

INFORME 24/2020

LÍNEA 9  
DEL METRO  
RESOLUCIÓN 511/XI  
DEL PARLAMENTO



INFORME 24/2020

**LÍNEA 9  
DEL METRO**  
RESOLUCIÓN 511/XI  
DEL PARLAMENTO

---

Edición: marzo de 2021

Documento electrónico etiquetado para personas con discapacidad visual

Páginas en blanco insertadas para facilitar la impresión a doble cara

Autor y editor:

Sindicatura de Cuentas de Cataluña  
Vía Laietana, 60  
08003 Barcelona  
Tel. +34 93 270 11 61  
[sindicatura@sindicatura.cat](mailto:sindicatura@sindicatura.cat)  
[www.sindicatura.cat](http://www.sindicatura.cat)

Publicación sujeta a depósito legal de acuerdo con lo previsto en el Real decreto 635/2015, de 10 de julio

**ÍNDICE**

ABREVIACIONES.....	7
1. INTRODUCCIÓN .....	9
1.1. INFORME.....	9
1.1.1. Objeto y alcance .....	9
1.1.2. Metodología.....	9
1.2. ACTUACIÓN FISCALIZADA.....	10
1.2.1. Antecedentes .....	10
1.2.2. Descripción de la Línea 9.....	13
1.2.3. La construcción de la Línea 9 en la estructura organizativa de la Generalidad.....	16
1.2.4. Trabajos de control.....	20
2. FISCALIZACIÓN REALIZADA.....	21
2.1. PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN.....	22
2.1.1. Legislación aplicable.....	22
2.1.2. Universo: base de datos de contratación .....	24
2.1.3. Muestra fiscalizada.....	27
2.1.4. Resultados de la fiscalización .....	29
2.2. COSTES DE CONSTRUCCIÓN Y FINANCIACIÓN.....	44
2.2.1. Determinación de los costes de construcción .....	44
2.2.2. Grado de ejecución de las obras .....	48
2.2.3. Plan económico-financiero (PEF) .....	54
2.2.4. Resultados de la fiscalización .....	65
3. CONCLUSIONES.....	76
3.1. CONCLUSIONES GENERALES .....	76
3.1.1. Procedimientos de contratación (apartado 2.1).....	77
3.1.2. Costes de construcción y financiación.....	78
3.2. OBSERVACIONES.....	82
4. ANEXOS.....	89
4.1. PLANOS DE LA LÍNEA 9 .....	89
4.1.1. Estructura de la línea y sus interconexiones .....	89
4.1.2. Ejecución de las obras a 31 de diciembre de 2016.....	91
4.2. RELACIÓN DE ADJUDICATARIOS POR IMPORTE.....	91
4.3. MUESTRA DE EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN FISCALIZADOS.....	93

4.4.	CUADRO RESUMEN DE LAS OBSERVACIONES DE CONTRATACIÓN .....	109
4.5.	CONCILIACIÓN DE LOS COSTES DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 9 CON LA CONTABILIDAD .....	109
4.6.	MUESTRA DEL GRADO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS PRESUPUESTARIAS FISCALIZADA .....	110
4.7.	MUESTRA DE OBRAS CONCESIONADAS CERTIFICADAS DURANTE LA CONCESIÓN FISCALIZADA .....	118
4.8.	LOS PEF DE LA LÍNEA 9 .....	122
5.	TRÁMITE DE ALEGACIONES .....	127
5.1.	ALEGACIONES RECIBIDAS.....	127
5.2.	TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES.....	141
	APROBACIÓN DEL INFORME.....	142

## ABREVIACIONES

ATM	Autoridad del Transporte Metropolitano
BEI	Banco Europeo de Inversiones
DPTOP	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas
DTS	Departamento de Territorio y Sostenibilidad
EMT	Entidad Metropolitana del Transporte
FMBSA	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
GISA	Gestió d'Infraestructures, SA
IFERCAT	Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña
IVA	Impuesto sobre el valor añadido
L9	Línea 9 del Metro de Barcelona
LCSP	Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público
M€	Millones de euros
OTE	Oficina Técnica de Evaluación
PEF	Plan económico-financiero
TIR	Tasa interna de rentabilidad
TMB	Transports Metropolitans de Barcelona
TRLCAP	Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas
TRLCSP	Real decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos del sector público



## **1. INTRODUCCIÓN**

### **1.1. INFORME**

#### **1.1.1. Objeto y alcance**

La Sindicatura de Cuentas, como órgano fiscalizador del sector público de Cataluña, de acuerdo con la normativa vigente y en cumplimiento de la Resolución 511/XI, de 9 de marzo de 2017, del Parlamento de Cataluña, ha emitido este informe de fiscalización relativo a la construcción de la Línea 9 del Metro.

El objeto del informe, de acuerdo con la Resolución 511/XI es la fiscalización “del proceso de contratación y del exceso de costes en el precio de la obra de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona” (en adelante L9).

Este encargo ha comportado la revisión de los procedimientos de contratación de las adjudicaciones de las obras, de las concesiones de obras, de los servicios y suministros correspondientes a la L9, así como la determinación de los costes de construcción de esta infraestructura. También se ha analizado la financiación y el grado de ejecución de las obras.

En cambio, los ingresos y los gastos derivados de la explotación de la L9 no forman parte del alcance de este Informe, principalmente los ingresos relativos al canon ferroviario y otras aportaciones de la entidad que lleva a cabo el transporte de los viajeros, y los gastos de mantenimiento de las infraestructuras tanto concesionadas como no concesionadas y los costes administrativos derivados de la gestión de la línea (costes administrativos y de personal).

El alcance temporal del informe comprende desde el ejercicio 2000, año de la primera licitación de esta infraestructura, hasta el 31 de diciembre de 2016, último ejercicio cerrado a la fecha del encargo del Parlamento.

Adicionalmente, se describen los principales hechos posteriores al 31 de diciembre de 2016 que afectan a la construcción de la L9 hasta la fecha de redacción de este informe (noviembre de 2019).

#### **1.1.2. Metodología**

El trabajo de fiscalización se ha llevado a cabo de acuerdo con los principios y normas internacionales de fiscalización del sector público generalmente aceptados y ha incluido todas aquellas pruebas, de cumplimiento y sustantivas, que se han considerado necesarias para obtener evidencias suficientes y adecuadas para poder expresar las conclusiones que se exponen en el informe.

Las contrataciones correspondientes a la construcción de la L9 fueron licitadas y adjudicadas

por las empresas públicas Gestió d'Infraestructures, SA (GISA)<sup>1</sup> y por Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (IFERCAT).

Puesto que la Sindicatura de Cuentas ha fiscalizado estas entidades desde el ejercicio 2000 hasta 2014 (véase el apartado 1.2.4), en este informe y de acuerdo con su alcance se ha utilizado el trabajo que ya se había efectuado anteriormente en relación con la construcción de la L9, y se ha ampliado con aquellas pruebas que se han considerado necesarias.

## **1.2. ACTUACIÓN FISCALIZADA**

### **1.2.1. Antecedentes**

La construcción de la L9 fue encomendada por la Generalidad de Cataluña a GISA en virtud del Convenio aprobado por el Gobierno de la Generalidad el 11 de abril de 2000 y formalizado por ambas entidades el 28 de abril, que en aquella fecha regulaba los encargos de obra a aquella empresa pública. Los primeros encargos se efectuaron mediante los acuerdos de Gobierno de 21 de noviembre de 2000, 2 de mayo de 2001, 29 de mayo de 2001, 25 de junio de 2002 y 10 de diciembre de 2002.

En todos estos acuerdos se previó que el pago de las obras se efectuaría mediante el abono del precio a la fecha de recepción (método alemán) y que su financiación sería a cargo de los presupuestos de la Dirección General de Puertos y Transportes mediante aportaciones durante un período que abarcaba desde 2004 hasta 2012. Asimismo, se incluyó la autorización a GISA para que incluyera en los contratos de obras a licitar la posibilidad de su cesión a favor de un ente dependiente de la Generalidad que se subrogaría en la posición jurídica de la Generalidad en su condición de mandante de GISA.

