra fiscalitzada ha estat de noranta-vuit expedients que ascendeixen a 11.190,72 M€ que ha suposat el 85,4% del total import adjudicat i les seves corresponents modificacions (d'import 13.102,80 M€), a 31 de desembre de 2016 (vegeu l'apartat 2.1.3 i l'annex 4.3).

En el quadre 18 de l'annex 4.4 es presenta un quadre resum de totes les observacions relatives a la contractació.

Contractes adjudicats per procediment obert i restringit (apartat 2.1.4.1)

1. Criteris d'adjudicació

1.a) Puntuació i ponderació

Durant el període 2001-2005, els criteris d'adjudicació de GISA per valorar l'oferta tècnica incloïen subcriteris respecte dels quals en els plecs de bases no s'especificava la puntuació.

El juliol del 2006, es va incorporar als plecs de bases la puntuació dels subcriteris, però en els informes de valoració se'ls aplicava una ponderació que no estava prevista en els plecs.

A partir del segon semestre del 2013, es va incorporar als plecs la ponderació de cada subcriteri, però aquesta es basava en adjectius genèrics que no aportaven informació suficient al licitador per saber què havia de complir per obtenir la màxima puntuació.

1.b) Definició dels criteris

Durant el període 2001-2003, GISA va establir el criteri d'experiència en obres anteriors que, tal com estava definit, no respectava els principis d'igualtat de tracte i no discriminació, i podria haver limitat la concurrència de licitadors. Aquest criteri ja no es va incloure en els plecs de bases aprovats el 27 de febrer del 2003, tot i que en un expedient de la mostra adjudicat en el 2004 encara es va aplicar.

Durant el període 2010-2015, GISA/Infraestructures.cat va establir un criteri d'adjudicació per valorar la idoneïtat de l'equip tècnic inclòs en l'oferta o la seva organització,

aspectes que d'acord amb la LCSP formen part de la valoració de la solvència, i que segons la Junta Consultiva de Contractació Administrativa de l'Estat només es poden valorar en la fase d'adjudicació en el cas que es fixin uns mínims a acreditar en la fase de valoració de la solvència i es concretin quins avantatges addicionals s'han d'acomplir per sobre d'aquest mínims en la fase d'adjudicació. Cap d'aquests requisits s'acomplia tal com estaven definits en els plecs aquest criteri d'adjudicació i la forma d'acreditar la solvència.

Durant el període 2010-2013, els criteris d'adjudicació de serveis complementaris o addicionals i de millores tecnològiques establerts per GISA/Infraestructures.cat no incloïen la definició dels aspectes del contracte respecte als quals s'admetrien les variants i millores, ni els requisits i límits que s'aplicarien per a la seva valoració. A partir del segon semestre del 2013, els plecs de cada licitació ja van incorporar els elements a què es podien referir aquests criteris i les condicions que s'aplicarien per valorar-los.

1.c) Valoració

En els expedients adjudicats a partir de l'entrada en vigor de la LCSP, el 30 d'abril del 2008, per GISA/Infraestructures.cat (tots vuit expedients de la mostra) i per IFERCAT (quatre dels sis expedients de la mostra), no es va donar preponderància als criteris quantificables de forma automàtica respecte dels que requerien un judici de valor, sense que aquesta excepció al criteri general establert en la Llei de contractes constés degudament motivada.

2. Finançament amb crèdit de contractista

La sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya STSJ CAT 8146/2014, del 23 d'abril del 2014, ratificada pel Tribunal Suprem en la Sentència del 9 d'octubre del 2015, va considerar que la clàusula del plec de clàusules administratives particulars que preveia el finançament de l'obra objecte del contracte mitjançant un contracte de crèdit de naturalesa privada amb el contractista era abusiva en els termes previstos en l'article 9.1 de la Llei 3/2004, del 29 de desembre, que estableix mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials i, en conseqüència, la va declarar nul·la de ple dret.

Tot i això, l'expedient 90 es va licitar amb la clàusula de finançament mitjançant un contracte de crèdit de contractista després de la Sentència del 23 d'abril del 2014, ja que Infraestructures va deixar de licitar amb aquesta clàusula a partir de la ratificació de la sentència pel Tribunal Suprem, el 9 d'octubre del 2015.

3. Justificació de la valoració de les ofertes

En l'informe de valoració de l'oferta tècnica de tres dels set expedients adjudicats durant

el període 2008-2010 per GISA i IFERCAT no constava cap justificació de les puntuacions atorgades a cadascun dels licitadors. En el període 2011-2015 ja es va incloure la justificació en tots els expedients, però aquesta es feia de forma genèrica amb qualificatius com ara *adequat*, *coherent*, *limitat*, *elevat interès*, *poc adequat*, etc., justificació que la Sindicatura considera que és insuficient.

Aquests informes tècnics van ser elaborats per la Comissió Tècnica fins al juny del 2011 i per l'OTA des d'aquella data fins al novembre del 2015.

Pel que fa a l'OTA, vegeu el resum de totes les observacions que l'afecten en l'observació 9.

4. Ofertes amb valors anormals o desproporcionats

En les ofertes declarades presumptament anormals o desproporcionades durant el període 2010-2014, els informes tècnics de valoració de les al·legacions presentades pels licitadors no estan suficientment motivats, ja que GISA/Infraestructures.cat, en tots els expedients, va rebutjar les al·legacions mitjançant un paràgraf estàndard comú a totes les licitacions. A partir de l'exercici 2015 aquests informes ja inclouen una anàlisi individualitzada i suficientment detallada de cadascuna de les al·legacions presentades.

Aquests informes tècnics, com en el cas de la valoració dels criteris d'adjudicació, van ser elaborats per la Comissió Tècnica fins al juny del 2011 i per l'OTA des d'aquella data fins al novembre del 2015.

Cal assenyalar que en cap dels expedients fiscalitzats en els que es van rebutjar ofertes presumptament anormals o desproporcionades hi constava la proposta d'exclusió de la Mesa de Contractació. A més, la decisió de l'exclusió va ser adoptada per la Comissió Tècnica fins al juny del 2011 i per l'OTA des d'aquella data fins al novembre del 2015, tot i que l'òrgan competent era l'òrgan de contractació.

Pel que fa a l'OTA, vegeu el resum de totes les observacions que l'afecten en l'observació 9.

Contractes adjudicats per procediment negociat (apartat 2.1.4.2)

5. Justificació del procediment

En nou expedients adjudicats durant el període 2001-2015 per GISA/Infraestructures.cat, les causes per aplicar el procediment negociat sense publicitat (imperiosa urgència o especificitat tècnica) no estaven suficientment justificades.

6. Elaboració de plecs de bases

En cap dels expedients adjudicats per procediment negociat sense publicitat durant el període 2000-2007 hi constava el plec de clàusules, que, d'acord amb el TRLCAP, s'havia d'elaborar independentment de quin fos el procediment d'adjudicació. Amb l'entrada en vigor de la LCSP, a partir del 29 d'abril del 2008, aquestes entitats van començar a elaborar plecs per als procediments negociats que superessin els 50.000 €, tal com requeria la llei, excepte en el cas que únicament hi hagués un possible licitador (per especificitat tècnica, complementaris, etc.), la qual cosa no estava prevista en la LCSP. Finalment, el maig del 2014 es va establir l'obligació de redactar plecs de bases per a totes les licitacions tramitades per procediment negociat sense publicitat amb un valor estimat superior a 50.000 €.

7. Negociació

En els plecs dels contractes adjudicats per GISA/Infraestructures.cat i IFERCAT mitjançant procediment negociat sense publicitat no hi ha prevista la fase de negociació fins al novembre del 2014. A partir d'aquesta data, es va introduir la negociació en les licitacions en què s'haguessin de valorar diversos criteris d'adjudicació i, a partir del 26 de febrer del 2015, l'obligació de negociar els termes del contracte es va estendre a tots els procediments negociats.

En cap dels expedients adjudicats fins al 26 de febrer del 2015 hi ha constància que l'òrgan de contractació negociés amb els licitadors els termes del contracte. Malgrat la modificació dels plecs, en un dels dos expedients de la mostra (expedient 9) adjudicats amb posterioritat a aquella data, es va continuar incomplint aquesta obligació.

Altres observacions (apartat 2.1.4.3)

8. Modificació dels contractes

La tramitació de les vint modificacions de la mostra, aprovades durant el període 2006-2016 per IFERCAT (onze expedients), GISA (sis expedients) i Infraestructures.cat (tres expedients), no compleix algun dels requisits fixats en la normativa comunitària que, posteriorment, també van ser incorporats a la Llei de contractes mitjançant la Llei 2/2011, del 4 de març, d'economia sostenible: la possibilitat de modificar el contracte no estava prevista de forma clara, precisa i inequívoca en onze expedients; es van modificar condicions essencials de la licitació en catorze expedients, i no constaven acreditades o no es van motivar suficientment les raons d'interès públic i les causes imprevistes que justificaven la modificació en onze expedients.

Cal fer menció especial de les incidències observades en la fiscalització dels nou expedients de modificació dels contractes de concessió que van ser tramitats per IFERCAT

en els exercicis 2010 (sis expedients) i 2014 (tres expedients). En tots ells es van modificar aspectes essencials dels contractes i, en els sis tramitats en l'exercici 2010 no es van motivar suficientment les raons d'interès públic que les justificaven.

Addicionalment a les incidències detectades en la mostra de modificacions fiscalitzada en l'apartat de contractació, en la fiscalització de l'execució de les obres s'ha observat que en vint contractes no es van tramitar les modificacions positives corresponents a unitats d'obra no previstes en el projecte, a diferències d'amidaments superiors al 10,0% i a sobre costos acordats amb els contractistes, i en cinc contractes no es van tramitar les modificacions negatives corresponents a obres pressupostàries incorporades als contractes de concessió. Totes aquestes modificacions s'haurien d'haver tramitat, aprovat i formalitzat d'acord amb les mateixes clàusules dels contractes i l'establert en la llei de contractes que en cada cas els era aplicable (vegeu les observacions 15 i 16).

9. Oficina Tècnica d'Avaluació

Des del juny del 2011 fins el novembre del 2015 l'Oficina Tècnica d'Avaluació (OTA), era la responsable d'avaluar les ofertes presentades pels licitadors i d'eleva la proposta de classificació o d'adjudicació a la Mesa de Contractació i per tant, també de determinar les ofertes que s'excloïen per anormals o desproporcionades.

La seva tasca queda qüestionada principalment en les observacions assenyalades anteriorment, corresponents a la insuficient justificació de la valoració de les ofertes tècniques (observació 3), a la insuficient motivació de l'exclusió de les ofertes amb valors anormals o desproporcionats i l'adopció de la decisió d'exclusió quan corresponia a l'òrgan de contractació (observació 4).

Cal dir que l'OTA fou suprimida per acord del Consell d'Administració del 26 de novembre del 2015.

10. Contractes de concessió i la seva comptabilització

La Sindicatura en els informes 23/2011 i 6/2013 relatius a IFERCAT, exercicis 2008 i 2009-2010, respectivament, va concloure que els contractes de concessió de les obres de les estacions dels trams I, II i IV, tal com es van definir l'objecte i les prestacions en els plecs de clàusules, no complien les característiques que segons la LCSP definien la concessió d'obres públiques, ja que la retribució principal del concessionari no procedia del dret d'exploració de l'obra ni depenia de la demanda d'utilització de la infraestructura.

A més, en l'informe 6/2013 IFERCAT, exercicis 2009-2010, la Sindicatura d'acord amb

les conclusions de l'informe del Grup de Treball de Comptabilitat Nacional del 12 de juliol del 2011 sobre els contractes de concessió de la L9, va observar que no existia una suficient transferència de riscos a les empreses concessionàries.

Aquesta manca de transferència de riscos implicava que, des del punt de vista comptable, el criteri de registre dels actius i passius de les concessions aplicat per IFERCAT durant els exercicis 2008-2010 fos incorrecte (durant la vigència de la concessió IFERCAT només registrava la tarifa tècnica pagada anualment en el Compte de pèrdues i guanys, sense que quedessin reflectits en l'actiu les inversions associades a la concessió i en el passiu el deute amb les empreses concessionàries).

A partir de l'exercici 2011 IFERCAT va incorporar al seu Balanç la totalitat dels actius i passius vinculats a les concessions, com un arrendament financer, d'acord amb el fet que no existia una efectiva transferència de riscos a les empreses concessionàries. També es van reexpressar els comptes anuals de l'exercici 2010. Aquest fet va suposar que el deute amb les empreses concessionàries passés a computar com a dèficit a efectes del SEC-95.

El 31 de desembre del 2016, en el Balanç d'IFERCAT aquests contractes constaven registrats en l'actiu per un cost de 2.269,25 M€ i en el passiu per un deute de 2.374,63 M€, essent els cost i el deute de la inversió de 1.994,10 M€ (sense costos financers activats ni interessos meritats pendents de venciment).

11. Garanties

En els expedients d'obra civil adjudicats per GISA durant el període 2001-2009, la garantia es va fixar amb caràcter general en un 15,0%, i en un 20,0% quan el pressupost superés els 12,02 M€. Aquests percentatges superaven els fixats en la Llei de contractes amb caràcter general (4,0% en el TRLCAP, 5,0% en la LCSP) més les garanties complementàries que es poguessin establir en casos excepcionals, el conjunt de les quals no podia superar el 10,0%, o el 20,0% en cas d'ofertes presumptament anormals o desproporcionades. Aquests percentatges de garantia, a més de superar els establerts en la llei de contractes, limitaven la concurrència dels empresaris a la licitació.

A partir del 23 de setembre de 2009, GISA va establir amb caràcter general les garanties definitives en el 5,0% del preu d'adjudicació, IVA exclòs, per a totes les tipologies de contractes d'acord amb el que establia la LCSP en vigor en aquella data.

12. Comunicació al Registre Públic de Contractes

IFERCAT no va comunicar al Registre Públic de Contractes de la Generalitat setze expedients relatius a adjudicacions, modificacions i pròrrogues aprovades durant el període 2007-2014, malgrat que així ho requeria l'ordre del Departament d'Economia

que regulava el Registre Públic de Contractes de la Generalitat de Catalunya (Ordre del 26 de febrer de 1997 i, a partir del 16 d'abril del 2013, l'Ordre ECO/47/2013, del 15 de març).

13. Fraccionament

En deu expedients adjudicats els exercicis 2009 i 2010 per GISA i IFERCAT s'han detectat determinades incidències relacionades amb els objectes dels contractes, els imports, les dates o els tipus de contractes que suposen un incompliment de l'article 74.2 de LCSP i, en conseqüència, es considera que hi ha haver un fraccionament indegut dels contractes. Aquesta incidència també s'ha observat en dos expedients adjudicats per GISA l'exercici 2007 que estaven subjectes al TRLCAP, expedients en els quals el fraccionament indegut dels contractes vulnerava els principis de publicitat, concurrència, igualtat de tracte i no discriminació que regien la contractació.

14. Prohibició de contractar

En l'adjudicació del contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a l'enginyeria d'integració dels sistemes i infraestructures, i coordinació de proves de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.0 a la UTE ATI 4 L9, per import 0,64 M€, es podria haver incorregut en la prohibició de contractar de l'article 60.1.f del TRLCSP atès que en el moment de la seva adjudicació (el 21 de març del 2011) J.L.Q. era president d'Infraestructures.cat i administrador únic d'una de les empreses que formaven part de la UTE adjudicatària.

Relatives als costos de construcció i finançament (apartat 2.2.4)

15. En vint dels vint-i-vuit expedients de la mostra d'obra pressupostària s'han certificat unitats d'obra (58,73 M€) i sobre costos acordats amb els contractistes (49,33 M€) no previstos en el projecte aprovat, i diferències d'amidaments superiors al 10,0% (9,74 M€). En cap d'aquests casos es va tramitar la modificació dels contractes corresponent a aquests increments del preu del contracte (vegeu l'observació 8).

En els acords amb els contractistes esmentats en el paràgraf anterior també es van incloure revisions de preus per un import total de 24,16 M€, dels quals 8,40 M€ es van calcular aplicant la revisió des del primer any sense que s'hagués executat el 20,0% del pressupost de l'obra.

16. En set expedients d'obra pressupostària (cinc del Tram II i dos de la part comú) no es van tramitar les modificacions corresponents a la reducció del cost de l'obra que es va incorporar als contractes de concessió per un import total de 260,79 M€. Si s'haguessin tramitat aquestes modificacions el grau d'execució de les obres del Tram II seria del

99,2% en lloc del 61,2%, i el de la part comú del 74,0% en lloc del 69,4% (vegeu l'observació 8).