GISA, en cumplimiento de los acuerdos mencionados, actuando como mandataria de la Generalidad, fue adjudicando los contratos de redacción de los proyectos y de ejecución de las obras de construcción de la L9. Las obras se iniciaron en el año 2003.

El primer Plan económico-financiero (PEF) de la L9 consta como parte del PEF de GISA aprobado por el Gobierno el 17 de junio de 2003, el cual fue modificado el 22 de junio de 2004.

El 10 de junio de 2003, el Gobierno de la Generalidad de Cataluña, habilitado por la Ley 31/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, atribuyó a IFERCAT el carácter de administrador único de la L9. Posteriormente, el 21 de octubre de 2003, el Gobierno acordó la subrogación de IFERCAT en la totalidad de los derechos y obligaciones que correspondían a la Generalidad en su condición de mandante de GISA respecto a los

---

1. Con efectos de 1 de enero de 2012, GISA absorbió las sociedades Regs de Catalunya, SLU (REGS), Reg Sistema Segarra-Garrigues, SLU (REGSEGA) y Equipaments i Edificis de Catalunya, SAU (EECAT). La sociedad resultante de la fusión se pasó a denominar Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU (Infraestructures.cat).

encargos de la L9. La subrogación inició sus efectos jurídicos a partir de su notificación a los adjudicatarios, en octubre de 2004.

El 5 de octubre de 2004 el Gobierno de la Generalidad aprobó el primer PEF de IFERCAT, como administrador de la L9 y responsable de su construcción y mantenimiento. Este PEF abarcaba las obligaciones económicas asociadas a la construcción de la L9 y los recursos necesarios para su financiación durante el período 2002-2053.

Por Acuerdo del Gobierno del 28 de diciembre de 2004 se autoriza a IFERCAT a pagar las obras directamente a los adjudicatarios y a subrogarse en los contratos de crédito formalizados por GISA con los contratistas. Asimismo, el Gobierno declaró a IFERCAT beneficiario de las expropiaciones que se derivaran de los proyectos y las obras de la L9.

En diciembre de 2004 el Consejo de Administración de IFERCAT acordó iniciar las negociaciones con las empresas adjudicatarias para sustituir el sistema de pago en régimen de certificación final de obra (método alemán) por el sistema de pago en régimen de certificaciones parciales o mensuales.

La subrogación de IFERCAT en la posición contractual de la Generalidad, la asunción de la obligación de pagar directamente a los adjudicatarios de las obras y el cambio del sistema de pago hicieron necesaria la novación de los contratos de adjudicación de obra inicialmente firmados, así como la extinción de algunos contratos de crédito y de cesión de créditos suscritos con los adjudicatarios de las obras, lo cual se efectuó de acuerdo con lo que estaba previsto en dichos contratos y con la conformidad de todas las partes.

Estos cambios también hicieron necesario recoger las relaciones entre GISA e IFERCAT respecto a la construcción de la L9 en un convenio, que fue aprobado por el Gobierno el 28 de diciembre de 2004 y formalizado por ambas entidades el 29 de diciembre (véase el apartado 1.2.3).

Hasta ese momento, la ejecución de las obras de construcción de la L9 habían sido financiadas por los adjudicatarios mediante el sistema de certificación final de obra (método alemán); es decir, GISA se obligaba a realizar los pagos a los adjudicatarios por cuenta de la Generalidad de Cataluña a partir del momento de la recepción de las obras, de conformidad con el contenido de los contratos firmados con los adjudicatarios.

En virtud de los acuerdos del Gobierno y las modificaciones contractuales mencionadas, GISA continúa obligada a prestar los servicios técnicos y a realizar todas las actuaciones necesarias para cumplir los encargos recibidos hasta la total ejecución de la L9, pero quedó liberada de la obligación de pagar las obras ejecutadas a los adjudicatarios de la L9.

Durante el período 2005-2008, el Gobierno de la Generalidad autorizó a IFERCAT a encargar a GISA la modificación de varias actuaciones correspondientes a algunos tramos ya contratados y la ejecución de nuevas actuaciones relacionadas con esta infraestructura, mediante los acuerdos de 27 de septiembre de 2005, 30 de mayo de 2006, 29 de mayo de 2007 y 19 de febrero de 2008.

El 29 de julio de 2008, el Gobierno de la Generalidad acordó autorizar a IFERCAT a licitar los contratos necesarios para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de las estaciones de la L9 mediante la figura contractual de concesión de obra pública prevista en la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, y a modificar, en aquello que fuera oportuno, las relaciones contractuales vigentes establecidas hasta ese momento.

Todas estas modificaciones fueron incorporadas al segundo PEF de IFERCAT, aprobado mediante Acuerdo del Gobierno de 29 de julio de 2008.

La adjudicación de los contratos de concesión de las estaciones de tres de los cuatro tramos de la L9 se aprobó mediante las resoluciones de la presidenta de IFERCAT de 1 de diciembre de 2008 (Tramo I), 15 de diciembre de 2008 (Tramo IV) y 15 de noviembre de 2010 (Tramo II).

El 6 de julio de 2010, el Gobierno de la Generalidad aprobó el tercer PEF de IFERCAT, que básicamente recogía varias modificaciones en la financiación de la L9, y la redistribución de algunas actuaciones entre obras concesionables y obras no concesionables.

A partir de 2011-2014, las restricciones presupuestarias y la falta de la financiación del Estado prevista en la disposición adicional tercera del Estatuto de Autonomía de Cataluña, hicieron necesario ralentizar el ritmo de ejecución de las obras ya contratadas, aplazar las no iniciadas y buscar nuevas fuentes de financiación.

Esto comportó el desistimiento en la adjudicación de la concesión de las estaciones del Tramo III prevista en los PEF de 2008 y de 2010, y la modificación y el reequilibrio de los contratos de concesión ya adjudicados.

Las modificaciones de los contratos de concesión de las estaciones de los tramos I, II y IV fueron aprobadas por el Consejo de Administración de IFERCAT, con la autorización previa del Gobierno de la Generalidad, y consistió principalmente en la modificación del calendario de la puesta en servicio de algunas estaciones de los tramos I y II; el aplazamiento de la ejecución de las obras de ocho estaciones del Tramo II prevista para 2012-2013 hasta 2015-2017 y la asunción de su coste por parte de IFERCAT, mientras que la empresa concesionaria pasaba a financiar obras no concesionadas necesarias para poder poner en funcionamiento este tramo, y la reducción del alcance de las obligaciones de mantenimiento ordinario y la asunción por parte de IFERCAT del coste del mantenimiento sustitutivo a partir del 1 de enero de 2014.

El 6 de septiembre de 2016, el Gobierno de la Generalidad aprobó el cuarto PEF de IFERCAT, que es el último que consta aprobado a la fecha a la que se refiere este informe. Este PEF fue modificado mediante Acuerdo del Gobierno de la Generalidad del 9 de mayo de 2017, para incorporar la nueva financiación derivada del Convenio firmado el 27 de diciembre de 2016 entre la Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona (40,02 M€) y el incremento de las aportaciones consignadas en el presupuesto de la Generalidad del ejercicio 2017 (6,50 M€) y en los compromisos de gasto con cargo a ejercicios futuros (40,41 M€). Esto permitió programar obras que en el PEF aprobado el 6 de septiembre de 2016 no estaban programadas, sin que el importe total de la inversión de la L9 se viera modificado.

Finalmente hay que mencionar que el servicio de transporte de viajeros de la L9 fue declarado servicio público por el Gobierno de la Generalidad mediante acuerdos de gobierno del 5 de septiembre de 2006 (Tramo IV) y 29 de julio de 2008 (toda la L9). De acuerdo con la Ley 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, se atribuyó a la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) la competencia para la explotación de este servicio, que podía llevar a cabo con medios propios o a través de la empresa Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMBSA). A cambio, se otorgó a IFCAT el derecho a percibir un canon por la utilización de la infraestructura y aquellas tarifas y tasas que se establecieran. También se acordó que la aportación del material móvil necesario para la explotación del servicio la efectuara la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), la EMT o la entidad operadora del servicio.

### **1.2.2. Descripción de la Línea 9**

La L9 del Metro de Barcelona es una línea de metro automática (sin conductor) de estructura ligera que conecta los municipios de Santa Coloma de Gramenet, Badalona, Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat y El Prat de Llobregat, uniendo puntos estratégicos del Área Metropolitana de Barcelona como el Aeropuerto, la Zona Franca, el recinto ferial (Fira), la Ciudad de la Justicia, el campus de la Universidad de la Diagonal y la futura estación de Sagrera TAV. Así llega a barrios donde no llegaban otras líneas del metro, como Bon Pastor, Llefià, La Salut, Singuerlín, Pedralbes y Zona Franca. Además, interconecta con las otras líneas de metro existentes.

En el anexo 4.1.1 se muestra el plano de toda la L9 y sus interconexiones tal y como consta en el proyecto en vigor a 31 de diciembre de 2016.

Según este proyecto, el recorrido de la L9 es de 48 km, de los cuales 44 corresponden a túnel y 4 a viaducto. Incluye cincuenta y dos estaciones, algunas de ellas diseñadas por arquitectos de renombre, y construidas según los siguientes tres modelos:

- Treinta estaciones con forma de pozo cilíndrico de gran profundidad, con un vestíbulo superior de acceso al exterior y un vestíbulo inferior de acceso a los andenes que se comunican entre sí mediante ascensores y escaleras mecánicas. Los andenes se encuentran ubicados dentro de la sección del túnel de 12 m y los trenes circulan superpuestos en dos niveles.
- Diecisiete estaciones subterráneas situadas en tramos poco profundos, construidas mediante pantallas con excavación a cielo abierto. Los trenes circulan en paralelo al mismo nivel por un túnel de un diámetro de 9 m.
- Cinco estaciones ubicadas sobre el viaducto de 4 km de doble sentido construido a lo largo de toda la calle A de la Zona Franca.

La construcción de la L9 se divide en cuatro tramos:

- Tramo I, entre la Terminal 1 del Aeropuerto de El Prat y el pozo de bifurcación en el Tramo II entre las estaciones de Fira (inicialmente llamada Amadeu Torner) y Gornal:

integrado por 17 km de túnel y trece estaciones construidas mediante pantallas. La mayor parte del túnel es de un diámetro de 9 m con doble vía en el mismo nivel, mientras que en algunos tramos específicos se ha aplicado el sistema de túnel en mina con vías superpuestas en dos niveles y una superficie excavada de 72 m<sup>2</sup>.

- Tramo II, entre Zona Franca y Zona Universitària: integrado por 11 km, 7 de los cuales corresponden a túnel de 12 m de diámetro, con 6 estaciones tipo pozo y 4 con pantallas, y 4 corresponden al viaducto sobre la calle A de la Zona Franca con 5 estaciones.
- Tramo III, entre Zona Universitària y La Sagrera: integrado por 9 km de túnel de un diámetro de 12 m y once estaciones tipo pozo.
- Tramo IV, entre La Sagrera y Can Zam, más el ramal entre Bon Pastor y Gorg: integrado por 11 km de túnel de 12 m con trece estaciones tipo pozo.

El trazado de la línea se modificó varias veces, con un alargamiento total de la línea en 7 km y nueve nuevas estaciones respecto del proyecto inicial. Las principales modificaciones fueron las siguientes:

- En el Tramo I, se modificó el recorrido en el núcleo urbano de El Prat para conectarlo a la nueva estación del tren de alta velocidad, con la incorporación de dos nuevas estaciones (Prat Estació y La Ribera). En este tramo también se modificó el recorrido en la zona del aeropuerto, ya que el Estado no concedió el permiso para perforar por debajo de las pistas de aterrizaje, con la incorporación de otra nueva estación en la Terminal de Carga. Todas estas modificaciones supusieron el alargamiento de la línea en cinco kilómetros.
- En el Tramo II se rediseñó el trazado con un cambio de ubicación de la bifurcación del ramal que va a la Zona Franca, inicialmente prevista entre las estaciones Parc Logístic y Fira, y que finalmente se situó después de la estación de Gornal. Este cambio supuso la incorporación de cuatro nuevas estaciones (Europa Fira, Gornal, Motors y Zona Franca Litoral) y la reducción de la longitud de este tramo en dos kilómetros. Posteriormente, se alargó la línea hasta el polígono Pratenc, con dos nuevas estaciones (Riu Vell y Pratenc) y un kilómetro más de recorrido.
- En el Tramo III se rediseñó el trazado por adaptarlo a la tipología del terreno, principalmente entre las estaciones de Campus Nord y Lesseps, lo cual supuso el alargamiento de la línea en unos tres kilómetros.
- En el Tramo IV no hubo variaciones significativas en el trazado que afectaran a la longitud ni se incorporaron nuevas estaciones respecto al trazado inicial.

El proyecto de construcción de la L9 tenía un plazo de ejecución inicial previsto de tres años. Las obras se iniciaron en septiembre de 2003 y se preveía que el Tramo IV se pondría en funcionamiento a mediados de 2004 y el resto de la línea en 2007. Sin embargo, a 31 de

diciembre de 2016 todavía faltaba terminar el Tramo III, una parte del Tramo II y las obras de interconexión del Tramo IV con el Tramo III y con la estación de trenes de alta velocidad de La Sagrera. En el anexo 4.1.2 se muestra el plano de la L9 correspondiente al estado de ejecución de las obras en diciembre de 2016.

Los principales motivos de este retraso, según la entidad, son los siguientes: cambios en el trazado de la línea según lo que se ha descrito anteriormente; problemas de excavación e impermeabilización de los túneles por imprevistos surgidos en el subsuelo; averías de las máquinas tuneladoras que ocasionaron paradas imprevistas de larga duración en la perforación de los túneles; hundimiento de la Línea 5 del Metro de Barcelona en el barrio de El Carmel, que obligó a revisar y replantear todo el proyecto de la L9 en lo referente a los niveles de seguridad en la construcción; imposibilidad de conectar el Tramo IV con el Tramo III y con la estación de trenes de alta velocidad en La Sagrera porque las obras correspondientes no habían sido ejecutadas, y los problemas de financiación originados por las medidas de contención del déficit, la falta de la financiación del Estado prevista en la disposición adicional tercera del Estatuto y la evolución de los mercados financieros, que obligaron a parar sin calendario de reanudación las obras del Tramo III desde 2011 y a suspender temporalmente algunas de las obras de los tramos I y II (las obras de vía del Tramo I se pararon temporalmente desde enero hasta diciembre de 2012 y las del túnel del Tramo II, desde septiembre de 2011 hasta noviembre de 2012, la construcción de una estación del Tramo I y de siete estaciones del Tramo II se pospuso desde 2012-2013 hasta 2015-2017, y una estación del Tramo II que no estaba iniciada en 2012 se dejó sin programar).