17. El cost de la inversió prevista en el PEF del 2016 no incloïa els conceptes següents: compensació financera de les obres pressupostàries, projectes a càrrec de les empreses concessionàries i la reinversió de les obres concessionades. Tampoc hi constaven inclosos els costos financers, excepte les despeses financeres incorporades als contractes de concessió corresponents a obres executades prèviament per GISA que sí que constaven incloses en el cost de la inversió que mostrava el PEF. La Sindicatura considera que aquests conceptes formen part dels costos de construcció de la L9 i, per tant, haurien d'estar previstos en el PEF com a cost de la inversió prevista. El seu import a 31 de desembre del 2016 ascendia a 30,75 M€ corresponents a costos d'inversió i reinversió, més 2.070,80 M€ corresponents a costos financers.

18. Pel que fa als cobraments i pagaments previstos en el PEF del 2016, s'ha observat que no s'hi van incloure els efectuats amb anterioritat al 2016 i, pel que fa als previstos pel període 2016-2060, no s'hi va incloure el pagament de les obres pendents no programades ni el seu finançament que, com ja s'ha esmentat anteriorment, encara no s'havia determinat a la data d'elaboració del PEF.

Cal dir que IFERCAT no disposa de cap document en el que consti la totalitat dels costos i del finançament de la L9 des dels seus inicis.

19. El 31 de desembre del 2016 hi havia 2.269,25 M€ de costos d'inversió dels contractes de concessió, que ja estaven executats, i que es preveia finançar amb les futures subvencions corrents de la Generalitat de Catalunya destinades al pagament de la tarifa tècnica dels contractes de concessió, tarifa que inclou tant el cost de la inversió com el cost d'explotació de la concessió. La corresponent subvenció de capital no constava reconeguda en les liquidacions del pressupost d'IFERCAT emeses fins al 31 de desembre del 2016, mentre que les subvencions corrents corresponents al pagament de la totalitat de la tarifa tècnica constaven previstes en els acords del Govern d'autorització de despeses pluriennals.

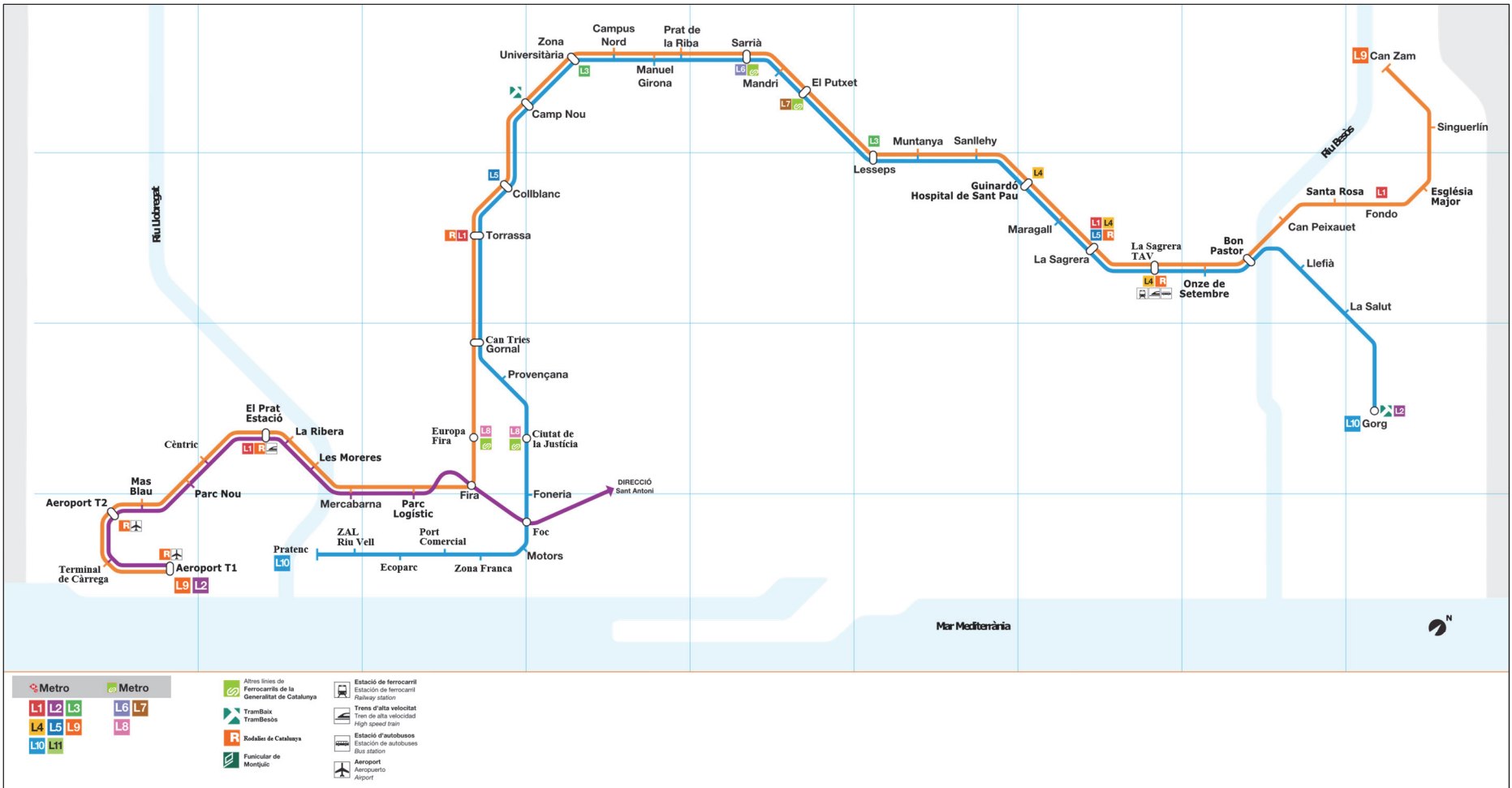
4. ANNEXOS

4.1. PLÀNOLS DE LA LÍNIA 9

4.1.1. Estructura de la línia i les seves interconnexions

A continuació es mostra el plànol de la L9 segons el projecte en vigor a 31 de desembre del 2016 i les seves interconnexions amb la resta de línies de transport metropolità i ferroviari.

Gràfic 2. Estructura de la L9 i les seves interconnexions amb la resta de la xarxa de metro i ferroviària



06

Font: Plànol facilitat per l'entitat.

Nota: Per al Tram II a continuació es detallen els noms de les estacions, ja que en el gràfic no hi consten totes. S'indica el nom en vigor l'exercici 2016 i, si escau, entre parèntesis el nom inicialment previst: Zona Universitària, Camp Nou (Campus Sud), Collblanc, Torrassa, Gornal - Can Tries (Gornal), Provençana, Ciutat de la Justícia (Ildefons Cerdà), Foneria, Foc (Cisell), Motors, Zona Franca (Zona Franca Litoral), Port Comercial o La Factoria (Zona Franca Port), Ecoparc o Port Franc (Zona Franca ZAL), ZAL/Riu Vell (Nova estació Zona Franca) i Pratenc (Polígon Pratenc).

4.1.2. Execució de les obres a 31 de desembre del 2016

El plànol de la L9 corresponent a l'estat d'execució de les obres al desembre del 2016 està publicat al lloc web de la Sindicatura de Comptes de Catalunya (www.sindicatura.cat).

4.2. RELACIÓ D'ADJUDICATARIS PER IMPORT

Els adjudicataris de contractes d'obres i de concessions d'obres per import acumulat de contractació durant el període 2000-2016 són els següents:

Quadre 15. Adjudicataris de contractes d'obres i de concessió d'obres. Període 2000-2016

Adjudicatari	Nombre d'expedients	Import contractat*	%
FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA, que van constituir l'empresa concessionària Concessió Estacions Aeroport L9, SA	5	4.066.587.878	31,9
Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Comsa Emte Concesiones, SL, & Acsa Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Dos, SA	4	3.198.779.239	25,1
Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa Concesiones, SL, & Acsa, Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Quatre, SA	5	2.571.953.386	20,2
UTE GORG (inicialment UTE Línia 9 del FMB) (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa, SA, & ACS Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA)	38	646.248.719	5,1
UTE Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferroviario Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	15	439.977.946	3,4
UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón, Huarte Laín, SA, & Ferroviario Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	21	177.807.746	1,4
UTE L9 Viaducte (Comapa & Copcisa, SA, & Construcciones Rubau, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA)	4	159.429.651	1,2
UTE Agelèctric, SA, & Elecnor, SA, & Emte, SA, & Instalaciones Inabensa, SA, & Isolux Wat, SA,	4	155.682.925	1,2
UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scrinser, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferroviario Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	9	149.116.280	1,2

SINDICATURA DE COMPTES DE CATALUNYA — INFORME 24/2020

Adjudicatari	Nombre d'expedients	Import contractat*	%
UTE Túnel Aeroport (FCC Construcción, SA, & Scrinser SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	5	144.617.242	1,1
UTE Túnel Fira (anteriorment UTE L9 Llobregat-Fira) (Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA, & Comsa, SA, & Sorigué, SA)	7	109.656.596	0,9
Thyssenkrupp Elevadores, SLU	10	90.656.553	0,7
UTE Intercambiador Sagrera (Isolux Wat, SA, & Scrinser, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA)	3	89.589.616	0,7
UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	7	88.978.173	0,7
UTE Triangle Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & Copcisa, SA)	9	86.625.767	0,7
UTE Siemens, SA, & Dimetronic, SA	5	82.414.777	0,6
UTE Cerdà (Scrinsers, SA, & Comsa, SA, & Sorigué, SA)	5	80.946.206	0,6
UTE L9 Estacions (Dragados, Obras y Proyectos, SA, & Necso, Entrecanales Cubiertas, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA)	6	76.162.892	0,6
UTE Faiveley Española, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA	3	67.381.287	0,5
UTE Comsa, SA, & Dragados, SA, & FCC Construcción, SA	1	59.077.339	0,5
UTE Dragados, SA, & Comsa, SA, & Acciona Infraestructuras, SA, & Acsa, Obras Infraestructuras, SA	1	38.268.519	0,3
Corsán-Corviam Construcción, SA	1	35.643.208	0,3
UTE Vía L9 Aeroport (Vías y Construcciones, SA, & Construcciones Rubau, SA, & Elctren SA)	2	31.723.135	0,2
Altres (23 adjudicatariis)	40	107.754.990	0,8
Total obres i concessions d'obres	210	12.755.080.070	100,0

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la llista de contractació facilitada per l'entitat en cada exercici.

* El nombre d'expedients i l'import contractat inclouen els contractes adjudicats més les corresponents modificacions i pròrrogues aprovades durant el període 2000-2016.

Els adjudicatariis de contractes de serveis i de subministraments per import acumulat de contractació durant el període 2000-2016 són els següents:

Quadre 16. Adjudicatariis de contractes de serveis i de subministraments. Període 2000-2016

Adjudicatari	Nombre d'expedients	Import contractat*	%
Payma Cotas, SAU	58	48.602.306	14,0
UTE Auscul 9 (Soldata Iberia, SA, &Técnica Investigación y Control, SA, & Ingeniería de Instrumentación y Control, SA)	3	47.296.382	13,6
Ferrocarril Metropolità Barcelona, SA	5	25.860.353	7,4
Endesa Energía, SAU (a partir del 2014 Endesa Energía XXI, SL)	11	18.946.140	5,4
UTE Payma Cotas, SA, & Riazu, SA, & Tec-Cuatro, SA, & GPO Ingeniería, SA	5	17.461.070	5,0
Sener, Ingeniería y Sistemas, SA	37	13.714.072	3,9
UTE Enercom 2 L9 (Auditorías e Ingenierías, SAU, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA)	3	13.659.274	3,9
Gas Natural comercializadora, SA	5	12.570.683	3,6
UTE Estacions L9 Barcelona & GPO Ingeniería, SA, & Censa Catalana d'Enginyeria, SA, & Payma Cotas	5	10.508.123	3,0
UTE Intercambiador Meridiana (Europrincipia Consultores Asociados, SL, & Idom Enginyeria i Sistemes, SA, & Técnica y Proyectos, SA)	5	10.005.780	2,9
UTE Tec-Cuatro, SA, & Intecasa y Intraesa	6	9.680.381	2,8
UTE ATI 4 L9 (Auditorías e Ingenierías, SAU, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA)	5	8.220.465	2,4
AUDINGINTRAESA, SA (anteriorment Auditorías e Ingenierías, SA)	61	6.710.654	1,9
UTE AZM Enginyers, SL, & SGS Tecnos, SA, & Ardanuy Ingeniería, SA, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA	10	5.785.889	1,7
UTE GPO Ingeniería, SA, & Auditorías e ingenierías, SA	5	5.264.482	1,5
UTE Perllongament L2	1	4.728.879	1,4
Concessió Estacions Aeroport L9, SA (FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	6	3.846.270	1,1
Altres (236 adjudicatariis)	652	84.855.082	24,4
Total serveis i subministraments	883	347.716.285	100,0

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la llista de contractació facilitada per l'entitat en cada exercici.

* El nombre d'expedients i l'import contractat inclouen els contractes adjudicats més les corresponents modificacions i pròrrogues aprovades durant el període 2000-2016.

4.3. MOSTRA D'EXPEDIENTS DE CONTRACTACIÓ FISCALITZATS

En el quadre següent es mostra el detall dels noranta-vuit expedients de contractació fiscalitzats, tant els d'adjudicació inicial dels contractes com els de modificació i pròrroga:

Quadre 17. Mostra fiscalitzada d'expedients de contractació. Període 2000-2016

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
1	Assistència tècnica per a la redacció del projecte constructiu de la Línia 9 del FMB. Tram 4t, Sagrera - Can Zam - Gorg. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.1	Negociat sense publicitat	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SA	815.770	2000	GISA
2	Execució conjunta de Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor - Can Zam. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.2 i Execució de les obres de túnel del tram Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Obert	Obra	UTE Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferrovial-Agroman, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA.)	333.812.235	2001	GISA
3	Execució conjunta de Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Pou Tuneladora (Zona final Sagrera TAV) - Bon Pastor. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.1B; Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor - Gorg. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.3 i Execució de les obres de túnel del tram Parc Logístic - Zona Universitària de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Obert	Obra	UTE Línia 9 del FMB (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA Unipersonal)	251.698.709	2001	GISA
4	Execució de la direcció conjunta de les obres: Execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Pou Tuneladora (Zona final Sagrera TAV) - Bon Pastor. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.1B; Execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor - Gorg. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.3; Execució de les obres de túnel del tram Parc logístic - Zona Universitària de la Línia 9 del Metro de Barcelona; Execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor- Can Zam. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.2 i Execució de les obres de túnel del tram Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Obert	Serveis	Payma Cotas, SA	13.676.989	2001	GISA
5	Execució de la direcció de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Sagrera - Pou Tuneladora (Zona final Sagrera TAV). Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.1A	Obert	Serveis	UTE Do Línea 9	1.570.044	2001	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
6	Assistència tècnica a la redacció del projecte de traçat de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor - Can Zam. Variant de traçat del PK 3+320 al PK 4+776 (abans PK 4+480) i nou emplaçament de l'estació de Plaça de l'Església de Santa Coloma de Gramenet. Clau: TA-TM-00509.2	Negociat sense publicitat	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SA	146.046	2001	GISA
7	Assistència tècnica per a la redacció dels annexos de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t: Bon Pastor - Can Zam. Annexos superestructura, via i catenària. Clau: TM-00509.2	Negociat sense publicitat	Serveis	Riazu, SA	135.228	2001	GISA
8	Assistència tècnica per a la redacció dels annexos de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Nou traçat del tram 4t, Sagrera - Bon Pastor - Can Zam - Gorg. Annexos de traçat dels subtrams: Sagrera - Pou Tuneladora (zona final Sagrera TAV). Clau: TM-00509.1A, Bon Pastor - Can Zam, Clau: TM-00509.2, Pou Tuneladora (zona final Sagrera TAV) - Bon Pastor. Clau: TM-00509.1B i Bon Pastor - Gorg. Clau: TM-00509.3.	Negociat sense publicitat	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SA	129.819	2001	GISA
9	Assistència tècnica per a la redacció de l'ampliació del projecte de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logistic - Zona Universitària. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.5	Negociat sense publicitat	Serveis	UTE Metro L9. Tram 2	1.883.347	2002	GISA
10	Assistència tècnica per a la redacció dels plecs de condicions per al concurs de projecte i obra de: ATC, senyalització i PCC, sistemes de telecomunicació, subestacions de tracció, subestacions receptores i sistema de distribució d'energia de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.1	Negociat sense publicitat	Serveis	Sener, Ingeniería y Sistemas, SA	518.103	2002	GISA
11	Assistència tècnica per a la redacció dels annexos d'arquitectura i instal·lacions d'estacions de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Sagrera - Pou Tuneladora (zona final Sagrera - TAV). Clau: TM-00509.1A	Negociat sense publicitat	Serveis	M.S.U.	96.162	2002	GISA
12	Assistència tècnica per a la redacció dels annexos de superestructura, via i catenària de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Sagrera - Pou tuneladora (zona final Sagrera - TAV). Clau: TM-00509.1A	Negociat sense publicitat	Serveis	Riazu, SA	91.646	2002	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
13	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram PK 4+500 – Llobregat. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A2	Obert	Obra	UTE Túnel Aeroport (FCC Construcción, SA, & Scrinser, SA, & Obrascón Huarte Lain, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	168.959.643	2003	GISA
14	Execució conjunta de la redacció del projecte i execució de les obres: Sistemes de telecomunicació de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.6; Sotsestacions de tracció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM 02609.7; Sotsestacions receptores de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.8 i Sistema de distribució d'energia de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.9	Obert	Obra	UTE Agelètric, SA, & Elecnor, SA, & Emte, SA, & Instalaciones Inabensa, SA, & Isolux Wat, SA	129.875.653	2003	GISA
15	Direcció conjunta de les obres: Projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram PK 4+500 - Llobregat. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A2; Projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport-Parc Logístic. Subtram Llobregat - Parc Logístic. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6B; Projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n. Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Parc Logístic - Fira. Clau: TM-00509.5F i Projecte constructiu de la L9 del metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram Terminal entre pistes - PK 4+500. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A1	Obert	Serveis	UTE Payma Cotas, SA, & Riazu, SA, & Tec-Cuatro, SA, & GPO Ingeniería, SA	8.529.098	2003	GISA
16	Direcció conjunta de les obres: Projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Bifurcació, tram Bifurcació - Fira. Clau: TM-00509.5A i Projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n. Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Pou d'atac c/ Motors - Zona Franca Zal (final cotxeres). Infraestructura, estacions, tallers i cotxeres. Clau: TM-00509.5B	Obert	Serveis	UTE Tec-Cuatro, SA, & Intecasa y Intraesa	4.900.755	2003	GISA
17	Assistència tècnica a la redacció del projecte constructiu, amb l'elaboració de l'extracte per a informació pública i l'estudi d'impacte ambiental de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic (variant del Prat). Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.10	Negociat sense publicitat	Serveis	UTE Uno (Peyco, SA – Inpasa)	1.173.276	2003	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
18	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram: Terminal entre pistes - PK 4+500. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A1.A	Obert	Obra	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scrinser, SA, & Obrascón Huarte Lain, SA, & Ferroviaria Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	119.929.979	2004	GISA
19	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Sagrera - Pou tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.8	Negociat sense publicitat	Obra	UTE GORG (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA)	77.401.720	2004	GISA
20	Execució de les obres del projecte constructiu de l'intercanviador de Sagrera Meridiana de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-00509.7	Obert	Obra	UTE Intercanviador Sagrera (Isolux Wat, SA, & Scrinser, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA)	75.116.894	2004	GISA
21	Direcció conjunta de les Obres de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Sagrera - Pou Tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.8 i de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Accés al Triangle Ferroviari. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.9	Negociat sense publicitat	Serveis	Payma Cotas, SAU	2.399.349	2004	GISA
22	Direcció de les obres del projecte constructiu de l'intercanviador de Sagrera Meridiana de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-00509.7	Obert	Serveis	UTE Intercambiador Meridiana (Europrincipia Consultores Asociados, SL, & Idom Ingeniería i Sistemas, SA, & Técnica y Proyectos, SA)	2.269.827	2004	GISA
23	Assistència tècnica per a la realització de l'estudi geològic i geotècnic del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Clau: E1-TM-00509.5	Obert	Serveis	Investigación Técnica y Calidad, SA	159.492	2004	GISA
24	Execució de les obres del projecte modificat núm. 1 de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Bifurcació, tram Bifurcació - Fira. Clau: TM-00509.5A-M1	Modificat	Obra	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	6.676.768	2006	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
25	Execució de les obres del projecte modificat núm. 1 de l'intercanviador de Sagrera Meridiana de la L9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-00509.7-M1	Modificat	Obra	UTE Intercanviador Sagrera (Isolux Wat, SA, & Scrinser, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA)	3.545.479	2006	GISA
26	Entre IFERCAT, GISA i UTE GORG del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona, subtram Pou tuneladora Parc Logístic - Zona Universitària	Modificat	Obra	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA)	55.500.000	2007	IFERCAT
27	Execució de les obres del projecte modificat núm. 1 de la Línia 9. Trams 1r i 2n. Subtram Llobregat - Fira. Estacions. Clau: TM-00509.6B/5F-M1	Modificat	Obra	UTE L9 Llobregat - Fira (Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA, & Comsa, SA, & Sorigué, SA)	51.694.265	2007	GISA
28	Execució de les obres del projecte complementari núm. 1 de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram: Bifurcació Fira. Clau: TM-00509.5A-C1	Negociat sense publicitat	Obra	UTE L9 HOSPITALET (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	10.688.405	2007	GISA
29	Execució de les obres del projecte modificat núm. 1 de l'ATC, senyalització i PCC de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.1-M1	Modificat	Obra	UTE Siemens, SA & Dimetronic, SA	2.271.834	2007	GISA
30	Consultoria i assistència tècnica per a la implantació dels procediments de gestió de funcionalitats i de seguretat previs a la posada en explotació de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Obert	Serveis	EGIS RAIL, SA	941.309	2007	IFERCAT
31	Assistència tècnica per a la realització d'un estudi d'investigació i assessorament en temes estructurals de la Línia 9 del Metro de Barcelona i d'altres grans infraestructures gestionades per GISA. Clau: E21-TM-00509	Negociat sense publicitat	Serveis	Universitat Politècnica de Catalunya	864.000	2007	GISA
32	Treballs de testificació, anàlisi i interpretació de sondeigs mecànics de la Línia 9 del Metro	Negociat sense publicitat	Serveis	Institut Geològic de Catalunya	177.098	2007	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
33	Contracte de consultoria i assistència per a l'elaboració dels estudis necessaris per determinar el model i els requeriments per a l'explotació de la infraestructura de la Línia 9 del ferrocarril Metropolità de Barcelona, així com l'assistència jurídica en la seva determinació	Negociat sense publicitat	Serveis	J&A Garrigues, SL	25.400	2007	IFERCAT
34	Consultoria per a l'anàlisi i la diagnosi del disseny dels sistemes d'informació de la Línia 9 del Metro de Barcelona orientat a l'elaboració d'un futur Sistema d'Informació Geogràfica (GIS)	Negociat sense publicitat	Serveis	Unitronics Comunicaciones, SAU	25.400	2007	IFERCAT
35	Assistència tècnica per a la redacció de l'estudi de revisió i ampliació del plec de condicions tècniques referent a la construcció de murs pantalla de la Línia 9 del Metro. Clau: E14-TM-00509	Menor	Serveis	Consultor de Ingeniería Civil, SA	10.300	2007	GISA
36	Assistència tècnica per a la redacció de l'estudi sobre diversos aspectes dels murs pantalla perimetrals de les obres del tram Bifurcació - Fira de la Línia 9 del Metro. Clau: E13-TM-00509	Menor	Serveis	Consultor de Ingeniería Civil, SA	5.600	2007	GISA
37	Contracte de concessió d'obra pública per a la construcció, conservació, manteniment i explotació de determinades infraestructures del Tram I de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-08402.1	Obert	Concessió d'obra pública	FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Lain, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que van constituir l'empresa concessionària Concessió Estacions Aeroport L9, SA	4.115.985.917	2008	IFERCAT
38	Contracte de concessió d'obra pública per a la construcció, conservació, manteniment i explotació de determinades infraestructures del Tram IV de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-08402.4	Obert	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SL, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Quatre, SA	2.593.168.737	2008	IFERCAT
39	Subministrament d'energia elèctrica per a la posada en funcionament de la L9	Obert	Subministraments	Endesa Energía, SA	2.719.647	2008	IFERCAT
40	Assistència tècnica per a la redacció d'un estudi per a la investigació i assessorament en temes geotècnics de la Línia 9 del Metro de Barcelona i altres grans infraestructures gestionades per GISA. Clau: E23-TM-00509	Negociat sense publicitat	Serveis	Centre Internacional de Mètodes Numèrics en Enginyeria (CIMNE)	411.880	2008	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
41	Consultoria i assistència tècnica per a la implantació dels procediments de gestió de funcionalitats i de seguretat previs a la posada en explotació de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Modificat	Serveis	EGIS RAIL, SA	181.210	2008	IFERCAT
42	Contractació dels treballs de consultoria per a l'anàlisi i la diagnosi del disseny dels sistemes d'informació de la Línia 9 del Metro de Barcelona orientat a l'elaboració d'un futur Sistema d'Informació Geogràfica (GIS)	Pròrroga	Serveis	Unitronics Comunicaciones, SA	0	2008	IFERCAT
43	Execució de les obres del projecte complementari núm. 5 de llosa intermèdia al macropou. Connexió amb triangle. Espais interiors al pou d'introducció de Gorg. Clau: TM-00509.3-C5	Negociat sense publicitat	Obra	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA)	12.816.403	2009	GISA
44	Direcció conjunta de les obres: Sistemes de telecomunicacions de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.6; Sotsestacions de tracció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.7; Sotsestacions receptores de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.8 i Sistema de distribució d'energia de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.9	Obert	Serveis	UTE Enercom 2 L9 (Auditorías e Ingenierías, SAU, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA)	9.925.588	2009	GISA
45	Pròrroga del servei de consultoria i assistència per a la implantació del procediment de gestió i funcionalitat i de seguretat previs a la posada en explotació de la L9	Pròrroga	Serveis	EGIS RAIL, SA	470.654	2009	IFERCAT
46	Assistència i assessorament jurídics en relació amb la Línia 9 del ferrocarril Metropolità de Barcelona. Clau: ITM-09246	Obert	Serveis	J&A Garrigues, SL	150.000	2009	IFERCAT
47	Assistència i assessorament en relació amb la regularització patrimonial dels terrenys de la Línia 9 del Ferrocarril Metropolità de Barcelona	Negociat sense publicitat	Serveis	Core Solutions, SL	39.875	2009	IFERCAT
48	Execució i instal·lació de 4 suports informatius tipus OPPI model Pal-li per a informació de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Menor	Serveis	Corporación Europea Mobiliario Urbano, SA (CEMUSA)	22.403	2009	IFERCAT

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
49	Serveis d'assessorament i gestió en el procés d'obtenció per a IFERCAT de la propietat dels terrenys ocupats per la Cotxera (taller de L9 de Barcelona en la Zona Franca de Barcelona, propietat en l'actualitat de l'Ajuntament de Barcelona. Estudi de la situació i proposta d'actuació, redacció i supervisió de la documentació a presentar, seguiment del tràmit intervenció davant les instàncies que calgui (ConSORCI de la Zona Franca de Barcelona, Registre de la Propietat, Ajuntament de Barcelona, etc.) durant el tercer trimestre de 2009	Comanda	Serveis	M.T.V.	4.700	2009	IFERCAT
50	Serveis d'assessorament i gestió en el procés d'obtenció per a IFERCAT de la propietat dels terrenys ocupats per la Cotxera - Taller de la L9 del Metro de Barcelona en la Zona Franca, propietat en l'actualitat de l'Ajuntament de Barcelona. Estudi de la situació i proposta d'actuació, redacció i supervisió de la documentació a presentar, seguiment del tràmit intervenció davant les instàncies que calgui durant el quart trimestre de 2009	Comanda	Serveis	M.T.V.	3.400	2009	IFERCAT
51	Contracte de concessió d'obra pública per a la construcció, conservació, manteniment i explotació de determinades infraestructures del Tram II de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Obert	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Comsa Emte Concesiones, SL, & Acsa Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Dos, SA.	3.184.971.390	2010	IFERCAT
52	Execució de les obres del Centre Intermodal del Baix Llobregat al Prat de Llobregat. Clau: TM-00509.6A2-C1	Restringit	Obra	UTE Comsa, SA, & Dragados, SA, & FCC Construcción, SA	59.077.339	2010	GISA
53	Subministrament energia elèctrica L9	Negociat sense publicitat	Subministraments	Endesa Energía, SA	3.712.542	2010	IFERCAT
54	Cessió parcial del contracte: Execució de les obres del projecte modificat núm. 2 de les obres del túnel del tram Zona Universitària - Mandri de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-00509.4F2	Modificat	Obra	UTE Túnel Mandri (Dragados, SA & Acciona Infraestructuras, SA & Comsa, SA & ACSA Obras e Infraestructuras, SA)	1.508.621	2010	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
55	Pròrroga del servei d'assistència i assessorament jurídics en relació amb la L9	Pròrroga	Serveis	J&A Garrigues, SL	112.500	2010	IFERCAT
56	Programa Conveni UGT-GISA 2n tram Línia 9 Pròrroga del Conveni de col·laboració entre el Departament de Treball i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, GISA i REGSA, i les Federacions Nacional de Metall, Construcció i Afins de la Unió General de Treballadors de Catalunya i d'Indústries de la Construcció i la Fusta de Comissions Obreres de Catalunya	Menor	Serveis	Federació Nacional, Metall, Construcció i Afins de la Unió General de Treballadors de Catalunya	81.511	2010	GISA
57	Programa Conveni CCOO-GISA 1r tram Línia 9 Pròrroga del Conveni de col·laboració entre el Departament de Treball i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, GISA i REGSA, i les Federacions Nacional de Metall, Construcció i Afins de la Unió General de Treballadors de Catalunya i d'Indústries de la Construcció i la Fusta de Comissions Obreres de Catalunya	Menor	Serveis	Federació d'Indústries de la Construcció i la Fusta de Comissions Obreres de Catalunya	81.511	2010	GISA
58	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del projecte complementari núm. 2. Superestructura, via i catenària Macropou - Havaneres. Clau: TM-00509.9-C2	Negociat sense publicitat	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SAU	42.800	2010	GISA
59	Honoraris en concepte d'assistència i assessorament sindical als treballadors en matèria laboral i de prevenció de riscos, a les obres de la Línia 9, 3 i 5 del Metro, d'acord amb la clàusula segona B del Conveni entre GISA i aquesta Federació Sindical, de data 14.5.08, prorrogat el 14.5.2009. Període de l'1.12.2009 al 31.5.2010	Comanda	Serveis	Federació d'Indústries de la Construcció i la Fusta de Comissions Obreres de Catalunya	40.553	2010	GISA
60	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del projecte modificat núm. 5 Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 1, Aeroport - Parc Logístic. Subtram. Terminal entre pistes - PK 4+500. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A1.A-M5	Negociat sense publicitat	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SAU	25.300	2010	GISA

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
61	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la divisió del projecte complementari núm. 1: Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Complementes d'estructura interior, via i catenària del túnel 2. Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Complementes d'estructura interior, via i catenària del túnel 2. Tram Pou C/ Motors - Zona Universitària. Adaptació de tuneladora i de pous. Clau: TM-00509.5E-C1; Projecte complementari 2 Línia 9 Tram Pou C/ Motors - Zona Universitària. Clau: TM-00509.5E-C1 en: Projecte complementari núm. 1 Línia 9 del Metro de Barcelona	Negociat sense publicitat	Serveis	Payma Cotas, SAU	23.030	2010	GISA
62	Assistència i assessorament en relació amb la regularització patrimonial dels terrenys dels trams 2 i 3 de la Línia 9	Menor	Serveis	Core Solutions, SL	17.950	2010	IFERCAT
63	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del projecte constructiu Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 3r, Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estacions de Sanllehy, Guinardó i Maragall. Estructures interiors i urbanitzacions. Clau: TM-00509.4D-BIS.1	Menor	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SAU	17.241	2010	GISA
64	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del projecte complementari núm. 1 Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 3r, Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estació Sanllehy. Desviaments de trànsit i serveis afectats. Clau: TM-00509.4D-C1	Menor	Serveis	Auditorías e Ingenierías, SAU	14.224	2010	GISA
65	Assessorament per a la redacció d'un plec de clàusules tècniques per al subministrament d'energia elèctrica en la Línia 9 del Metro de Barcelona	Menor	Subministraments	Idom, Ingeniería y Sistemas, SA	9.444	2010	IFERCAT
66	Consultoria i assistència en la formalització de l'adquisició del sòl necessari per la cotxera de la Zona Franca de la Línia 9 del Metro de Barcelona	Menor	Serveis	M.T.V.	9.000	2010	IFERCAT
67	Serveis de consultoria i assistència en la relació amb Red Elèctrica de España, SAU, per la localització dins l'edifici de taller cotxera de la Zona Franca de la Línia 9 del Metro de Barcelona d'una subestació de transport i distribució d'energia elèctrica per alimentar la L9; establiment de la figura jurídica que doni cobertura a la presència permanent de REE en l'edifici i establiment de les condicions econòmiques de la permanència en la finca en la vida útil de la instal·lació mitjançant un conveni regulador, durant el primer trimestre del 2010.	Comanda	Serveis	M.T.V.	3.800	2010	IFERCAT