Hasta el 31 de diciembre de 2016 se había puesto en funcionamiento el Tramo I, parte del Tramo II y el Tramo IV, según lo que se describe a continuación:

- Tramo IV: en servicio 11 km y doce de las trece estaciones proyectadas (falta la estación de Sagrera-TAV). El calendario de la puesta en servicio de este tramo fue el siguiente:
  - 13 de diciembre de 2009: entre Can Zam y Can Peixauet, de 4 km. (estaciones Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo y Can Peixauet).
  - 18 de abril de 2010: entre Gorg y Bon Pastor, de 4 km. (estaciones Gorg, La Salut, Llefià y Bon Pastor).
  - 26 de junio de 2010: entre Bon Pastor y La Sagrera, de 3 km. (estaciones La Sagrera y Onze de Setembre).
  - 19 de septiembre de 2011: estación de Santa Rosa.
- Tramo I: en servicio desde el 12 de febrero de 2016 de 17 km y once de las trece estaciones proyectadas (falta poner en servicio las estaciones de La Ribera y Aeroport Terminal de Càrrega).
- Tramo II: en servicio desde el 12 de febrero de 2016 de los 3 km entre Zona Universitària y Gornal, con cuatro de las cinco estaciones de este subtramo proyectadas (Zona Universitària, Collblanc, Torrassa y Gornal).

Posteriormente al alcance temporal de este informe se han puesto en funcionamiento 4 km más del Tramo II entre las estaciones de Gornal y Zona Franca (inicialmente Zona Franca Litoral), con la apertura de cinco nuevas estaciones. El 8 de septiembre de 2018 se pusieron en funcionamiento las estaciones de Foneria y Foc, financiadas en parte con 40,02 M€ procedentes del Ayuntamiento de Barcelona, de acuerdo con el convenio de 27 de diciembre de 2016 formalizado entre la Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona. Durante el ejercicio 2019, el 2 de marzo y el 25 de noviembre, se pusieron en funcionamiento las estaciones de Provençana y Ciutat de la Justícia, ubicadas en L'Hospitalet de Llobregat. Finalmente, el 1 de febrero de 2020 se puso en funcionamiento la estación de la Zona Franca (llamada inicialmente Zona Franca Litoral).

Hay que señalar que el tramo entre La Sagrera y Can Zam se llama comercialmente L9 Nord y el tramo entre Bon Pastor y Gorg se llama L10 Nord, aunque ambos forman parte del proyecto constructivo del Tramo IV. Asimismo, el tramo entre la Zona Universitaria y el Aeropuerto se llama L9 Sud, aunque comprende parte del proyecto constructivo de los tramos I y II, y el resto del Tramo II entre Gornal y la Zona Franca se llama L10 Sud.

### **1.2.3. La construcción de la Línea 9 en la estructura organizativa de la Generalidad**

Tal y como ya se ha descrito en el apartado 1.2.1, la construcción de la L9 fue encargada por el Gobierno de la Generalidad a GISA, en virtud del Convenio formalizado el 28 de abril de 2000<sup>2</sup> que en aquella fecha regulaba los encargos de obra a esta empresa pública. GISA fue creada bajo la forma jurídica de sociedad anónima unipersonal mediante escritura pública el 20 de julio de 1990, y su capital consta suscrito íntegramente por la Generalidad. Estuvo adscrita al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas (DPTOP) hasta el año 2010, y al Departamento de Economía y Conocimiento desde 2011. GISA actuaba como mandataria de la Generalidad.

Mediante la Ley 19/2001, de 31 de diciembre, se creó IFERCAT como empresa administradora de las infraestructuras ferroviarias competencia de la Generalidad de Cataluña, con el objeto de construir, gestionar y conservar las infraestructuras de transporte ferroviario que el Gobierno le encargara, y gestionar y conservar aquellas infraestructuras ya construidas que le fueran adscritas.

El 10 de junio de 2003, el Gobierno de la Generalidad atribuyó a IFERCAT el carácter de administradora única de la L9 y responsable de su construcción y mantenimiento. A partir del 10 de julio de 2006, IFERCAT está regulada por la Ley 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, en la cual se mantuvo la definición y el objeto de IFERCAT como empresa administradora

---

2. El 2 de diciembre de 2008 la Generalidad de Cataluña y GISA formalizaron un nuevo convenio, que es el que el ejercicio 2016 todavía regía las relaciones entre ambas partes. Este convenio sustituyó a todos los efectos lo que habían firmado el 28 de abril de 2000.

de las infraestructuras ferroviarias tal y como había hecho la Ley 19/2001, de creación del ente, que a partir de ese momento quedó derogada.

IFERCAT es una entidad de derecho público sometida al ordenamiento jurídico privado incluida en el artículo 1.b.1 del Decreto legislativo 2/2002, de 24 de diciembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley 4/1985, de 29 de marzo, del Estatuto de la empresa pública catalana. Está adscrita al departamento competente en materia de transporte ferroviario, el DPTOP hasta el año 2010 y el Departamento de Territorio y Sostenibilidad (DTS) desde 2011.

El 21 de octubre de 2003, el Gobierno acordó la subrogación de IFERCAT en la posición jurídica de la Generalidad en relación con la construcción de la L9. A partir de ese momento GISA pasa a actuar como mandataria de IFERCAT. Las relaciones jurídicas entre ambas entidades respecto a la construcción de la L9 se definieron en el convenio formalizado el 29 de diciembre de 2004.

Los aspectos esenciales de la relación entre GISA e IFERCAT en cuanto a la construcción de la L9 establecidas en dicho convenio eran los siguientes:

**Cuadro 1. Relaciones entre GISA e IFERCAT en la construcción de la L9 según el convenio de 29 de diciembre de 2004**

IFERCAT	GISA
Ente titular de la L9	-
Actúa en nombre propio por cuenta propia	Actúa en nombre propio; por cuenta de IFERCAT o por cuenta propia, según el contenido de los encargos que reciba.
Gestiona la obtención, el establecimiento y el cobro de la financiación necesaria para hacer frente al coste de las obras.	-
Encarga a GISA, con la autorización del Gobierno, la elaboración de estudios y proyectos, y la ejecución de las obras y de las actuaciones complementarias a la actuación encargadas.	Elabora los estudios y proyectos encomendados por IFERCAT con personal propio, o bien los encarga a terceros mediante su licitación y adjudicación.
	Licitación y adjudica los contratos de obras que IFERCAT le ha encargado.
	Presta los servicios de asistencia técnica correspondientes a la gestión, el seguimiento y la supervisión de las obras que IFERCAT le ha encargado con personal propio, o bien los encarga a terceros mediante su licitación y adjudicación.
Paga directamente a los contratistas adjudicatarios las certificaciones de obra, de acuerdo con las previsiones del PEF.	Cobra de los contratistas un 6,0% del importe de las obras realmente ejecutadas incluida la revisión de precios, en concepto de gestión, seguimiento y supervisión de las obras.
	Paga anualmente a IFERCAT una compensación por su participación en la gestión, seguimiento y supervisión de las obras, en función del volumen de las obras ejecutadas o encargadas.
Recepciona las obras una vez hayan sido ejecutadas total o parcialmente.	Efectúa la inspección previa a la recepción de las obras, a la cual también asistirán un representante del contratista, un representante de IFERCAT y, eventualmente, un representante de la Intervención Delegada de la Generalidad.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Convenio entre IFERCAT y GISA de 29 de diciembre de 2004.

De acuerdo con este modelo, GISA licitó y adjudicó los contratos de elaboración de estudios y proyectos y de ejecución de las obras correspondientes a la construcción de la L9 y efectuó su seguimiento y control, por cuenta de IFERCAT, mientras que el coste de estas obras y su pago iba a cargo de IFERCAT, que es el titular de la línea. Esto comportó que a partir de 2004 se registrara en los estados financieros de IFERCAT la totalidad de los costes relacionados con la construcción de la L9, incorporando el coste de las obras ejecutadas por GISA tanto con anterioridad como a partir de ese momento.

Hay que decir que el coste de las obras a cargo de IFERCAT ya incluía los gastos de gestión, seguimiento y control de la obra que iban a cargo de GISA y que se financiaban con las aportaciones de los contratistas (6,0% del importe de las obras realmente ejecutadas incluidas las revisiones de precios), porque ya constaban incluidos en el presupuesto de licitación de las obras.<sup>3</sup>

En el ejercicio 2008 el Gobierno de la Generalidad modificó parcialmente el modelo contractual de la L9, y autorizó a IFERCAT a licitar las obras de las estaciones mediante contratos de concesión. Las empresas concesionarias se tenían que hacer cargo de la construcción, la financiación y el mantenimiento de las estaciones durante la vigencia del contrato (duración media de los contratos de treinta y dos años). IFERCAT adjudicó la concesión de las obras de las estaciones de los tramos I y IV en el ejercicio 2008, y las del Tramo II en el ejercicio 2010.

Este cambio de modelo hizo necesario modificar la cláusula octava del convenio suscrito entre GISA e IFERCAT, en la cual se añadió el derecho de GISA a percibir de los concesionarios un 3,0% del importe de las obras ejecutadas más la revisión de precios, y se definió el criterio para determinar la compensación que GISA tiene que efectuar anualmente a IFERCAT<sup>4</sup>

---

3. El importe de licitación de los contratos de obra incluía para su determinación la estimación de los costes de replanteo, dirección, inspección y liquidación de las obras y de los trabajos de coordinación de seguridad y salud y de control de calidad de estas. Estos costes, de acuerdo con la cláusula 2.4 de los contratos de obra iban a cargo de los adjudicatarios de las obras, que tenían que pagar el 6,0% de la suma de las obras ejecutadas más las correspondientes revisiones de precios. Estos ingresos tenían que cubrir los costes de los contratos de asistencia técnica que eran adjudicados y pagados por GISA y los costes de funcionamiento interno de la entidad relativos al seguimiento y supervisión técnica y administrativa de las obras, a la coordinación de las asistencias contratadas y a la inspección y liquidación de las obras (véase el apartado 2.2.1).

4. En la cláusula octava del Convenio formalizado por GISA e IFERCAT el 29 de diciembre de 2004, se previó la posibilidad de que se pudiera determinar una compensación anual de GISA a IFERCAT para los trabajos que realizase IFERCAT en el seguimiento y la supervisión de las obras de la L9. En la modificación del Convenio formalizada el 24 de diciembre de 2009, de acuerdo con la recomendación efectuada por la Sindicatura de Cuentas en los informes 39/2010, 8/2011 y 23/2011 correspondientes a la fiscalización de IFERCAT de los ejercicios 2006, 2007 y 2008, se definió dicha compensación como la cuantía equivalente a los costes directamente asociados a las actividades de IFERCAT relacionadas con la L9, cuantía que tenía que cubrir los gastos a cargo de IFERCAT excepto gastos de actividades no relacionadas con la L9 y gastos de publicidad y dietas de los miembros del Consejo de Administración. La facturación de IFERCAT a GISA a partir del ejercicio 2009 está

por los costes que esta soporta directamente en relación con la L9. La modificación del convenio se formalizó el 24 de diciembre de 2009.

Al adjudicar los contratos de concesión, IFERCAT dio de baja del inmovilizado el coste de las obras ejecutadas hasta aquella fecha correspondientes a las estaciones concesionadas, sin que durante el período 2008-2010 se registraran en su Balance las obras que iban ejecutando las empresas concesionarias.

Hay que mencionar que el informe del Grupo de Trabajo de Contabilidad Nacional,<sup>5</sup> de 12 de julio de 2011, sobre los contratos de concesión de la L9 concluyó que había una insuficiente transferencia de riesgos al concesionario y que, por lo tanto, los activos vinculados a estos contratos se tenían que considerar activos de las administraciones públicas y su financiación, deuda pública. Eso motivó el cambio en el registro contable de las concesiones a partir del ejercicio 2011 y la reexpresión de las cuentas anuales de IFERCAT del ejercicio 2010, de acuerdo con las previsiones establecidas en la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprobó la adaptación del Plan general de contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas. De acuerdo con este nuevo criterio, las obras concesionadas pasaron a tener la consideración de bienes adquiridos por IFERCAT en arrendamiento financiero durante la vigencia de la concesión y la correspondiente deuda se registró como acreedores por arrendamiento financiero en el pasivo.

Con efectos de 1 de enero de 2012, las sociedades Regs de Catalunya, SLU (REGS), Reg Sistema Segarra-Garrigues, SLU (REGSEGA) y Equipaments i Edificis de Catalunya, SAU (EECAT) fueron absorbidas por GISA, que pasó a denominarse Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU (Infraestructures.cat).

Las relaciones entre Infraestructures.cat e IFERCAT se redefinieron en el convenio de 1 de octubre de 2015 para la racionalización de los costes asociados a las actividades administrativas, financieras, técnicas y operativas, manteniendo en vigor la cláusula octava del convenio de 2004 según la redacción que se le había dado en la modificación de 24 de diciembre de 2009. Este convenio no menciona expresamente la construcción de la L9. En él se indican con carácter general cuáles son las actividades que desarrolla cada una de las dos entidades de acuerdo con su objeto social y se establece un nuevo sistema de reparto de costes para determinar la compensación financiera que cada una de ellas ha de satisfacer a la otra.

Las principales actividades atribuidas a cada una de las dos entidades son las siguientes:

---

soportada por el estudio de una consultora externa en el que se define la metodología, se detallan los gastos base del cálculo y los porcentajes a aplicar, y se sostiene el carácter de mercado de la valoración efectuada.

5. El Grupo de Trabajo de Contabilidad Nacional estaba formado por representantes del Instituto Nacional de Estadística, el Banco de España y la Intervención General de la Administración del Estado.

**Cuadro 2. Principales actividades de Infraestructures.cat y de IFERCAT según el convenio de 1 de octubre de 2015**

IFERCAT	Infraestructures.cat
Gestión de las concesiones	Planificación y programación operativa
Apoyo administrativo	Servicios generales y comunicación
-	Recursos humanos
Apoyo contable	Gestión económica
-	Sistemas de información
-	Planificación económica y control financiero
-	Auditoría interna
-	Licitación
-	Contratación
Soporte técnico de proyectos, obras y mantenimiento	Gerencia de proyectos, obras y mantenimiento
-	Prevención de riesgos laborales en las obras

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Convenio entre IFERCAT e Infraestructures.cat para la racionalización de costes asociados a actividades administrativas, financieras, técnicas y operativas, de 1 de octubre de 2015.

#### 1.2.4. Trabajos de control

Tal y como se ha dicho en el apartado anterior, en la construcción de la L9 participan GISA (con la denominación de Infraestructures.cat a partir de 2012) e IFERCAT. La Sindicatura ha realizado la fiscalización de regularidad de estas entidades mediante los siguientes informes:

**Cuadro 3. Informes de fiscalización de la Sindicatura de Cuentas relativos a GISA/Infraestructures.cat e IFERCAT**

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

Fuente: Sindicatura de Cuentas.

El objeto de estos informes ha sido la revisión de las cuentas anuales para verificar que se presentan según el marco normativo de información financiera aplicable y, en particular, según los principios y criterios contables que este marco contiene. También incluye, entre otros aspectos, la comprobación del cumplimiento de los principales preceptos correspondientes a los procedimientos de contratación.

Además, las cuentas de estas dos entidades han sido objeto de auditoría financiera externa,

excepto las cuentas anuales de IFERCAT del ejercicio 2016.<sup>6</sup> A continuación se hace un resumen:

- Las cuentas anuales de GISA de los ejercicios 2000 a 2004 fueron auditadas por KPMG Peat Marwick y Cia (KPMG Auditores, SL a partir de 2003); las de los ejercicios 2005 a 2008 por Oliver y Camps Auditores Asociados, SA, y las de los ejercicios 2009 a 2011 por KPMG Auditores, SL.
- Las cuentas anuales de Infraestructures.cat de los ejercicios 2012 a 2014 fueron auditadas por Faura Casas Auditors Consultors, SL, y las de los ejercicios 2015 y 2016 por el Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, SA.
- Las cuentas anuales de IFERCAT de los ejercicios 2006 a 2014 fueron auditadas por KPMG Auditores, SL, y las del ejercicio 2015 por el Gabinete Técnico de Auditoría y Consultoría, SA.