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
68	Serveis d'assessorament i gestió en el procés d'obtenció per a IFERCAT de la propietat dels terrenys ocupats per la cotxera taller de la L9 a la Zona Franca de Barcelona	Comanda	Serveis	M.T.V.	2.700	2010	IFERCAT
69	Servei d'assessorament i gestió en el procés d'obtenció per a IFERCAT de la propietat dels terrenys ocupats per la cotxera taller de la Línia 9 del Metro de Barcelona en la Zona Franca de Barcelona, propietat en l'actualitat de l'Ajuntament de Barcelona. Estudi de la situació i proposta d'actuació, redacció i supervisió de la documentació a presentar, seguiment del tràmit i intervenció davant les instàncies que calgui (Consorti de la Zona Franca de Barcelona, Registre de la Propietat, Ajuntament de Barcelona, etc.) durant el primer trimestre del 2010	Comanda	Serveis	M.T.V.	1.900	2010	IFERCAT
70	Serveis d'assessorament i gestió en el procés d'obtenció per a IFERCAT de la propietat dels terrenys ocupats per la cotxera taller de la Línia 9 del Metro de Barcelona en la Zona Franca de Barcelona, propietat en l'actualitat de l'Ajuntament de Barcelona. Estudi de la situació i proposta d'actuació, redacció i supervisió de la documentació a presentar, seguiment del tràmit i intervenció davant les instàncies que calgui (Consorti de la Zona Franca de Barcelona, Registre de la Propietat, Ajuntament de Barcelona, Autoritat Portuària de Barcelona, cadastre, etc.), durant el segon trimestre del 2010	Comanda	Serveis	M.T.V.	1.800	2010	IFERCAT
71	Subministrament d'aigua de Barcelona corresponents al Tram IV (Església, Llefià, Bon Pastor i la Salut)	Comanda	Subministraments	Sociedad General de Aguas de Barcelona, SA	1.223	2010	IFERCAT
72	Serveis de consultoria i assistència en relació amb Red Eléctrica Española, SA, per a la localització dins l'edifici de taller cotxera de la Zona Franca de la Línia 9 del Metro de Barcelona d'una subestació de transport i distribució d'energia elèctrica per alimentar la L9; establiment de la figura jurídica de doni cobertura a la presència permanent de REE en l'edifici i establiment de les condicions econòmiques de la permanència en la finca en la vida útil de la instal·lació mitjançant un conveni regulador, durant el segon trimestre del 2010	Comanda	Serveis	M.T.V.	800	2010	IFERCAT
73	Pròrroga del servei d'assistència i assessorament en relació amb la regularització patrimonial dels terrenys de la L9	Pròrroga	Serveis	Core Solutions, SL		2010	IFERCAT

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
74	Modificació del contracte de concessió d'obra pública de les estacions del Tram I	Modificat	Concessió d'obra pública	FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que van constituir l'empresa concessionària Concessió Estacions Aeroport L9, SA	-	2010	IFERCAT
75	Modificació del contracte de concessió d'obra pública de les estacions del Tram I	Modificat	Concessió d'obra pública	FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que van constituir l'empresa concessionària Concessió Estacions Aeroport L9, SA	-	2010	IFERCAT
76	Modificació del contracte de concessió d'obra pública de les estacions del Tram IV	Modificat	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Quatre, SA	-	2010	IFERCAT
77	Modificació del contracte de concessió d'obra pública de les estacions del Tram IV	Modificat	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Quatre, SA.	-	2010	IFERCAT
78	Modificació del contracte de concessió d'obra pública de les estacions del Tram IV	Modificat	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Quatre, SA	(73.218.806)	2010	IFERCAT

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
79	Modificació del contracte de concessió d'obra pública de les estacions del Tram I	Modificat	Concessió d'obra pública	FCC, Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que van constituir l'empresa concessionària Concessió Estacions Aeroport L9, SA	(132.210.676)	2010	IFERCAT
80	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram PK 4+500 – Llobregat. Infraestructura i estacions. Clau: TM-00509.6A2	Modificat	Obra	UTE Túnel Aeroport (FCC Construcción, SA, & Scrinser SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferroviaria Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	(186.568.784)	2010	GISA
81	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica d'unitat d'avaluació i supervisió de projecte i obra (UASPO). Concessió. Estacions i determinades infraestructures del tram 2n de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-08402.2	Obert	Serveis	UTE Tec-Cuatro, SA, & Técnica y Proyectos, SA	3.029.584	2011	GISA
82	Contracte de serveis per a la direcció de les obres del projecte d'execució del Centre Intermodal del Baix Llobregat al Prat de Llobregat. Clau: TM-00509.6A2-C1	Negociat sense publicitat	Serveis	UTE Intermodal del Prat (Agua y Estructuras, SA, & Cesar Portela, SLU, & A.B.F. & J.M.B.)	1.333.966	2011	GISA
83	Execució de les obres del projecte complementari núm. 2. Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 1r Aeroport - Parc Logístic. Subtram: PK 4+500 - Llobregat. Condicionament pous evacuació i altres obres complementàries. Clau: TM-00509.6A2-C2	Obert	Obra	UTE FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA	8.770.345	2012	Inf.cat
84	Execució de les obres del projecte de xarxa de transmissió sense fil de banda ampla de la Línia 9 del Metro de Barcelona per a la transmissió en temps real de vídeo embarcat. Fase II: tram I i tram II. Clau: TM-02609.1-C1.2A	Obert	Obra	UTE Emte Sistemas, SA, & Teyco, SL	4.033.425	2012	Inf.cat
85	Execució de les obres del projecte complementari núm. 4 d'obres de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos d'estructura interior, via i catenària del túnel 2. Tram Pou C/Motors – Zona Universitària. Portes, sectorització i altres elements auxiliars (pagament concessionari). Clau: TM-00509.5E-C4	Negociat sense publicitat	Obra	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA)	3.499.061	2013	Inf.cat

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
86	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a l'enginyeria d'integració dels sistemes i infraestructures, i coordinació de treballs i proves de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Trams I i II. Clau: TM-02609.0-T1	Obert	Serveis	UTE ATI 4 L9 (Auditorías e Ingenierías, SAU, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA)	2.151.470	2013	Inf.cat
87	Modificació concessió Tram II. Segon reequilibri. Clau: TM-08402.2	Modificat	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Comsa Emte Concesiones, SL, & Acsa Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Dos, SA	124.373.223	2014	IFERCAT
88	Modificació concessió Tram I. Tercer reequilibri. Clau: TM-08402.1	Modificat	Concessió d'obra pública	FCC, Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que van constituir l'empresa concessionària Concessió Estacions Aeroport L9, SA	82.812.637	2014	IFERCAT
89	Modificació concessió Tram IV. Segon reequilibri. Clau: TM-08402.4	Modificat	Concessió d'obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que van constituir l'empresa concessionària Línia Nou Tram Quatre, SA	52.003.455	2014	IFERCAT
90	Execució de les obres del projecte de condicionament de l'accés a l'estació Aeroport T2 i altres treballs per a la posada en servei del tram Aeroport T1 - Zona Universitària. Clau: TM-00509.47	Obert	Obra	UTE CRC Obras y Servicios, SL, & Ingeniería y Servicios Ferroviarios, SA	1.624.845	2015	Inf.cat
91	Execució de les obres del projecte complementari núm. 2 Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n Parc Logístic - Zona Universitària. Complementes d'estructura interior, via i catenària del túnel 2. Tram Pou c/Motors - Zona Universitària. Trasllat d'instal·lacions i reposicions a Parc Logístic. Clau: TM-00509.5E-C2	Modificat	Obra	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA)	552.843	2015	Inf.cat

Núm. exp.	Descripció del contracte	Procediment d'adjudicació	Tipus de contracte	Adjudicatari	Import adjudicat	Any	Òrgan
92	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del Pla general d'obsolescència de la L9 del Metro de Barcelona. Clau: E11-TM-02609	Obert	Serveis	Sener Ingeniería y Sistemas, SA	248.000	2015	IFERCAT
93	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la investigació i assessorament en temes geotècnics de la Línia 9 del Metro de Barcelona i altres grans infraestructures gestionades per Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU. Clau: AT.TM-00509 (CIMNE 2015)	Negociat sense publicitat	Serveis	Centre Internacional de Mètodes Numèrics en Enginyeria (CIMNE)	85.000	2015	Inf.cat
94	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del projecte constructiu de millora de l'accessibilitat de l'estació de Zona Universitària a l'intercanviador L9-L3 des de la vorera costat muntanya de l'Avinguda Diagonal. Clau: TM-14338	Obert	Serveis	AUDINGINTRAESA, SA	71.260	2015	Inf.cat
95	Execució de les obres del projecte complementari núm. 2 d'execució de les obres del túnel del tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Pou d'explotació tuneladora Campus Sud. Clau: TM-00509.5G-C2-M1	Modificat	Obra	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA, & ACS, Proyectos Obras y Construcciones, SA & Sorigué, SA)	(16.067.139)	2015	Inf.cat
96	Redacció del projecte i execució de les obres de l'ATC: senyalització i PCC de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Clau: TM-02609.1-M3	Modificat	Obra	UTE Siemens, SA, & Dimetronic, SA	550.611	2016	Inf.cat
97	Execució de les obres del projecte de millora dels llocs de treball dels tallers i cotxeres de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Fase 1. Clau: TM-00509.53.1	Negociat sense publicitat	Obra	Dragados, SA	195.542	2016	Inf.cat
98	Contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la investigació i assessorament en temes geotècnics de la Línia 9 del Metro de Barcelona i altres grans infraestructures gestionades per Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU. Clau: AT.TM-00509 (CIMNE 2016)	Negociat sense publicitat	Serveis	Centre Internacional de Mètodes Numèrics en Enginyeria (CIMNE)	80.000	2016	Inf.cat

Imports en euros, IVA exclòs. Entre parèntesis, imports de les modificacions negatives.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la llista de contractació facilitada per l'entitat en cada exercici.

4.4. QUADRE RESUM DE LES OBSERVACIONS DE CONTRACTACIÓ**Quadre 18. Observacions relatives a la contractació. Període 2000-2016**

Aspecte a què fa referència l'observació	Expedients afectats per l'observació	
	Codi de l'expedient de la mostra*	Nombre d'expedients
<i>Procediment obert i restringit</i>		
Criteris d'adjudicació:		
a) Puntuació i ponderació	2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 22, 23, 44, 81, 83, 84, 86, 90, 92 i 94	20
b) Definició:		
Criteri d'experiència en obres anteriors	2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16 i 22	9
Criteri econòmic basat en preus mitjans	18, 20, 22 i 23	4
Criteri d'elements personals i materials	52, 81, 83, 84, 86, 90 i 94	7
Criteri de serveis complementaris i millores tecnològiques	52, 81, 83, 84 i 86	5
c) Valoració	37, 38, 44, 46, 52, 81, 83, 84, 86, 90, 92 i 94	12
Sistema de finançament en els contractes d'obra	90	1
Justificació de la valoració tècnica	39, 44, 46, 81, 83, 84, 86, 90, 92 i 94	10
Ofertes amb valors presumptament anormals o desproporcionats:		
a) Determinació	51, 52, 81, 83, 84, 86, 90, 92 i 94	9
b) Motivació de l'exclusió	52, 83 i 84	3
c) Proposta i resolució d'exclusió	52, 83, 84, 86 i 90	5
<i>Procediment negociat sense publicitat</i>		
Justificació del procediment	6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 31 i 93	9
Elaboració de plecs de bases	1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 21, 28, 31, 32, 33, 34, 40, 43 i 85	19
Negociació	1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 21, 28, 31, 32, 33, 34, 40, 43, 47, 53, 58, 60, 61, 82, 85, 93 i 98	27
<i>Altres observacions</i>		
Modificació dels contractes:		
a) Previsió en el contracte original	24, 25, 26, 27, 29, 41, 54, 80, 91, 95 i 96	11
b) Condicions que es modifiquen	26, 27, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 87, 88, 89, 95 i 96	14
c) Requisits d'imprevisibilitat i d'interès públic	27, 54, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 91 i 96	11
Oficina Tècnica d'Avaluació	83, 84, 86, 90, 92 i 94	6
Tipologia dels contractes	37, 38 i 51	3
Garanties	2, 3, 13, 14, 18, 19, 20, 28 i 43	9
Comunicació al Registre públic de contractes:	30, 33, 34, 39, 41, 42, 45, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 87, 88 i 89	16
Fraccionament	35, 36, 47, 49, 50, 62, 63, 64, 66, 68, 69 i 70	12
Prohibició de contractar	**	1

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la fiscalització de la contractació corresponent a cada exercici.

* El número d'expedient és el que consta en l'annex 4.3.

** L'expedient correspon a la clau d'obra TM-02609.0. Adjudicatària: UTE ATI 4 L9 (vegeu l'apartat 2.1.4.3).

4.5. CONCILIACIÓ DELS COSTOS DE CONSTRUCCIÓ DE LA LÍNIA 9 AMB LA COMPTABILITAT

La conciliació entre els costos de construcció de la L9 que consten en el quadre 6 i l'import dels costos directes de la L9 que consten registrats en els estats financers d'IFERCAT a 31 de desembre del 2016 és la següent:

Quadre 19. Conciliació dels costos de construcció de la L9 amb la comptabilitat d'IFERCAT a 31 de desembre del 2016

Concepte	Obra pressupostària	Obra concessionada	Total a 31.12.2016
Import certificat	2.743.604.550	1.947.611.855	4.691.216.405
Estudis i projectes*	26.661.619	16.513.379	43.174.998
Expropiacions i serveis afectats*	30.824.015	23.030.000	53.854.015
Convenis	7.789.892	-	7.789.892
Reinversió	-	198.042	198.042
Total (sense costos financers)	2.808.880.076	1.987.353.276	4.796.233.352
Costos financers	717.827.679	1.402.410.502	2.120.238.181
Total cost de construcció de la L9 (quadre 6)	3.526.707.755	3.389.763.778	6.916.471.533
Immobilitzat material	3.150.982.508	2.269.249.590	5.420.232.098
Despeses financeres no capitalitzades	437.680.877	1.077.818.849	1.515.499.726
Despeses de manteniment substitutiu estacions	-	198.042	198.042
Total costos directes L9 comptabilitat d'IFERCAT	3.588.663.385	3.347.266.481	6.935.929.866
Diferència (de més/menys en comptabilitat)	61.955.630	(42.497.297)	19.458.333
Partides de conciliació:			
a) Imports no registrats en comptabilitat:			
- Import certificat en l'exercici 2002 (claus d'obra TM-00509.2 i TM-00509.3) registrats en la comptabilitat de GISA	38.657.606		
- Import repercutit a ADIF corresponent al mur pantalla de la futura estació del TAV de la Sagrera, donat de baixa de l'immobilitzat	6.875.000		
- Convenis urbanització espais afectats L9 (Ajuntament del Prat de Llobregat i IMPSOL)	4.437.892		
- Projectes registrats en la comptabilitat de GISA	3.658.452		
- Import certificat a 31.12.2016, Tram I de les obres de les estacions ajornades		32.463.112	
- Import certificat a 31.12.2016, trams I i II (claus d'obra TM-00509.23 i TM-02609.20)		1.101.701	
- Cost projectes inclòs en els contractes de concessió com a altres costos d'inversió, que forma part dels costos indirectes que cobreix la tarifa tècnica		8.934.931	
b) Imports no inclosos en el cost de construcció:			
- Import activat en l'immobilitzat no inclòs en les certificacions dels contractes d'obra	(73.833.630)		
- Construccions en explotació activades amb càrrec a l'amortització acumulada	(41.694.016)		
- Mobiliari urbà	(22.403)		
- Serveis afectats i expropiacions	(34.531)		
- Construccions i instal·lacions, Tram IV		(2.447)	

Import en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

4.6. MOSTRA DEL GRAU D'EXECUCIÓ DE LES OBRES PRESSUPOSTÀRIES FISCALITZADA

En el quadre següent es mostra el detall de les vint-i-vuit claus d'obra fiscalitzades amb relació a l'execució de les obres pressupostàries fins al 31 de desembre del 2016 (vegeu l'apartat 2.2.2.1). Els resultats de la seva fiscalització consten en l'apartat 2.2.4.1, subapartat Cost de la inversió.