La opinión de los auditores relativa a las cuentas anuales de GISA y de Infraestructures.cat para todos los ejercicios ha sido favorable (no modificada), excepto para los ejercicios 2004 y 2005, en que fue modificada por la incertidumbre relativa a la responsabilidad económica de la entidad derivada del derrumbamiento de la Línea 5 del Metro en El Carmel.

La opinión de los auditores relativa a las cuentas anuales de IFERCAT fue favorable (no modificada) para los ejercicios 2006, 2007 y 2008, mientras que para los ejercicios 2009 a 2015 fue modificada por la limitación al alcance relativa al tratamiento contable del importe concedido por el Estado destinado a la financiación de la L9 no transferido a IFERCAT correspondiente a la liquidación del ejercicio 2007 de la disposición adicional tercera del Estatuto.

Por otro lado, la Intervención General de la Generalidad de Cataluña emitió dos informes de diagnóstico financiero de GISA, correspondientes a los ejercicios 2000 y 2005: un informe sobre el cumplimiento en el ejercicio 2013 por parte de Infraestructures.cat del Protocolo de contratación de estudios y dictámenes en el ámbito de la Generalidad de Cataluña, y un informe relativo al contenido de la Memoria de las cuentas anuales de IFERCAT del ejercicio 2014.

## **2. FISCALIZACIÓN REALIZADA**

En este capítulo se presentan los resultados de la fiscalización realizada de acuerdo con el alcance descrito en el apartado 1.1.1.

El apartado 2.1 recoge la fiscalización realizada del procedimiento de contratación de las adjudicaciones, modificaciones y prórrogas de los contratos relativos a la L9, incluyendo

---

6. No se ha emitido el informe por problemas en la verificación de la valoración del inmovilizado: en concreto, para la clasificación entre el inmovilizado en curso y el inmovilizado terminado.

tanto las obras y las concesiones de obras, como los servicios y los suministros relacionados con esta infraestructura.

En primer lugar, se hace referencia a la legislación aplicable a la contratación durante el período que abarca la fiscalización (2000-2016). A continuación se muestra el resumen de la contratación correspondiente a la L9 y de la muestra de expedientes fiscalizada por la Sindicatura de Cuentas (véanse los apartados 2.1.2 y 2.1.3), y se presenta el resultado de su fiscalización (véase el apartado 2.1.4).

En el apartado 2.2 se hace referencia a los costes de construcción de la L9 y a su financiación. En los apartados 2.2.1 y 2.2.2 se determinan los costes de construcción y el grado de ejecución de las obras al final del ejercicio 2016. En el apartado 2.2.3 se analizan los distintos PEF de esta infraestructura. Finalmente, en el apartado 2.2.4 se presentan los resultados de la fiscalización.

## **2.1. PROCEDIMIENTO DE CONTRATACIÓN**

### **2.1.1. Legislación aplicable**

Durante el período que abarca el objeto de este informe (2000-2016), la principal legislación aplicable a la contratación de la L9 ha sido la siguiente:

- Decreto ley 3/2016, de 31 de mayo, de medidas urgentes en materia de contratación pública.
- Real decreto legislativo 3/2011, de 14 de noviembre, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos del sector público (TRLCSP), en vigor a partir del 16 de diciembre de 2011.
- Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público (LCSP), en vigor desde el 1 de mayo de 2008 hasta el 15 de diciembre de 2011.
- Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, que entró en vigor el 1 de mayo de 2008.
- Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas (TRLCAP), vigente desde el 21 de junio de 2000 hasta el 30 de abril de 2008.
- Ley 48/1998, de 30 de diciembre, reguladora de los procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y las telecomunicaciones, vigente hasta

el 30 de abril de 2008. Mediante esta ley se incorporaron al ordenamiento jurídico español las directivas 93/38/CEE y 92/13/CEE.

- Real decreto 817/2009, de 8 de mayo, por el que se desarrolla parcialmente la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de contratos del sector público, en vigor desde el 16 de junio de 2009, modificado mediante el Real decreto 300/2011, de 4 de marzo, en vigor desde el 23 de marzo de 2011.
- Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento general de la Ley de contratos de las administraciones públicas.

Adicionalmente, también son de aplicación las siguientes directivas comunitarias en materia de contratación:

- Directiva 2014/24/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, sobre contratación pública.
- Directiva 2014/23/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la adjudicación de contratos de concesión.
- Directiva 2004/18/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras, de suministros y de servicios.
- Directiva 2004/17/CE, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 31 de marzo de 2004, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de contratos en los sectores del agua, de la energía, de los transportes y de los servicios postales.
- Directiva 93/37/CEE del Consejo, de 14 de junio de 1993, sobre coordinación de los procedimientos de adjudicación de los contratos públicos de obras.

En la fiscalización de los procedimientos de contratación se ha considerado para cada expediente la normativa que era de aplicación a GISA, a Infraestructures.cat y a IFERCAT a la fecha de la aprobación de los pliegos, de acuerdo con su naturaleza jurídica (empresas públicas) y la de los contratos a licitar (en función de su importe y su objeto).

A partir de la entrada en vigor de la LCSP, el 30 de abril de 2008, tanto GISA como IFERCAT tienen carácter de poder adjudicador y no se consideran administración pública de acuerdo con lo establecido en el artículo 3.3.b de dicha Ley. Los contratos que estuviesen sujetos a regulación armonizada de acuerdo con los criterios establecidos en el artículo 13 de la LCSP y del TRLCSP (todos los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado,

y los demás contratos con un valor estimado superior a los umbrales comunitarios) se regían por lo establecido en el artículo 174 de la LCSP (190 del TRLCSP), que remitía a las normas aplicables a la adjudicación de los contratos para las administraciones públicas, pero con las adaptaciones para los poderes adjudicadores que no tenían esta consideración.

En cambio, los contratos no armonizados se regían por lo establecido en el artículo 175 de la LCSP (191 del TRLCSP), según el cual su adjudicación se tenía que regir por unas instrucciones internas de contratación elaboradas por la propia entidad que garantizaran el cumplimiento de los principios de publicidad, concurrencia, transparencia, confidencialidad, igualdad y no discriminación, así como la adjudicación a la oferta económicamente más ventajosa.

El artículo 175 de la LCSP (191 del TRLCSP) también era aplicable a los contratos excluidos del ámbito de aplicación de la Ley de sectores especiales (entre otros, las concesiones de obras), ya que estos contratos no estaban sujetos a regulación armonizada según lo que establecía la disposición adicional undécima de la LCSP (disposición adicional octava del TRLCSP).

El Consejo de Administración de GISA, en la sesión del 24 de abril de 2008, aprobó las Instrucciones internas de contratación.

Las primeras Instrucciones internas de contratación de IFERCAT fueron aprobadas por el presidente del Consejo de Administración el 28 de abril de 2011. Desde la entrada en vigor de la LCSP y con anterioridad a la aprobación de estas Instrucciones, a los contratos no sujetos a regulación armonizada, les eran de aplicación los procedimientos de adjudicación que preveía el artículo 174 de la LCSP, de acuerdo con la disposición transitoria sexta de esta Ley, y por lo tanto les eran de aplicación las normas vigentes para la adjudicación de los contratos de los poderes adjudicadores no administración pública sujetos a regulación armonizada.

### **2.1.2. Universo: base de datos de contratación**

En este apartado se presenta el resumen de toda la contratación relacionada con la L9 desde sus inicios, en el año 2000, hasta el 31 de diciembre de 2016. Se detallan las adjudicaciones, modificaciones y prórrogas aprobadas hasta el 31 de diciembre de 2016, por procedimiento de adjudicación y por tipo de contrato, con indicación del importe y del número de expedientes.

**Cuadro 4. Contratación de la L9. Ejercicios 2000-2016**

Tipo	Concepto	Obra		Servicios		Suministros		Otros conceptos: concesiones (a)	Total general	
		Importe	Número de exp.	Importe	Número de exp.	Importe	Número de exp.		Importe	Número de exp.
Obras, servicios y suministros	<b>Adjudicaciones:</b>									
	Derivado de acuerdo marco	-	-	-	-	333.859	1	-	333.859	1
	Pedido ordinario	-	-	26.507.537	64	5.365.392	50	-	31.872.929	114
	Menor	-	-	1.617.811	137	24.520	7	-	1.642.331	144
	Negociado sin publicidad	395.895.622	37	24.910.001	359	7.803.468	6	-	428.609.091	402
	Abierto	2.145.557.741	44	177.659.464	172	17.807.879	4	-	2.341.025.084	220
	Simplificado	-	-	231.665	22	-	-	-	231.665	22
	Restringido	59.077.339	1	-	-	-	-	-	59.077.339	1
	<b>Total adjudicaciones</b>	<b>2.600.530.702</b>	<b>82</b>	<b>230.926.478</b>	<b>754</b>	<b>31.335.118</b>	<b>68</b>	<b>-</b>	<b>2.862.792.298</b>	<b>904</b>
	<b>Modificaciones y prórrogas:</b>									
	Modificación sin efecto económico	-	41	-	-	-	-	-	-	41
	Modificación negativa	(607.334.661)	19	(64.800)	1	-	-	-	(607.399.461)	20
	Modificación positiva	924.563.526	54	82.499.421	45	379.909	4	-	1.007.442.856	103
	Prórroga	-	-	678.616	10	1.961.543	1	-	2.640.159	11
<b>Total modificaciones y prórrogas</b>	<b>317.228.865</b>	<b>114</b>	<b>83.113.237</b>	<b>56</b>	<b>2.341.452</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>402.683.554</b>	<b>175</b>	
<b>Total obras, servicios y suministros</b>	<b>2.917.759.567</b>	<b>196</b>	<b>314.039.715</b>	<b>810</b>	<b>33.676.570</b>	<b>73</b>	<b>-</b>	<b>3.265.475.852</b>	<b>1.079</b>	
Concesiones	<b>Adjudicaciones (procedimiento abierto):</b>									
	Tramo I	876.379.521	1	-	-	-	-	3.239.606.396	4.115.985.917	1
	Tramo II	663.873.947	1	-	-	-	-	2.521.097.443	3.184.971.390	1
	Tramo IV	526.948.235	1	-	-	-	-	2.066.220.502	2.593.168.737	1
	<b>Total adjudicaciones</b>	<b>2.067.201.703</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.826.924.341</b>	<b>9.894.126.044</b>	<b>3</b>
	<b>Modificaciones (b):</b>									
	Tramo I	(5.575)	4	-	-	-	-	(49.392.464)	(49.398.039)	4
	Tramo II	70.496.790	3	-	-	-	-	(56.688.941)	13.807.849	3
	Tramo IV	15.131.761	4	-	-	-	-	(36.347.112)	(21.215.351)	4
	<b>Total modificaciones</b>	<b>85.622.976</b>	<b>11</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(142.428.517)</b>	<b>(56.805.541)</b>	<b>11</b>
<b>Total concesiones</b>	<b>2.152.824.679</b>	<b>14</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.684.495.824</b>	<b>9.837.320.503</b>	<b>14</b>	
<b>Total población de contratos</b>	<b>5.070.584.246</b>	<b>210</b>	<b>314.039.715</b>	<b>810</b>	<b>33.676.570</b>	<b>73</b>	<b>7.684.495.824</b>	<b>13.102.796.355</b>	<b>1.093</b>	

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

Notas:

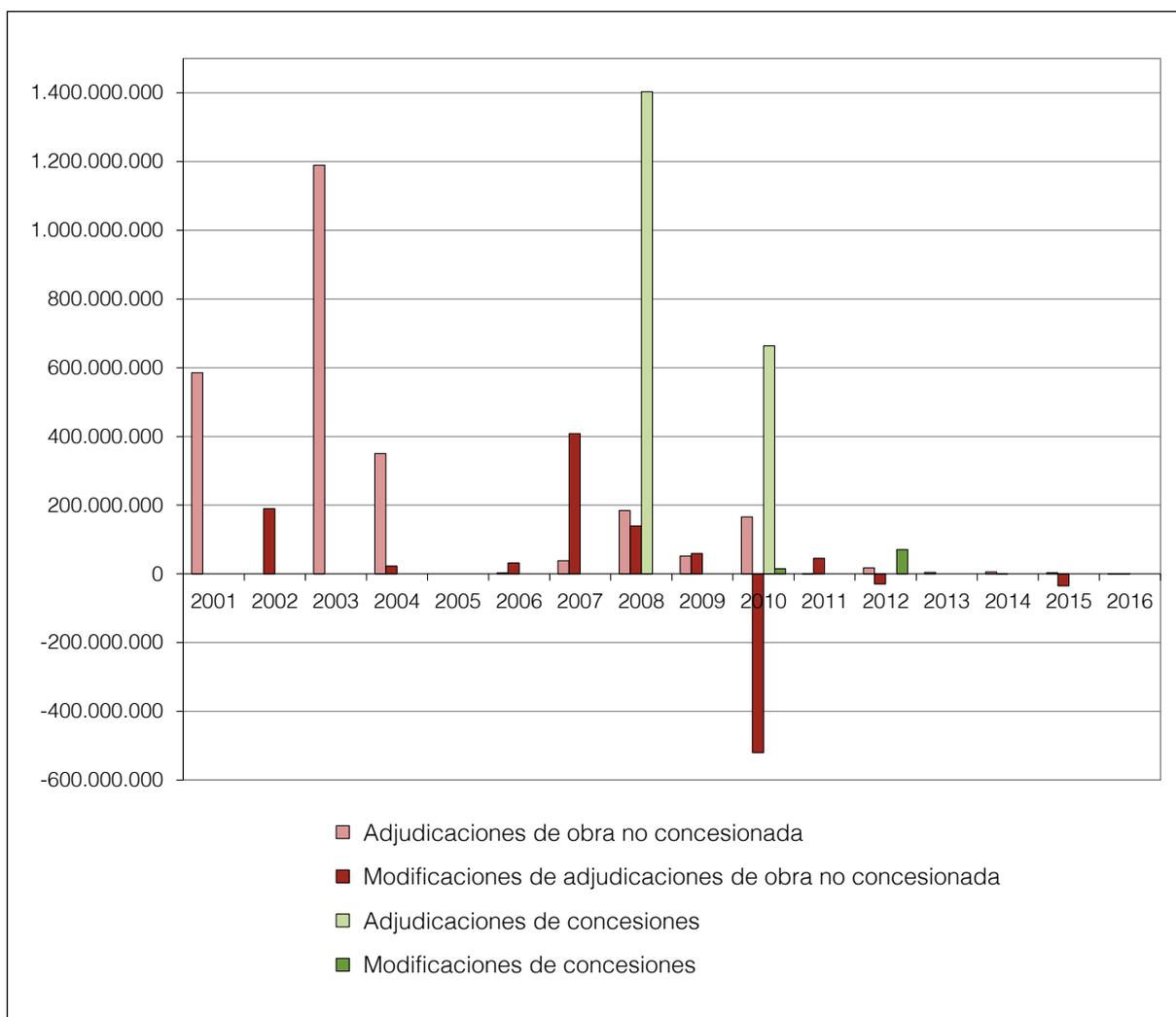
(a) Parte del precio del contrato (tarifa técnica) que remunera los costes de administración, mantenimiento y reposición, y también intereses implícitos de la concesión.

(b) Importe neto de las modificaciones aprobadas correspondientes a cada uno de los contratos de concesión. El importe total de las modificaciones positivas es de 415,20 M€ y el de las modificaciones negativas de 472,00 M€.