Quadre 20. Mostra de les claus d'obra fiscalitzades amb relació al grau d'execució de les obres pressupostàries

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.2	Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor - Can Zam. Infraestructura i estacions	UTE Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascon Huarte Lain, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	218.371.018	234.752.778	7,5	43.217.190	22.068.966	10.789.491	-	310.828.432
TM-00509.3	Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t, Bon Pastor - Gorg. Infraestructura i estacions	UTE Línia 9 del FMB (posteriorment UTE Gorg) (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa, SA, & ACS Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA, Unipersonal)	208.920.949	230.758.287	10,5	34.412.628	-	7.619.400	-	272.790.325
TM-00509.4A	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 3r, Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estacions: Zona Universitària, Campus Nord, Manuel Girona, i pous de ventilació	Corsán-Corviam Construcción, SA	35.643.208	943.335	(97,4)	-	-	-	-	943.238

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.4B	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 3r, Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estacions: Prat de la Riba, Sarrià, Mandri, i pous de ventilació	UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascon, Huarte Laín, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	50.767.739	21.413.886	(57,8)	3.388.654	78.975	-	-	24.881.456
TM-00509.4C	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 3r, Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estacions: Putxet, Lesseps, Muntanya, i pous de ventilació	UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascon, Huarte Laín, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	32.202.108	33.407.562	3,7	6.456.430	528.891	93.069	-	40.485.956
TM-00509.4D	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 3r, Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estacions: Sanllehy, Guinardó, Maragall, i pous de ventilació	UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascon, Huarte Laín, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	43.159.502	46.534.724	7,8	9.286.080	494.291	11.157	-	56.326.261
TM-00509.4F1	Execució de les obres de túnel del tram Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línia 9 del Metro de Barcelona	UTE Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascon Huarte Laín, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	127.168.940	122.686.817	(3,5)	11.641.184	-	-	-	134.327.998

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.4F2	Cessió parcial del contracte: Execució de les obres del projecte modificat núm. 2 de les obres del túnel del tram Zona Universitària - Mandri de L9 del Metro de Barcelona	UTE Túnel Mandri (Dragados, SA. & Acciona Infraestructuras, SA, & COMSA, SA, & ACSA Obras e Infraestructuras, SA)	68.103.447	28.096.935	(58,7)	3.719.193	-	-	-	31.816.070
TM-00509.5A	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Bifurcació, tram Bifurcació - Fira	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	61.657.891	77.396.296	25,5	9.478.322	2.146.512	688.693	-	89.709.848
TM-00509.5A-C1	Execució de les obres del projecte complementari núm. 1 de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Bifurcació - Fira	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	10.688.405	14.494.820	35,6	-	-	-	-	14.494.856
TM-00509.5A-C2	Execució de les obres del projecte complementari de Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Bifurcació - Fira. Millores del terreny	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	4.145.789	5.854.559	41,2	-	-	-	-	5.854.600

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.5A-C3	Execució de les obres del projecte complementari núm. 3 del projecte constructiu de Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic-Zona Universitària. Subtram: Bifurcació - Fira	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	12.486.088	16.054.902	28,6	-	-	-	-	16.054.931
TM-00509.5B	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Pou d'atac c/Motors - Zona Franca Zal (final cotxeres). Infraestructura, estacions, tallers i cotxeres	UTE L-9 Viaducte (Comapa & Copcisa, SA, & Construcciones Rubau, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA)	154.629.561	82.117.112	(46,9)	15.194.961	-	3.354	-	97.315.381
TM-00509.5E	Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic-Zona Universitària. Complementes d'estructura interior, via i catenària del túnel 2. Tram Pou c/Motors-Zona Universitària	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa, SA, & ACS Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA, Unipersonal)	66.612.554	41.967.701	(37,0)	9.064.269	-	-	-	51.031.932
TM-00509.5F-BIS.1	Cessió parcial del contracte per a l'execució de les obres de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 2n, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtram Parc Logístic - Fira. Estació Fira	UTE L9 Llobregat-Fira (Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA, & Comsa, SA, & Sorigué, SA)	39.629.252	43.051.012	8,6	8.373.280	2.637.931	-	-	54.062.232

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.5G	Execució de les obres de túnel del Tram 2n, Parc logístic - Zona Universitària de la Línia 9 del Metro de Barcelona	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa, SA, & ACS Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA, Unipersonal)	205.385.813	200.176.243	(2,5)	37.469.966	-	1.081.768	(6.000)	238.721.975
TM-00509.6A1.A	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram: Terminal entre pistes - PK 4+500. Infraestructura i estacions	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scinser, SA, & Obrascon Huarte Lain, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	140.731.890	135.505.353	(3,7)	26.438.115	1.586.207	-	(6.000)	163.523.671
TM-00509.6A1.A-C1	Execució de les obres del projecte complementari núm. 1 de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram: Aeroport - PK 4+500. Infraestructura i estacions. Pous i estructures	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scinser, SA, & Obrascon Huarte Lain, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	7.558.143	8.317.610	10,0	(99.774)	-	-	-	8.217.846
TM-00509.6A2	Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 1r, Aeroport - Parc Logístic. Subtram PK 4+500 - Llobregat. Infraestructura i estacions	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scinser, SA, & Obrascon Huarte Lain, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	144.617.241	161.454.025	11,6	32.987.535	3.119.101	-	-	197.560.673

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.6B/5F	Execució conjunta de les obres: tram 2n, Parc Logístic-Zona Universitària. Subtram Parc Logístic - Fira. Clau: TM-00509.5F i Tram 1r, Aeroport-Parc Logístic. Subtram Llobregat - Parc Logístic Infraestructura i estacions. Clau TM-00509.6B	UTE L9 Llobregat-Fira (Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA, & Comsa, SA, & Sorigué, SA)	38.781.897	40.152.687	3,5	6.788.538	-	-	-	46.941.228
TM-00509.6B-C1	Execució de les obres del projecte complementari núm. 1 de Línia 9 del Metro de Barcelona. Trams 1r i 2n. Subtram Llobregat - Fira. Sortides d'emergència	UTE L9 Llobregat-Fira (Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA, & Comsa, SA & Sorigué, SA)	9.482.759	13.645.904	43,9	-	-	-	-	13.645.948
TM-00509.8	Execució de les obres del projecte constructiu de Línia 9 del Metro de Barcelona. Subtram Sagrera - Pou tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura i estacions	UTE Gorg (Dragados Obras y Proyectos, SA, & Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Comsa, SA, & ACS Proyectos Obras y Construcciones, SA, & Sorigué, SA, Unipersonal)	85.945.544	96.594.886	12,4	17.483.078	54.044	-	-	114.132.020
TM-00509.9	Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Accés al triangle ferroviari. Infraestructura i estacions	UTE Triangle Línia 9 (FCC Construcción, SA & Ferrovial Agroman, SA, & Obrascón Huarte Lain, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & Copcisa, SA)	86.537.747	89.495.415	3,4	16.402.726	2.557.822	-	-	108.455.966

Clau d'obra	Adjudicació			Execució						
	Descripció contracte	Nom adjudicatari	Aprovat*	Obra	Exec. obra (%)	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
TM-00509.35.1	Execució de les obres del projecte constructiu de superestructura, via i catenària del tram Nova Terminal Sud (aeroport) Prat Eixample Nord de Línia 9 del Metro de Barcelona	UTE Via L9 Aeroport (Vías y Construcciones, SA, & Construcciones Rubau, SA, & Elctren SA)	31.723.135	34.161.137	7,7	-	4.873.340	-	-	39.034.485
TM-02609.1	Redacció del projecte i execució de les obres de l'ATC, senyalització i PCC de la Línia 9 del Metro de Barcelona	UTE Siemens, SA, & Dimetronic, SA	82.414.778	70.117.708	(14,9)	32.095.615	10.995.911	-	202.058	113.411.278
TM-02609.2	Redacció del projecte i execució de les obres del sistema de tancament d'andanes de la Línia 9 del Metro	UTE Faiveley Española, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA	67.381.287	43.916.865	(34,8)	10.590.996	3.329.086	-	(6.000)	57.830.913
TM-02609.6R	Execució conjunta de la redacció del projecte i de l'execució de les obres de les claus TM-02609.6, TM-02609.7, TM-02609.8 i TM-02609.9	UTE Agelètric, SA, & Elecnor, SA, & Emte, SA, & Instalaciones Inabensa, SA, & Isolux Wat, SA,	155.682.926	107.687.039	(30,8)	54.030.887	2.074.981	-	(2.504)	163.790.372
TM-02609.21	Execució de les obres del projecte constructiu d'alimentació provisional de Línia 9 del Metro de Barcelona des de Can Zam	UTE Maessa-Mantenimiento y Ayuda a la Explotación & Societat Elèctrica Muntatges Industrials, SA	6.552.796	2.813.299	(57,1)	-	-	-	-	2.813.242
Total			2.196.982.405	2.003.568.897	(8,8)	388.419.873	56.546.058	20.286.933	181.554	2.469.003.132

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

* L'import aprovat inclou l'import d'adjudicació dels contractes més les corresponents modificacions i pròrrogues aprovades durant el període 2000-2016.

4.7. MOSTRA D'OBRES CONCESSIONADES CERTIFICADES DURANT LA CONCESSIÓ FISCALITZADA

En el quadre següent es mostra el detall de les dotze claus d'obra fiscalitzades amb relació a les obres concessionades certificades durant la concessió fins al 31 de desembre del 2016 (vegeu l'apartat 2.2.2.2). Els resultats de la seva fiscalització consten en l'apartat 2.2.4.1, subapartat Cost de la inversió.

Quadre 21. Mostra de claus d'obra fiscalitzades amb relació a l'import certificat d'obres executades durant la concessió

Tram	Adjudicatari	Empresa concessionària	Clau obra del contracte de concessió	Mostra de claus d'obra incloses en els contractes de concessió	Descripció contracte	Obra	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
Tram I	FCC Construcción, SA & Obrascón Huarte Lain, SA & Copisa, Constructora Pirenaica, SA	Concessió Estacions Aeroport L9, SA	TM-08402.1.	TM-00509.6A1.A	Execució de les obres del projecte constructiu de la Línia 9 del Metro de Barcelona Tram 1r Aeroport - Parc Logístic. Subtram: Terminal entre pistes - PK 4+500. Estacions.	27.469.461	(1.124.942)	-	-	-	26.344.519
				TM-00509.6A2	Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 1r. Aeroport - Parc Logístic. Subtram PK 4+500 - Llobregat. Estacions.	159.091.988	67.597.133	-	-	-	226.689.121
				TM-00509.28	Execució de les obres de condicionament i instal·lacions de les estacions de Sant Cosme, Pl. Catalunya (El Prat), Intermodal (El Prat-RENFE), Eixample Nord i Verge de Montserrat de la Línia 9 del Metro de Barcelona.	56.071.464	3.853.448	-	-	-	59.924.913
				TM-00509.6B/5F	Execució conjunta de les obres: Tram 2n. Parc Logístic-Zona Universitària. Subtram Parc Logístic-Fira, i Tram 1r. Aeroport-Parc Logístic. Subtram Llobregat-Parc Logístic. Estacions.	18.810.381	2.956.282	-	-	-	21.766.664

Tram	Adjudicatari	Empresa concessionària	Clau obra del contracte de concessió	Mostra de claus d'obra incloses en els contractes de concessió	Descripció contracte	Obra	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
Tram II	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL & Comsa Emte Concessiones, SL & Acsa Obras e Infraestructuras, SA	Línia Nou Tram Dos, SA	TM-08402.2.	TM-00509.23	Execució de les obres de condicionament i instal·lacions de les estacions: Zona Franca Litoral, Zona Franca Port, Zona Franca ZAL, Nova Estació ZAL.	38.133.481	-	-	-	-	38.133.481
				TM-00509.25	Execució de les obres de condicionament i instal·lacions de les estacions: Gornal, Torrasa, Collblanc.	39.357.431	-	-	-	-	39.357.431
				TM-00509.5E	Execució de les obres del projecte constructiu de la L9 del Metro de Barcelona. Tram 2n. Parc Logístic-Zona Universitària. Complementes d'estructura interior. via i catenària del túnel 2. Tram Pouc/Motors-Zona Universitària.	27.863.096	9.246.478	-	-	-	37.109.574
				TM-00509.5G	Execució de les obres de túnel del tram 2n Parc logístic - Zona Universitària de la Línia 9 del Metro de Barcelona.	19.681.347	6.839.273	-	-	-	26.520.619

Tram	Adjudicatari	Empresa concessionària	Clau obra del contracte de concessió	Mostra de claus d'obra incloses en els contractes de concessió	Descripció contracte	Obra	Revisió de preus	Indemnització	Compensació financera	Altres conceptes certificats	Total certificat a 31.12.2016
Tram IV	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL & Acciona Infraestructuras, SA & Comsa, Concesiones, SL & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA	Línia Nou Tram Quatre, SA	TM-08402.4.	TM-00509.32	Execució de les obres de construcció de l'estació Sagrera TAV.	48.655.952	3.482.739	-	-	-	52.138.691
				TM-00509.3	Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t. Bon Pastor - Gorg. Estacions.	5.869.862	(481.173)	-	-	-	5.388.689
				TM-00509.2	Redacció del projecte i execució de les obres de construcció de la Línia 9 del Metro de Barcelona. Tram 4t. Bon Pastor- Can Zam. Estacions.	18.072.231	3.233.566	-	-	-	21.305.797
				TM-00509.21/22A	Execució de les obres: de condicionament i instal·lacions de les estacions de Gorg, La Salut, Llefia i Bon Pastor de la L9 del Metro de Barcelona	41.008.394	-	-	-	-	41.008.394
Total						500.085.088	95.602.805	-	-	-	595.687.893

Imports en euros, IVA exclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de la informació proporcionada per l'entitat.

4.8. ELS PEF DE LA LÍNIA 9

A continuació es mostra el detall dels costos i el finançament de la L9 segons els primers encàrrecs efectuats per la Generalitat a GISA i els diferents PEF, aprovats tots ells mitjançant Acord del Govern de la Generalitat. S'inclouen tant els costos de la inversió i la reinversió, com els costos d'explotació (operatius i financers), així com els recursos que els financen.

Quadre 22. Primers encàrrecs de construcció (2001-2012)

Concepte	Import
Ingressos i resta de finançament	
Aportacions de capital a realitzar per la Generalitat	2.281,30
Total ingressos i resta de finançament	2.281,30
Obligacions econòmiques	
Inversió inicial	2.281,30
Total obligacions econòmiques	2.281,30

Imports en milions d'euros, IVA inclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir dels Acords de Govern de la Generalitat anteriors al 10 de desembre del 2002 d'encàrrec de la construcció de la L9 a GISA.

Quadre 23. PEF 2003 (2002-2012)

Concepte	Import
Ingressos i resta de finançament	
A) Aportacions de capital a realitzar per la Generalitat	3.606,31
B) Desemborsament de crèdits bancaris	3.369,48
Total ingressos i resta de finançament	6.975,79
Obligacions econòmiques	
A) Inversió inicial	3.131,37
B) Interessos d'operacions endeutament	474,94
C) Reemborsament en concepte d'amortització de préstecs	3.369,48
Total obligacions econòmiques	6.975,79

Imports en milions d'euros i amb IVA inclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir del pressupost de tresoreria inclòs en l'Acord de Govern de la Generalitat de 17 de juny del 2003, d'aprovació del PEF de la L9 dins del PEF de GISA.

Quadre 24. PEF 2004 (2002-2053)

Concepte	Import	Total
Ingressos i resta de finançament:		
A) Ingressos d'explotació:		9.406,58
Cànon d'ús de la infraestructura (a)	8.715,28	
Altres ingressos	691,30	
B) Aportacions de capital a realitzar per la Generalitat (b)		800,00
C) Desemborsament de crèdits bancaris (c)		13.041,89
Total ingressos i resta de finançament		23.248,47
Obligacions econòmiques:		
A) Inversió inicial (d)		2.883,63
B) Inversió en reposició actius		2.409,04
C) Interessos d'operacions endeutament		4.470,52
D) Despeses d'estructura d'IFERCAT		142,75
E) Repartiment de dividendes (b)		800,00
F) Reemborsament en concepte d'amortització de préstecs (c)		12.542,53
Total obligacions econòmiques		23.248,47

Imports en milions d'euros i amb IVA inclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de l'Estat de tresoreria inclòs en l'Acord de Govern de la Generalitat del 5 d'octubre del 2004, d'aprovació del PEF d'IFERCAT.

Notes:

- (a) El cànon d'ús de les infraestructures correspon a l'import previst del lloguer a pagar per l'operador de la L9 amb relació a les infraestructures que IFERCAT posés a la seva disposició, calculat amb un creixement anual del 2,5%.
- (b) Les aportacions de capital de la Generalitat previstes en el PEF per import de 800,00M€, està previst que es desemborsin durant el període constructiu i alhora es contempla que durant els darrers setze anys es retorni aquest capital en forma de dividendes.
- (c) El saldo viu del finançament bancari a 31 de desembre del 2053 és de 499,36 M€ i correspon a l'amortització pendent en aquella data.
- (d) La inversió inicial inclou les despeses financeres intercalars (157,91 M€), que són les que estava previst que es pagarien durant la fase de construcció de les obres i s'activarien en l'immobilitzat com a més cost de la inversió.

Quadre 25. PEF 2008 (2002-2053)

Concepte	Import	Total
Cobraments d'ingressos, d'aportacions de capital i de finançament aliè:		
A) Ingressos d'explotació:		14.114,30
Cànon ferroviari (a)	3.052,78	
Subvenció corrent de la Generalitat (tarifa tècnica de concessions)	9.896,48	
Ingressos de manteniment i energia elèctrica (ATM/TMB)	1.145,68	
Altres ingressos no convencionals	19,36	
B) Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya (DPTOP)		700,00
C) Subvencions de capital de l'Administració General de l'Estat durant el període 2009-2013 (disposició addicional tercera de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya)		1.943,05
D) Disposicions de finançament bancari (b)		3.815,60
Préstecs del BEI	1.300,00	
Finançament de la tresoreria	1.279,80	
Finançament de la reposició d'infraestructures	1.179,08	
Altre finançament bancari	56,72	
Total cobraments		20.572,95
Pagaments d'inversions, de despeses i de finançament aliè:		
A) Inversions:		4.981,90
Obra no concessionable (c)	3.027,90	
Reinversió anys 2033-2053	1.689,68	
Despeses financeres intercalars (d)	264,32	
B) Pagaments de despeses d'explotació		11.199,25
Tarifa tècnica de concessions	11.042,21	
Despeses d'estructura d'IFERCAT	157,04	
C) Pagaments de despeses financeres		984,46
D) Amortitzacions de finançament bancari (b)		3.370,08
Préstecs del BEI	1.300,00	
Finançament de la tresoreria	1.271,63	
Finançament de la reposició d'infraestructures	741,73	
Altre finançament bancari	56,72	
Total pagaments		20.535,69
Disponibilitats de caixa i saldos pendents de cobrament/pagament:		
A) Efectiu en caixa a 31 de desembre del 2053		38,27
B) Hisenda pública		(1,01)
Total disponibilitats de caixa i saldos pendents de cobrament/pagament		37,26

Imports en milions d'euros i amb IVA inclòs.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de l'Estat de tresoreria inclòs en l'Acord de Govern de la Generalitat del 29 de juliol del 2008, d'aprovació del PEF d'IFERCAT.

Notes:

(a) Correspon al cànon d'ús del túnel.

(b) El saldo viu del finançament bancari a 31 de desembre del 2053, data de la fi de la vigència del PEF, és de 445,52 M€ i correspon a l'amortització pendent en aquella data.

(c) Les inversions en obra no concessionable inclouen l'import, sense IVA, de les certificacions d'obra, dels serveis afectats i de les expropiacions.

(d) Despeses financeres que estava previst que es pagarien durant la fase de construcció de les obres i que s'activarien en l'immobilitzat com a més cost de la inversió.

Quadre 26. PEF 2010 (2008-2055)

Concepte	Import	Total
Cobraments d'ingressos, d'aportacions de capital i de finançament aliè:		
A) Ingressos d'explotació:		25.700,20
Cànon ferroviari (a)	8.163,00	
Subvenció corrent de la Generalitat (tarifa tècnica concessions)	10.815,00	
Ingressos pel manteniment de les estacions i l'energia elèctrica (ATM/TMB)	3.420,90	
Cobrament inicial dels concessionaris (obres executades per IFERCAT)	1.233,80	
Altres ingressos no convencionals	14,40	
IVA ingressos (160%)	2.053,10	
B) Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya (DPTOP)		700,00
C) Subvencions de capital de l'Administració General de l'Estat durant el període 2010-2013 (disposició addicional tercera de l'Estatut d'autonomia de Catalunya)		1.245,00
D) Cobraments de finançament bancari / Tresoreria corporativa de la Generalitat		4.321,10
Disposicions préstecs del BEI	1.800,00	
Préstec reinversió (b)	1.344,70	
Disposicions per finançament de la tresoreria (pòlissa de crèdit)	1.138,10	
Remuneracions Tresoreria corporativa	38,30	
E) Cobraments d'IVA (16,0%)		1.513,30
Total cobraments		33.479,60
Pagaments d'inversions, de despeses i de finançament aliè:		
A) Pagament d'inversions:		7.172,21
Certificacions d'obra no concessionable de la Línia 9	3.431,95	
Certificacions d'obra entregada als concessionaris	1.162,15	
Projectes/reinversions	1.374,10	
Saldos de proveïdors	249,10	
IVA de pagaments d'inversions (16,0%)	954,91	
B) Pagaments de despeses d'explotació		19.024,69
Tarifa tècnica de concessions (c)	12.120,70	
Energia elèctrica	2.115,20	
Manteniment d'infraestructures no concessionables	1.938,30	
Despeses de personal	134,90	
Altres despeses	110,10	
IVA de pagaments de despeses d'explotació (16,0%)	2.605,49	
C) Pagaments de despeses financeres		3.589,40
Interessos del BEI	1.430,30	
Préstec reinversió (b)	1.132,50	
Interessos de pòlissa de crèdit (finançament posterior al període constructiu)	1.026,60	
D) Reemborsament de crèdits		3.533,10
Préstecs del BEI	1.800,00	
Préstec reinversió (b)	595,00	
Finançament de la tresoreria (pòlissa de crèdit)	1.138,10	
E) Impost de societats		23,70
Total pagaments		33.343,10
Disponibilitats de caixa i saldos pendents de cobrament/pagament:		
A) Disponibilitats de centralització de tresoreria (<i>cash pooling</i>) període 2008-2055		136,50
Saldo final (a 31.12.2055)	354,20	
Saldo inicial (a 31.12.2007)	(217,70)	
Total disponibilitats de caixa i saldos pendents de cobrament/pagament		136,50

Imports en milions d'euros. L'IVA consta detallat de forma separada.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de l'Estat de tresoreria inclòs en l'Acord de Govern de la Generalitat del 6 de juliol del 2010, d'aprovació del PEF d'IFERCAT.

Notes:

- El cànon ferroviari inclou els ingressos corresponents a l'ús del túnel (6.224,70 M€) i al manteniment de les infraestructures viàries (1.938,30 M€), imports que no inclouen l'IVA.
- El saldo viu del préstec reinversió a 31 de desembre del 2055, data de la fi de la vigència del PEF, és de 749,70 M€ i els interessos pendents de 308,90 M€. Aquests saldos pendents corresponen a les amortitzacions posteriors al 2055.
- L'import de la tarifa tècnica inclou el pagament corresponent a la inversió (2.478,76 M€) i a l'explotació (9.641,94 M€).

Quadre 27. PEF 2016 (2016-2060)

Concepte	Import	Total
Cobraments d'ingressos, d'aportacions de capital i de finançament aliè:		
A) Ingressos d'explotació:		20.098,39
Cànon ferroviari	10.535,10	
Subvenció corrent de la Generalitat (tarifa tècnica de concessions)	7.118,67	
Suplement Aeroport 3€	180,26	
Cobrament de saldos de balanç	42,96	
Subvenció de despeses financeres de l'ICO	4,81	
Altres ingressos no convencionals	3,49	
IVA d'ingressos (21,0%)	2.213,10	
B) Aportacions de capital de la Generalitat de Catalunya (DPTOP)		2.590,31
C) Cobraments de finançament bancari / Tresoreria corporativa de la Generalitat		2.754,73
Préstec reinversió	2.541,66	
Disposicions per finançament de la tresoreria (pòlissa de crèdit)	213,07	
D) Cobraments d'IVA (21,0%)		718,83
Total cobraments		26.162,26
Pagaments d'inversions, de despeses i de finançament aliè:		
A) Pagament d'inversions:		2.866,20
Certificacions d'obra no concessionable (2016-2018)	100,33	
Projectes/reinversions	2.734,80	
Saldos de proveïdors	10	
IVA de pagaments d'inversions (21,0%)	21,07	
B) Pagaments de despeses d'explotació		14.055,82
Tarifa tècnica de concessions	7.955,56	
Energia elèctrica	804,04	
Manteniment d'infraestructures no concessionables	2.268,84	
Despeses de personal	28,53	
Altres despeses	87,99	
IVA de pagaments despeses d'explotació (21,0%)	2.910,86	
C) Pagaments de despeses financeres		1.993,56
Interessos d'operacions d'endeutament	1.993,56	
D) Reemborsament de crèdits		7.246,71
Reemborsament de crèdits bancaris	3.673,58	
Devolució de capital / Disminució de subvenció	3.573,13	
Total pagaments		26.162,29
Saldos pendents de cobrament		(0,03)

Imports en milions d'euros. L'IVA consta detallat de forma separada.

Font: Elaborat per la Sindicatura de Comptes a partir de l'Estat de tresoreria inclòs en l'Acord de Govern de la Generalitat del 6 de setembre del 2016, d'aprovació del PEF d'IFERCAT.

* El cànon ferroviari inclou els ingressos corresponents a l'ús del túnel (6.225,30M€), al manteniment de les infraestructures viàries (1.192,70M€) i de les estacions (1.913,10M€), i a l'energia elèctrica (804,00M€), imports que no inclouen l'IVA.

5. TRÀMIT D'AL·LEGACIONS

D'acord amb la normativa vigent, el projecte d'informe de fiscalització va ser tramès a Infraestructures Ferroviàries de Catalunya el 22 de setembre del 2020 per complir el tràmit d'al·legacions.

L'ens fiscalitzat va demanar una pròrroga per presentar les al·legacions, i el termini es va ampliar fins al 7 d'octubre del 2020.

5.1. AL·LEGACIONS REBUDES

L'escrit d'al·legacions presentat per Infraestructures Ferroviàries de Catalunya es reproduïx a continuació:

Infraestructures Ferroviàries de Catalunya

Al·legacions a un projecte d'informe

30/2017-B

07/09/2020

Benvolgut Síndic,

Adjuntem al·legacions al projecte d'informe de fiscalització 30/2017-b, corresponent a la línia 9 del metro.

Jaume Nart

Director de Serveis

Jaume Nart i Espinet, [...] en nom i representació d'**INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES DE CATALUNYA (en endavant, "Ifercat")**, amb domicili social i a efectes de notificacions, el situat al carrer Vergós, 36-42, C.P. 08017 de Barcelona, representació que tinc acreditada davant d'aquesta Sindicatura de Comptes, comparec i com millor en Dret procedeixi, **DIC**:

- I. Que en data 7-9-2020 li ha estat notificat a Ifercat el projecte d'informe 30/2017-B, relatiu a la construcció de la Línia 9 del metro. S'adjunta assenyalat com a **Document núm. 1**, còpia de la notificació rebuda.

- II. Que l'esmentat Projecte d'Informe no serà definitiu fins a la seva aprovació pel Ple de la Sindicatura de Comptes de Catalunya.
- III. Que la Sindicatura de Comptes de Catalunya atorga a l'fercat un termini de 10 dies hàbils per a presentar les al·legacions que s'estimi oportunes en relació al Projecte d'Informe.
- IV. Que, mitjançant escrit del 21 de setembre de 2020, l'fercat va demanar una ampliació del termini inicialment conferit en 10 dies hàbils més, ampliació que fou conferida per un termini de 10 dies hàbils a comptar des de l'endemà de la recepció de l'escrit d'aquesta Sindicatura de data 22 de setembre de 2020.
- V. Que dins del termini conferit, passa a formular les següents

AL·LEGACIONS

PRIMERA.- CONSIDERACIÓ PRÈVIA

Aquestes al·legacions faran referència a les observacions que es troben a l'apartat 3.2 del Projecte d'Informe sota el títol "Observacions" inclòs al capítol 3 de Conclusions del Projecte d'informe.

A tal efecte, l'fercat formula les presents al·legacions seguint el mateix ordre d'exposició que consta a l'apartat 3.2, i dintre de cadascuna de les observacions s'indiquen en format cursiva les posades de manifest per la Sindicatura de Comptes.

SEGONA.- AL·LEGACIONS SOBRE LA FISCALITZACIÓ DE LA CONTRACTACIÓ

Prèvies:

1a.- Atès l'objecte de l'informe, la mostra fiscalitzada correspon a expedients adjudicats en el període 2000-2016, durant el qual la legislació en matèria de contractació pública ha patit constants modificacions, com s'explica al mateix. Donada l'antiguitat dels expedients fiscalitzats, i atès

- (i) que la pròpia Sindicatura de Comptes indica al seu informe que moltes de les observacions ja han estat corregides,
- (ii) que tant Gestió d'Infraestructures, SAU (GISA), actualment denominada Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU (Infraestructures.cat), com l'fercat, en les seves al·legacions corresponents als informes precedents de la Sindicatura (els darrers corresponents a GISA 2008-2009, GISA 2010-2011, Infraestructures.cat 2012-2013-2014, l'fercat 2009-2010 i l'fercat 2011-2012-2013-2014), han posat de manifest les seves argumentacions envers les observacions de la Sindicatura, sense que el projecte d'informe posi de manifest observacions diferents, i
- (iii) que amb data el 9 de març de 2018 va entrar en vigor la Llei 9/2017, de 8 de

novembre, de contractes del Sector Públic, per la que es transposen a l'ordenament jurídic espanyol les Directives del Parlament Europeu i del Consell 2014/23/UE i 2014/24/UE, de 26 de febrer de 2014 (en endavant, LCSP), el que ha donat lloc a l'elaboració de nous plecs de clàusules adaptats a la nova normativa,

en les presents al·legacions es farà referència únicament al moment en que la incidència va quedar resolta i a la regulació actual o, si s'escau, a la discrepància amb el criteri de la Sindicatura.

2a.- Pel volum de licitacions que gestiona Infraestructures.cat (i anteriorment GISA), la societat requereix disposar de plecs tipus aprovats per tipologia de contractes. Per tant, quan en les al·legacions es fa referència als plecs, s'ha d'entendre feta als plecs tipus aprovats per l'òrgan de contractació d'Infraestructures.cat, i els criteris establerts als mateixos s'han d'entendre traslladats també a plecs específics de la pròpia Infraestructures.cat i d'Ifercat a partir de l'any 2011, quan aquest ens públic va compartir l'estructura organitzativa de la citada societat, tenint en compte els encàrrecs duts a terme per Ifercat a Infraestructures.cat per a la gestió de contractes d'obres i serveis.

Contractes adjudicats per procediment obert i restringit

1.- Criteris d'adjudicació.

1.a) Puntuació i ponderació: cal concretar les valoracions dels subcriteris continguts en els plecs i la seva ponderació

La incorporació d'annexos de barems als plecs, que concreten els subcriteris i la ponderació de cada subcriteris, es va aprovar entre juliol i desembre de 2013. En els plecs vigents aprovats arran de l'entrada en vigor de la nova LCSP, s'ha treballat amb una major concreció de la ponderació dels criteris de valoració i parametrització objectiva dels mateixos, fet que permet que els licitadors disposin de la informació dels elements de la seva oferta que no els ha fet arribar a tenir la màxima puntuació. Es salvaguarda d'aquesta manera el dret dels licitadors a conèixer els barems amb els criteris de valoració i els seus coeficients de ponderació, establerts clarament en els plecs, sense que es pugui generar desigualtat i manca de transparència en la presentació i posterior valoració de les ofertes, d'acord amb la Jurisprudència reiterada del Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE).

1.b) Definició dels criteris:

- *El criteri d'experiència en obres anteriors tal com estava definit, no respectava els principis d'igualtat de tracte i no discriminació, i podria haver limitat la concurrència de licitadors.*

Com afirma la pròpia Sindicatura, aquest criteri es va eliminar al febrer de 2003.

- *La idoneïtat de l'equip tècnic inclòs a l'oferta o la seva organització només es poden valorar en la fase d'adjudicació en el cas que es fixin uns mínims a acreditar en la*

fase de valoració de la solvència i es concretin quins avantatges addicionals s'han d'acomplir per sobre d'aquest mínims en la fase d'adjudicació.

La valoració d'elements personals es manté en els plecs actuals però únicament per sobre dels mínims de solvència determinats als plecs, criteri que la Sindicatura considera correcte.

En concret,

- (i) en els plecs per a la licitació de contractes d'execució d'obres tramitats per procediment obert, es valora el perfil del cap d'obra compromès (no nominatiu), com a plus de solvència d'acord amb l'article 76.2 LCSP, mitjançant l'experiència acumulada en obres similars, a partir de l'experiència mínima requerida, i eventualment també l'experiència en obres d'especial singularitat. Les tipologies d'obra similar i d'especial singularitat es defineixen al plec. Per a la licitació d'obres amb valor estimat inferior o igual a 2M€ aquest criteri de valoració pot no ser d'aplicació.
 - (ii) En els plecs per a la licitació de contractes de serveis (redacció d'estudis i projectes i serveis associats a l'execució d'obres, excepte els de control de qualitat) tramitats per procediment obert i simplificat amb diversos criteris d'adjudicació, es valora l'equip de treball ofert mitjançant el nombre de treballs similars addicionals al requerit com a mínim a efectes d'acreditació de la solvència i eventualment també l'experiència en treballs d'especial singularitat. Les tipologies de treballs similars i d'especial singularitat es defineixen al plec.
- *Els criteris d'adjudicació de serveis complementaris o addicionals i de millores tecnològiques establerts per GISA/Infraestructures.cat no inclouen la definició dels aspectes del contracte respecte als quals s'admetrien les variants i millores, ni els requisits i límits que s'aplicarien per a la seva valoració*

La pròpia Sindicatura ja considera resolta la incidència posada de manifest al seu informe a partir del segon semestre de 2013.

En contractes d'obres, des de juliol de 2017, ja no es valoren les millores tecnològiques. En els plecs aprovats arran de l'entrada en vigor de la nova LCSP, pel que fa a les millores i avantatges del procés constructiu, s'ha parametrizat més aquest criteri respecte el procediment estàndard previst en el projecte constructiu de la licitació, fet que permet conèixer amb quin grau de detall ha analitzat el licitador el projecte constructiu aportant un valor afegit a la seva oferta.

Pel que fa als contractes de serveis, en els plecs aprovats arran de l'entrada en vigor de la nova LCSP, es limita considerablement la presentació de les millores (només 8 dels 28 plecs tipus aprovats en preveuen aquesta possibilitat), la valoració de les millores, quan s'accepta la seva presentació, perd pes en el conjunt de la valoració global (entre 2 i 4 punts sobre 100), s'incorporen les millores de valoració objectiva que, per la seva pròpia naturalesa, no tenen barems de puntuació, tant l'annex de criteris d'adjudicació com l'annex de barems incorporen el rang de puntuació a atorgar per cada tipologia de millora admesa, la puntuació màxima de les millores subjectes a

judici de valor és de 3 punts sobre 100 i els barems de puntuació passen de ser genèrics a ser molt concrets.

Es dona per tant compliment a la doctrina en matèria de contractació que s'ha pronunciat favorablement sobre l'admissió i valoració de millores al contracte que impliquin l'execució de prestacions accessòries al mateix sense cost per l'òrgan de contractació, sempre que els plecs recullin els criteris de valoració aplicables a dites millores, amb l'expressió dels requisits, límits, modalitats i característiques d'aquestes i sempre que guardin relació directa amb l'execució del contracte. (Resolució 719/2019 i 235/2019, del Tribunal Central de Recursos Contractuals entre d'altres).

1.c) Valoració: cal que la preponderància en la puntuació dels criteris subjectius i avaluables mitjançant un judici de valor obeeixi efectivament a la dificultat tècnica de l'objecte i en tot cas, que es motivi suficientment la puntuació atorgada.

En els plecs tipus aprovats arran de l'entrada en vigor de la nova LCSP s'ha revisat el pes dels criteris de valoració objectiva i de valoració avaluables mitjançant un judici de valor, i s'han modificat respecte els que hi havia anteriorment. Atenent que, com s'ha dit anteriorment, per agilitzar l'elevat volum de contractació, Infraestructures.cat disposa de plecs tipus aprovats per tipologia de contractes, en l'establiment de la preponderància dels criteris en aquests plecs tipus, s'ha tingut en compte la dificultat "promitja" o "habitual" de les licitacions que gestiona de cada tipologia de contracte.

Addicionalment, en aquest nou establiment de criteris, hi han hagut aspectes valorables de caire tècnic que han passat a valorar-se amb criteris objectius (quan anteriorment tots els aspectes tècnics es valoraven amb criteris subjectius i avaluables mitjançant un judici de valor).

En els plecs tipus vigents, pel que fa als procediments oberts no simplificats, la ponderació dels criteris de valoració objectius (que inclou l'oferta econòmica) en contractes d'obres és del 60% i la dels criteris subjectius i avaluables mitjançant un judici de valor és del 40%. En contractes de serveis, aquesta ponderació oscil·la entre el 71,5% i el 78% els criteris objectius, i el 28,5% i el 22% els criteris subjectius i avaluables mitjançant un judici de valor.

2.- Finançament amb crèdit de contractista: La sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya STSJ CAT 8146/2014, del 23 d'abril del 2014, ratificada pel Tribunal Suprem en la Sentència del 9 d'octubre del 2015, va considerar que la clàusula del plec de clàusules administratives particulars que preveia el finançament de l'obra objecte del contracte mitjançant un contracte de crèdit de naturalesa privada amb el contractista era abusiva en els termes previstos en l'article 9.1 de la Llei 3/2004, del 29 de desembre, que estableix mesures de lluita contra la morositat en les operacions comercials i, en conseqüència, la va declarar nul·la de ple dret.

Tot i això, l'expedient 90 es va licitar amb la clàusula de finançament mitjançant un contracte de crèdit de contractista després de la Sentència del 23 d'abril del 2014, ja que Infraestructures va deixar de licitar amb aquesta clàusula a partir de la ratificació de la sentència pel Tribunal Suprem, el 9 d'octubre del 2015.

No s'afegeix cap comentari addicional ni al·legació.

3.- Cal justificar fefaentment les valoracions atorgades.

En relació a l'informe de l'avaluació tècnica que explica la valoració atorgada a cadascun dels criteris i subcriteris previstos en el plec de la licitació, Infraestructures.cat ha anat ampliant l'àmbit dels expedients pels quals ja s'elaborava aquest informe des de l'any 2008, i des del primer trimestre de 2012 tots els expedients d'adjudicació incorporen la motivació de les puntuacions atorgades.

Adicionalment, els informes tècnics de puntuació es publiquen als Perfils d'Infraestructures.cat o d'Ifercat, residenciats a la Plataforma de Serveis de Contractació Pública (PSCP), el que fa que sigui transparent per als licitadors la forma d'obtenció de la puntuació.

4.- Ofertes amb valors anormals o desproporcionats: cal justificar fefaentment les exclusions per ofertes anormals o desproporcionades i que l'acord es prengui per l'òrgan de contractació.

Com s'indica a la pròpia observació, a partir de l'exercici 2015 els informes tècnics de valoració de les al·legacions presentades pels licitadors inclouen una anàlisi individualitzada i suficientment detallada de cadascuna de les al·legacions presentades.

En l'actualitat, quan alguna oferta resulta presumptament anormalment baixa, i el licitador que l'ha presentada justifica el preu, s'incorpora a l'expedient un informe de la Comissió Tècnica (en el cas de licitacions amb diversos criteris d'adjudicació) o de la Gerència corresponent (en el cas de licitacions amb criteri únic d'adjudicació el preu més baix) en el que s'analitzen els diferents arguments del licitador i es conclou amb una motivació respecte a cada argument amb la seva procedència o no per justificar la baixa oferta. Aquests informes analitzen els fonaments i les justificacions concretes presentades pels licitadors a efectes de demostrar la viabilitat de la seva oferta i en el supòsit d'exclusió, la motivació es reforça d'acord amb el que preveu la doctrina (Resolució 305/2018 TCCSP, entre d'altres) a efectes de desvirtuar les justificacions presentades per l'empresa afectada i poder afirmar que aquesta no ha trencat la presumpció d'oferta anormalment baixa quan la justificació aportada no explica satisfactòriament el baix nivell dels preus o costos oferts per al correcte compliment del contracte.

Pel que fa a l'adopció de l'acord sobre les ofertes considerades anormalment baixes, des de juny de 2016, el mateix ja es pren per l'Òrgan de Contractació.

Contractes adjudicats per procediment negociat

5.- Justificació del procediment negociat: En nou expedients adjudicats durant el període 2001-2015 per GISA/Infraestructures.cat, les causes per aplicar el procediment negociat sense publicitat (imperiosa urgència o especificitat tècnica) no estaven suficientment justificades.

D'aquests nou expedients, set (els identificats amb els números 6, 7, 8, 9, 10, 11 i 12) són contractes de serveis encarregats a Infraestructures.cat i adjudicats els anys 2001

i 2002 d'acord amb la preceptiva autorització del Departament competent. D'acord al Conveni Generalitat – Infraestructures.cat de data 28 d'abril de 2000, tant la imperiosa urgència com l'especificitat tècnica, en cas d'actuacions encarregades a Infraestructures.cat, la declara el Departament actuant en condició de promotor i titular de l'actuació objecte de l'encàrrec, la qual actua verificant que es donen les circumstàncies que justifiquen dita tramitació.

En relació amb els expedients 31 (adjudicat l'any 2007) i 93 (adjudicat l'any 2015), que són els únics que es segueixen contractant en l'actualitat, assenyalar al respecte que Infraestructures.cat ja va fer l'oportuna al·legació en l'informe de fiscalització de l'exercici 2007 en el sentit que no comparteix el parer d'aquesta Sindicatura, en tant que considera plenament raonada l'especificitat tècnica invocada als efectes d'adjudicar els referits contractes mitjançant procediment negociat sense publicitat i de forma directa. En efecte, els informes tècnics que obren als expedients d'adjudicació justifiquen que els treballs només es poden realitzar pels professors de la Universitat alta-ment especialitats en la matèria i que la seva realització requereix d'unes eines innovadores desenvolupades per la mateixa, la majoria de les quals no estan a l'abast de les empreses consultores.

No obstant, atenent les observacions de la Sindicatura, Infraestructures.cat va licitar l'any 2018 aquests 2 contractes per procediment obert amb el resultat que únicament es va presentar a cadascuna d'elles, el mateix licitador que havia realitzat prèviament l'assessorament especialitzat mitjançant contractes precedents i a una d'elles un altre licitador també de l'àmbit universitari.

6.- Elaboració de plecs de bases: d'acord amb el TRLCAP, s'havia d'elaborar un plec independentment de quin fos el procediment d'adjudicació, i mb l'entrada en vigor de la LCSP, per als procediments que superessin els 50.000€.

Com s'indica al propi informe, des de maig de 2014, es va establir l'obligatorietat d'elaborar plecs per les licitacions de pressupost superior a 50.000€.

La necessitat d'elaborar plecs de clàusules durant la vigència del TRLCAP en qualsevol procediment d'adjudicació és un criteri jurídic de la Sindicatura que ha estat objecte d'al·legacions raonades en anteriors informes de fiscalització d'Infraestructures.cat (i anteriorment GISA) per no ser compartit per aquesta societat.

En l'actualitat, per tots els procediments de contractació tramitats per procediment obert i negociat s'elabora plec de clàusules.

7.- Negociació: necessitat de preveure en els plecs la fase de negociació.

D'acord amb el que s'assenyala a l'informe, des de novembre- 2014 (per procediments amb diversos criteris d'adjudicació) i des de febrer-2015 (també per procediments amb criteri únic el preu) es va incorporar la fase negociadora.

L'expedient 98 que indica la Sindicatura al seu informe, adjudicat l'any 2016, no incorpora fase negociadora atès que es tracta d'un procediment negociat per especificitat tècnica amb criteri únic d'adjudicació (preu), en el que no es va considerar possible la negociació del preu amb l'únic candidat.

En l'actualitat, per tots els procediments de contractació tramitats per procediment negociat, el plec de clàusules preveu la fase negociadora, llevat que, d'acord amb el que preveu l'art. 170.2 de la vigent LCSP, participi un únic candidat i no sigui possible negociar amb ell els termes del contracte, circumstància que queda degudament motivada a l'expedient.

Altres observacions

8.- Modificació dels contractes.

[Incompliment o no justificació dels requisits fixats en la jurisprudència comunitària per a la formalització de modificacions contractuals: que la possibilitat d'incorporar modificacions estigui prevista de forma clara, precisa i inequívoca en la documentació de la licitació, que no hi hagi una modificació de les condicions essencials de la licitació i que quedin justificats els requisits d'imprevisibilitat i de necessitats d'interès públic]

En primer lloc cal indicar que els requisits als que fa referència aquesta Sindicatura, varen ésser introduïts en la LCSP amb motiu de l'aprovació de la Llei 2/2011, de 4 de març, d'Economia Sostenible (LES), amb entrada en vigor el 3 de juny de 2011, com aquesta Sindicatura reconeix a la pròpia observació.

Com ja va al·legar àmpliament GISA a l'informe de fiscalització de l'exercici 2010, al que ens remetem per a evitar reiteracions, aquests requisits no eren d'aplicació ni a GISA ni a lfercat amb anterioritat a l'entrada en vigor d'aquesta norma doncs així ho va establir el legislador per disposició transitòria, en preveure a la Disposició Transitòria setena de la LES que els contractes regulats per la Llei 30/2007, de 30 d'octubre, de Contractes del Sector Públic, adjudicats amb anterioritat a l'entrada en vigor de la LES, es regiran pel règim previst a la Llei 30/2007 anterior a les modificació introduïda per la LES.

En relació amb l'observació relativa a que la possibilitat de modificar el contracte no estava prevista de forma clara, precisa i inequívoca en onze expedients, cal dir que tots ells són anteriors a l'entrada en vigor de les modificacions introduïdes en la LCSP per la LES excepte els identificats amb el número 91, 95 i 96, que són modificats de contractes principals adjudicats també amb anterioritat a dita norma.

En relació amb la modificació de les condicions essencials de la licitació en catorze expedients, cal dir que 9 d'ells són de modificació dels 3 contractes de concessió tramitats per lfercat, 6 al 2010 i 3 al 2014, que es tractaran més endavant. Pel que fa als altres 5, 3 van ser tramitats per GISA, 2 l'any 2007 (inclou l'expedient 26 que erròniament la Sindicatura atribueix a lfercat) 1 l'any 2010, i 2 per Infraestructures.cat, 1 l'any 2015 i l'altre l'any 2016, i tots ells són modificats de contractes d'obra. En els 5 casos es tracta d'una diferència de criteri amb la Sindicatura. Com ja ha fet constar GISA en anteriors al·legacions, les circumstàncies i característiques que van fer necessària la modificació contractual consten reflectides en la tramitació de l'autorització de redacció del projecte i en la seva aprovació per l'Administració actuant que formen part de l'expedient. Cal remarcar que quan la gerència que gestiona l'obra detecta la necessitat de tramitar una modificació del contracte, sol·licita la celebració d'un Comitè de

control de modificacions a les obres, que es va establir a GISA (ara a Infraestructures.cat) l'any 2006, que és qui analitza i valida que es donen les condicions tècniques i jurídiques per a aquest tipus de tramitació.

Pel que fa a l'observació relativa a que no constaven acreditades o no es van motivar suficientment les raons d'interès públic i les causes imprevistes que justificaven la modificació en onze expedients, cal dir que 6 d'ells són de modificació dels 3 contractes de concessió tramitats per l'fercat al 2010, que es tractaran més endavant. Pel que fa als altres 5, 3 van ser tramitats per GISA, 1 l'any 2007 i 2 l'any 2010, i 2 per Infraestructures.cat, 1 l'any 2015 i l'altre l'any 2016, i tots ells són modificats de contractes d'obra, incloent una cessió parcial de contracte. En relació amb aquesta cessió parcial, tramitada per GISA al 2010, ens remetem a les al·legacions formulades per dita societat a l'informe de fiscalització de la Sindicatura d'aquell exercici en el sentit que s'ajusta tant a la Llei com al règim previst al contracte. Pel que fa a les altres 4 modificacions, novament es tracta d'una diferència de criteri amb la Sindicatura i ens remetem als arguments exposats al paràgraf anterior en el sentit que la motivació de les modificacions obra als expedients.

Per últim, assenyalar que en l'actualitat, arran de l'entrada en vigor de nova LCSP, l'fercat te la consideració d'Administració Pública a efectes del règim de contractació, d'acord amb l'article 3.2b), motiu pel qual li són d'aplicació íntegra tots els preceptes d'aquesta Llei relatius a les modificacions contractuals. I en el cas d'Infraestructures.cat, aquest règim està previst als plecs vigents i inclou els supòsits de modificació previstos als articles 203 a 205 de la nova LCSP que, d'acord amb el seu art. 319, li són d'aplicació.

[En nou expedients de modificació dels contractes de concessió que van ser tramitats per l'fercat en els exercicis 2010 (sis expedients) i 2014 (tres expedients) es van modificar aspectes essencials dels contractes i, en els sis tramitats en l'exercici 2010, no es van motivar suficientment les raons d'interès públic que les justificaven].

En relació amb les 6 modificacions tramitades en l'exercici 2010, totes elles estan suportades amb els corresponents informes jurídics, tècnics i econòmics que avalen la necessitat de modificar els contractes corresponents. En els sis informes jurídics respectius s'hi exposen les justificacions de les raons d'interès públic adients. En relació amb les 3 modificacions tramitades en l'exercici 2014, tal com reflecteix el seguiment de les observacions i recomanacions d'exercicis anteriors de l'informe 18/2017 corresponent als exercicis 2011-2014 d'lfercat, en les modificacions ja es van detallar adequadament les raons d'interès públic que les justificaven, i no es va observar la vulneració de l'article 50 dels plecs.

[altres modificacions de contractes d'obres: en vint contractes no es van tramitar les modificacions positives corresponents a unitats d'obra no previstes en el projecte, a diferències d'amidaments superiors al 10,0% i a sobre costos acordats amb els contractistes, i en cinc contractes no es van tramitar les modificacions negatives corresponents a obres pressupostàries incorporades als contractes de concessió]

Atès que aquesta observació és la mateixa que la corresponent a les observacions 15 i 16 de la Sindicatura, ens remetem a les al·legacions formulades més endavant en els apartats corresponents a les mateixes per a evitar reiteracions.

9.- Oficina Tècnica d'Avaluació: es qüestiona la seva tasca atenent les observacions posades de manifest.

Tal com menciona la Sindicatura, l'Oficina Tècnica d'Avaluació va ser eliminada per acord del Consell d'Administració de 26 de novembre de 2015 i la seva tasca es va traslladar a les comissions tècniques, formades per les persones responsables de la licitació i execució del contracte.

10.- Contractes de concessió i la seva comptabilització: els contractes no compleixen les característiques que segons la LCSP definien la concessió d'obres públiques ni existia una suficient transferència de riscos a les empreses concessionàries. En conseqüència, s'han de reflectir a l'actiu les inversions associades a la concessió i en el passiu el deute amb les empreses concessionàries.

Com recull l'informe, des de 2011 l'ercat va incorporar al seu Balanç la totalitat dels actius i passius vinculats a les concessions, com un arrendament financer, en haver considerat la Intervenció General de l'Administració de l'Estat (IGAE) que els riscos no estaven adequadament transferits als concessionaris.

11.- Garanties: exigència de garanties definitives en licitacions de contractes d'obres del 15% i el 20% que superaven els percentatges establerts en la llei de contractes i limitaven la concurrència dels empresaris a la licitació.

Com ha estat objecte d'al·legacions raonades en anteriors informes de fiscalització de la Sindicatura, la possibilitat de demanar garanties en percentatge superior a l'establert pels poders adjudicadors administració pública, estava permesa per la legislació de contractes aplicable a GISA. També s'argumenta en dits informes que la concurrència no pot quedar afectada per l'import de la garantia que decideixi l'òrgan de contractació doncs les ofertes tenen en consideració tots els costos derivats de l'adjudicació.

No obstant, l'anterior, atenent les indicacions donades pel Govern de la Generalitat de Catalunya com a mesura d'impuls econòmic davant la situació de crisi econòmica, des de setembre-2009 es van ajustar aquests percentatges al 5% com es recull al propi informe.

12.- Comunicació al Registre Públic de Contractes: l'ercat no va comunicar al Registre Públic de Contractes de la Generalitat setze expedients relatius a adjudicacions, modificacions i pròrroques aprovades.

La Sindicatura fa referència a 4 contractes (anys 2007 i 2008), a 10 modificacions contractuals (1 de l'any 2008, 6 modificacions dels contractes de concessió de l'any 2010 i 3 modificacions dels contractes de concessió de l'any 2014) i a 2 pròrroques (anys 2008 i 2009) que l'ercat no va informar a l'RPC.

Com ja es va posar de manifest a les al·legacions a l'informe de fiscalització d'ercat dels exercicis 2009-2010, des que l'ercat compartí l'estructura organitzativa d'Infraestructures.cat a l'any 2011, se segueixen els mateixos circuits que Infraestructures.cat aplica en relació a la tramesa de dades a l'RPC.

Des d'Infraestructures.cat es va demanar a l'RPC informar els 3 contractes inicials de concessió per poder informar en dit Registre les posteriors modificacions.

Actualment consten informats a l'RPC els quatre contractes adjudicats en els exercicis 2007 i 2008 (expedients 30, 33, 34 i 39), cinc modificacions aprovades en el període 2008-2014 (expedients 41, 78, 87, 88 i 89) i les dues pròrrogues aprovades els exercicis 2008 i 2009 (expedients 42 i 45).

S'està treballant per a informar el més aviat possible, i amb les dades completes i precises, les cinc modificacions pendents de comunicar, aprovades en el període 2008-2014 (expedients 74, 75, 76, 77 i 79). Tan bon punt hagin estat informats es comunicarà a la Sindicatura.

13.- Fraccionament: hi ha haver un fraccionament indegut de determinats contractes.

La Sindicatura considera que determinats contractes (tots contractes menors i comandes ordinàries, excepte un contracte tramitat per procediment negociat), 8 d'ells adjudicats per l'ercat en els anys 2009 i 2010 i 4 per GISA (2 en 2007 i 2 en 2010), es van fraccionar. Es tracta de diferències de criteri que ja van ser al·legades i motivades en els informes dels anys corresponents per ambdues entitats.

14.- Prohibició de contractar: en l'adjudicació d'un contracte de serveis per GISA l'any 2011 es podria haver incorregut en la prohibició de contractar de l'article 60.1.f del TRLCSP.

Els arguments jurídics pels quals no és procedent considerar que l'empresa adjudicatària podria haver incorregut en prohibició de contractar estan àmpliament desenvolupats en les al·legacions a l'informe de fiscalització de la Sindicatura de GISA-2011, a les quals s'acompanya per còpia com a Document núm. 2 un informe jurídic específic sobre aquesta qüestió.

TERCERA.- AL·LEGACIONS RELATIVES ALS COSTOS DE CONSTRUCCIÓ I FINANÇAMENT

15.- En vint dels vint-i-vuit expedients de la mostra d'obra pressupostària s'han certificat unitats d'obra (58,73M€) i sobre costos acordats amb els contractistes (49,33M€) no previstos en el projecte aprovat, i diferències d'amidaments superiors al 10,0% (9,74M€). En cap d'aquests casos es va aprovar la modificació dels contractes corresponent a aquests increments de preu del contracte.

[Unitats d'obra no previstes en 11 expedients per un import total de 58,73M€]

Com a criteri general s'ha de considerar que l'estructura de capítols del pressupost és una decisió del projectista per a poder fer-ne un seguiment però l'obra s'ha de considerar en la seva globalitat definida tècnicament pels plànols (geometria) i el plec de prescripcions (condicions d'execució i del resultat final de les diferents unitats d'obra)

i els quadres de preus que es configuren com a documents contractuals.

Els imports totals de les obres són estimatius, tal i com s'indica en els contractes. Això és perquè no es tracta de preus per ajustament o per tant alçat, sinó que els preus finals de les obres resulten d'aplicar a les unitats d'obra realment executades segons el Projecte, els preus establerts en els quadres de preus unitaris corresponents. En aquest cas no es pot parlar de sobrecostos per capítols ja que els preus existeixen en el quadre de preus del contracte.

Quan en el desenvolupament de les obres sorgeix la necessitat d'executar alguna unitat d'obra no prevista en els quadres de preus, es formulen preus contradictoris de mutu acord amb el Contractista, seguint el procediment indicat en els contractes. En aquest sentit, les noves unitats d'obra es formalitzen en actes de preus contradictoris, on s'incorporen els nous quadres de preus a aplicar en les mateixes condicions que els preus unitaris inicials, tal i com refereixen els contractes i aquestes actes de preus contradictoris tenen el valor d'una modificació de contracte.

Les modificacions als Projectes inicials queden reflectides posteriorment en un Projecte Modificat aprovat pel departament competent en la matèria, que s'incorpora a l'addenda de Contracte modificat, normalment amb un nou import total estimat. Aquest Modificat inclou doncs els nous preus ja anteriorment formalitzats en les actes de preus contradictoris.

Excepcionalment, pot donar-se el cas que les noves unitats apareguin en la part final de l'obra, que es formalitzin amb preus contradictoris segons indicat als contractes, i aquests s'incloguin directament a la liquidació de l'obra. En relació a les unitats d'obra en 11 expedients indicades com a no previstes, es considera que es tracta d'unitats d'obra que s'han formalitzat i incorporat als contractes com s'ha indicat anteriorment. Es a dir, es dona alguna de les següents casuístiques:

- bé es tracta d'unitats d'obra que estaven incorporades al projecte inicial o en projectes Modificats contractats, per tant també als quadres de preus dels contractes, i que s'han executat en diferents capítols dels pressupost i per tant són preus ja existents tot i que s'hagin certificat en altres capítols del pressupost, o bé es tracta de preus contradictoris formalitzats segons recullen els contractes, que s'han executat i certificat, i que posteriorment s'han incorporat en un projecte Modificat
- bé es tracta de preus contradictoris formalitzats segons recullen els contractes, que s'han executat i certificat, i que no s'han incorporat en un nou document tècnic però és la pròpia signatura dels preus contradictoris la corresponent modificació del contracte tal com està recollit en el mateix. Aquesta casuística es dona en supòsits que per l'abast de les partides i característiques no es precisa de la redacció d'un projecte modificat. En qualsevol cas, les liquidacions de les obres que incorporaven aquests preus contradictoris no superaven el 10%.

Aquest procediment de treball és el que es realitza habitualment en tots els contractes d'obra que gestiona Infraestructures.cat.

[Sobrecostos acordats amb els contractistes en 13 expedients per un import total de 49,33M€]

Tots els sobrecostos a que fa referència l'informe estan recollits en acords signats entre els adjudicataris de les obres i Ifercat i Infraestructures.cat i que es consideren modificacions del contracte i regulats pel contracte vigent.

Tots els conceptes són indemnitzatoris per causes no imputables al contractista previstos en la clàusula 7.4 dels respectius contractes on es diu "Si per motiu de retard en les dates d'ocupació de terrenys i/o reposició de serveis, no imputables al Contractista, s'alterés el Pla d'Obres o els rendiments previstos en els annexos al present Contracte, s'establiran de forma contradictòria els sobrecostos en els que hagi incorregut el Contractista". Per tant són conceptes que, per la seva pròpia naturalesa indemnitzatòria, no poden aparèixer en un projecte modificat. Aquests conceptes poden aparèixer així indicats a les certificacions en conceptes independents de les relacions valorades

[Diferències d'amidaments superiors al 10% en 1 expedient per un import total de 9,74 M€]

Hem revisat l'expedient i no hem trobat una desviació superior al 10% en la liquidació de les obres ja que la relació valorada de la darrera certificació dóna un import PEC d'obra executada de 97.890.459,29€ i l'import PEC del contracte M2 és de 89.006.639,59€ i l'increment per liquidació que en resulta és de 8.883.819,70€, que suposa un 9,98% respecte l'M2, inferior al 10%.

16.- En set expedients de la mostra d'obra pressupostària (cinc del Tram II i dos de la part comú) no es van aprovar les modificacions corresponents a la reducció del cost de l'obra que es va incorporar als contractes de concessió per un import total de 260,79M€.

DETALL EXPEDIENTS CORRESPONENTS

5 expedients Tram II

TM-00509.5B	79.354.477 €
TM-00509.5C	64.689.662 €
TM-00509.5D	59.799.654 €
TM-00509.5E	23.618.968 €
TM-00509.5E-C2	<u>4.964.855 €</u>
Total Tram II	232.427.616 €

2 expedients part Comú

TM-02609.6R	24.990.676 €
TM-0269.21	<u>3.365.517 €</u>
Total Comú	28.356.193 €

En aquest cas no es van fer uns modificats negatius ja que figuren com a obres pagades per la concessió:

La clau **TM-00509.5B** es va concessionar un cop rebuda, per tant era extemporània la tramitació d'una modificació contractual.

Les claus **TM-00509.5C** i **TM-00509.5D** es van concessionar en la seva totalitat.

Pel que fa als expedients **TM-00509.5E** i **TM-00509.5E-C2**, la societat concessionària assumia els pagaments pendents de la part executada i el pagament de la part pendent d'executar de les mateixes obres. Aquesta subrogació implicava únicament efectes de novació respecte a les esmentades obligacions de pagament sense que la societat concessionària assumís cap altra obligació ni risc respecte a les esmentades obres. Per tant, les obres continuaven formant part del projecte pressupostari ja que es desenvoluparien sota el seguiment que porta a terme infraestructures.cat (amb la supervisió i seguiment del contracte associat de la direcció d'obra, l'execució per part dels adjudicataris de les obres d'Infraestructures.cat, etc.). IFERCAT es comprometia a realitzar les actuacions necessàries (redacció dels projectes d'obra modificats si fossin necessaris per canviar o modificar les obres vigents en el projecte vigent, direcció d'obra de les infraestructures i altres actuacions responsabilitat d'IFERCAT). Així doncs, la concessionària només exercia de pagador.

Les claus **TM-02609.6R** i **TM-02609.21** no es va concessionar obra. Aquests contractes inclouen les feines dels elements pel subministrament elèctric de la L9. Quan van crear les concessions es va incloure un concepte de pagament per connexió elèctrica equivalent als drets d'escomesa.

17.- El cost de la inversió prevista en el PEF del 2016 no incloïa els conceptes següents: compensació financera de les obres pressupostàries, projectes a càrrec de les empreses concessionàries i la reinversió de les obres concessionades. Tampoc hi constaven inclosos els costos financers, excepte les despeses financeres incorporades als contractes de concessió corresponents a obres executades prèviament per GISA.

Aquests imports estan inclosos dins el PEF d'Ifercat el qual engloba no només el cost de la inversió prevista, sinó tots aquells altres costos financers, d'administració, explotació, manteniment i reinversió de la Línia 9. No es troben inclosos dins del cost d'inversió atès que aquest reflecteix el cost d'obra i execució així com altres de naturalesa contractual similar com les revisions de preus, serveis afectats, mutus acords, expropiacions i altres. Si entrem en el detall, dels 21,6M€ de compensació financera, 21,0M€ són anteriors al 2016 i tota la compensació financera està recollida en l'immobilitzat material dels balanços (pàg. 20 a 22 del PEF 2016); en quant a la reinversió de les concessions està inclosa en l'apartat d'amortitzacions i reinversions (pàg. 30 a 32 del PEF 2016) amb un total de reinversions concessionades i no concessionades de 2.734,9M€ des de l'any 2011 al 2060; i els costos financers no concessionats estan en l'apartat d'endeutament on consten tots els préstecs sol·licitats, i la seva amortització i interessos anuals, des de l'any 2016 a l'any 2060 (pàg. 25 a 27 del PEF 2016).

18.- Els cobraments i pagaments previstos en el PEF del 2016 no van incloure els efectuats amb anterioritat i, pel que fa als previstos pel període 2016-2060, no s'hi va incloure el pagament de les obres pendents no programa-des ni el seu finançament.

Tots els PEFs d'Ifercat inclouen columnes amb els saldos inicials i acumulats corresponents als anys inicials, els quals s'oculten per a donar major llegibilitat al document, però es mostra el saldo inicial o moviment acumulat fins llavors. En el cas concret de cobraments i pagaments, els anteriors no es mostren per no confondre la interpretació del full de cash-flow on les sumes acumulades es corresponen als pagaments futurs a realitzar els quals justifiquen les aportacions pluriennals futures necessàries.

Resta pendent d'executar gran part de les obres del Tram 3 o central, que comprèn el trajecte entre les estacions entre Zona Universitària i Sagrera, i que es programarà quan Ifercat disposi dels recursos per executar les obres.

19.- La subvenció de capital dels costos d'inversió dels contractes de concessió (per un import de 2.269,26 M€ de costos d'inversió executats) no constava reconeguda en les liquidacions de pressupost d'Ifercat, mentre que les subvencions corrents constaven previstes en els acords de Govern d'autorització de despeses pluriennals.

Els pressupostos anuals recullen l'annualitat corresponent a cada any com no pot ser d'una altra forma i és en els acords de Govern on es recullen les plurianualitats i per tant aquestes subvencions de capital estan incloses en el PEF d'Ifercat i validades i aprovades en els successius acords de Govern.

Atès tot l'anterior,

SOL·LICITO: Que havent presentat aquest escrit, s'admeti, es tinguin per efectuades les al·legacions que es contenen en el mateix, i en els seus mèrits, siguin tingudes en compte en la redacció de l'informe 30/2017-B.

Jaume Nart i Espinet

Barcelona, 7 d'octubre de 2020

SINDICATURA DE COMPTES DE CATALUNYA

Via Laietana, 60

08003 – BARCELONA

5.2. TRACTAMENT DE LES AL·LEGACIONS

Les al·legacions formulades han estat analitzades i valorades per la Sindicatura de Comptes. El text del projecte d'informe no s'ha alterat perquè s'entén que les al·legacions trameses són explicacions que confirmen la situació descrita inicialment o explicacions de nous procediments que s'apliquen en exercicis posteriors o bé perquè no es comparteixen els judicis que s'hi exposen.

APROVACIÓ DE L'INFORME

Certifico que el 27 d'octubre del 2020, reunit telemàticament el Ple de la Sindicatura de Comptes, sota la presidència del síndic major, Jaume Amat i Reyero, amb l'assistència dels síndics Jordi Pons i Novell, Miquel Salazar Canalda i Emma Balseiro Carreiras, actuant-hi com a secretari el secretari general de la Sindicatura, Manel Rodríguez Tió, i com a ponent el síndic Miquel Salazar Canalda, amb deliberació prèvia s'acorda aprovar l'informe de fiscalització 24/2020, relatiu a la Línia 9 del Metro, Resolució 511/XI del Parlament.

I, perquè així consti i tingui els efectes que corresponguin, signo aquesta certificació, amb el vistiplau del síndic major.

El secretari general

Vist i plau,

El síndic major