Hay que tener presente que el importe de los contratos de concesión corresponde a la tarifa técnica, que incluye la retribución tanto del coste de la inversión en obras que tiene que ejecutar la empresa concesionaria como del resto de los costes inherentes a la concesión (intereses, mantenimiento, reposición y costes de administración). Para el análisis del coste de construcción de la L9, se ha separado el coste de las obras concesionadas, que asciende a 2.152,82 M€, de los demás costes incluidos en la tarifa técnica, de importe 7.684,50 M€ (véase el cuadro 4).

La distribución anual de la contratación de las obras concesionadas y no concesionadas se muestra en el siguiente gráfico:

**Gráfico 1. Distribución anual de la contratación de las obras de la L9**



Importes en euros, IVA excluido.

Los ejercicios con un mayor volumen de adjudicaciones de obra fueron 2001, 2003, 2008 y 2010. En los ejercicios 2001 y 2003 GISA adjudicó las obras de construcción de los túneles y las estaciones de todos los tramos, y en los ejercicios 2008 y 2010 IFERCAT adjudicó la concesión de las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV.

Las modificaciones más significativas se aprobaron en los ejercicios 2002 y 2007, motivadas por los cambios introducidos en los proyectos de obra después de la fase de exposición al público, y por los cambios de trazado de los tramos I y II. En el ejercicio 2010 se redujo el importe de los contratos de obra por la parte de la inversión incorporada en los contratos de concesión de las estaciones de los tramos I, II y IV.

Los contratos de servicios y de suministros adjudicados en el período 2000-2016 corresponden, principalmente, a la redacción de estudios y proyectos, a los trabajos de auscultación topográfica y geotecnia, a las inspecciones previas de edificios afectados por el recorrido de la L9, a las asistencias técnicas para el seguimiento de las obras (dirección de obra, coordinación de seguridad y salud, control de calidad, asistencia técnica ambiental, evaluación y supervisión de proyectos y de obras, etc.), al suministro de energía eléctrica y al mantenimiento de la línea a partir de su puesta funcionamiento. También incluyen las adquisiciones de instalaciones, mobiliario, equipos para procesos de información y material de oficina relacionadas con la L9.

Los adjudicatarios más significativos por importe acumulado de contratación durante el período 2000-2016 se muestran en el anexo 4.2.

### **2.1.3. Muestra fiscalizada**

La contratación de la L9 hasta 31 de diciembre de 2016 está integrada por 1.093 expedientes y asciende a 13.102,80 M€, importe que incluye las adjudicaciones y las posteriores modificaciones de los contratos de obras, de concesiones de obras, de servicios y de suministros (véase el cuadro 4).

La Sindicatura ha fiscalizado noventa y ocho expedientes, que ascienden a 11.190,72 M€, lo que supone una cobertura en importe del 85,4%. El detalle de los expedientes consta en el anexo 4.3.

Ochenta y siete expedientes de la muestra corresponden a los fiscalizados previamente en los informes de la Sindicatura relativos al periodo 2000-2014 de GISA/Infraestructures.cat y de IFERCAT (véase el apartado 1.2.4), muestra que ha sido ampliada con dos expedientes de 2013 (expedientes 85 y 86), ejercicio para el cual no se había seleccionado ningún expediente de la L9. También se han seleccionado nueve expedientes correspondientes a los ejercicios 2015-2016, ejercicios en que la Sindicatura no ha efectuado ningún informe de fiscalización. Estas muestras se han seleccionado teniendo en cuenta los contratos de mayor importe, y también los adjudicatarios que concentran los mayores importes adjudicados durante cada ejercicio.

En el cuadro 5 se presenta el resumen de la muestra seleccionada y en el anexo 4.3 se detallan los expedientes fiscalizados:

**Cuadro 5. Muestra fiscalizada de la contratación de la L9. Ejercicios 2000-2016**

Tipo	Concepto	Obra		Servicios		Suministros		Otros conceptos: concesiones (a)	Total general	
		Importe	Número de exp.	Importe	Número de exp.	Importe	Número de exp.	Importe	Importe	Número de exp.
Obras, servicios y suministros	<b>Adjudicaciones:</b>									
	Derivado de acuerdo marco	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Pedido ordinario	-	-	59.653	8	1.223	1	-	60.876	9
	Menor	-	-	259.740	9	9.444	1	-	269.184	10
	Negociado sin publicidad	104.601.131	5	10.522.495	22	3.712.542	1	-	118.836.168	28
	Abierto	1.093.821.728	9	47.623.416	13	2.719.647	1	-	1.144.164.791	23
	Procedimiento simplificado	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	Restringido	59.077.339	1	-	-	-	-	-	59.077.339	1
	<b>Total adjudicaciones</b>	<b>1.257.500.198</b>	<b>15</b>	<b>58.465.304</b>	<b>52</b>	<b>6.442.856</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>1.322.408.358</b>	<b>71</b>
	<b>Modificaciones y prórrogas:</b>									
Modificación sin efecto económico										
Modificación negativa	(202.635.923)	2	-	-	-	-	-	(202.635.923)	2	
Modificación positiva	122.300.421	8	181.210	1	-	-	-	122.481.631	9	
Prórroga	-	-	583.154	4	-	-	-	583.154	4	
<b>Total modificaciones y prórrogas</b>	<b>(80.335.502)</b>	<b>10</b>	<b>764.364</b>	<b>5</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(79.571.138)</b>	<b>15</b>	
<b>Total obras, servicios y suministros</b>	<b>1.177.164.696</b>	<b>25</b>	<b>59.229.668</b>	<b>57</b>	<b>6.442.856</b>	<b>4</b>	<b>-</b>	<b>1.242.837.220</b>	<b>86</b>	
Concesiones	<b>Adjudicaciones (procedimiento abierto):</b>									
	Tramo I	876.379.521	1	-	-	-	-	3.239.606.396	4.115.985.917	1
	Tramo II	663.873.947	1	-	-	-	-	2.521.097.443	3.184.971.390	1
	Tramo IV	526.948.235	1	-	-	-	-	2.066.220.502	2.593.168.737	1
	<b>Total adjudicaciones</b>	<b>2.067.201.703</b>	<b>3</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.826.924.341</b>	<b>9.894.126.044</b>	<b>3</b>
	<b>Modificaciones (b)</b>									
	Tramo I	(5.575)	4	-	-	-	-	(49.392.464)	(49.398.039)	4
	Tramo II	-	1	-	-	-	-	124.373.223	124.373.223	1
	Tramo IV	15.131.761	4	-	-	-	-	(36.347.112)	(21.215.351)	4
	<b>Total modificaciones</b>	<b>15.126.186</b>	<b>9</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>38.633.647</b>	<b>53.759.833</b>	<b>9</b>
<b>Total concesiones</b>	<b>2.082.327.889</b>	<b>12</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.865.557.988</b>	<b>9.947.885.877</b>	<b>12</b>	
<b>Total muestra</b>	<b>3.259.492.585</b>	<b>37</b>	<b>59.229.668</b>	<b>57</b>	<b>6.442.856</b>	<b>4</b>	<b>7.865.557.988</b>	<b>11.190.723.097</b>	<b>98</b>	

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

Notas:

(a) Parte del precio del contrato (tarifa técnica) que remunera los costes de administración, mantenimiento y reposición, y también intereses implícitos de la concesión.

(b) Importe neto de las modificaciones fiscalizadas correspondientes a cada uno de los contratos de concesión. El importe total de las modificaciones positivas es de 259,19M€ y el de las modificaciones negativas de 205,43M€.

De los contratos de obra se ha fiscalizado el 48,4% del importe total adjudicado y el 21,2% del importe total, en valor absoluto,<sup>7</sup> de las modificaciones aprobadas. También se han fiscalizado todos los contratos de concesión de obra adjudicados y el 52,4% del importe total, en valor absoluto, de las modificaciones aprobadas (véase la nota *b* de los cuadros 4 y 5).

De los contratos de servicios y de suministros se ha fiscalizado el 25,3% y el 20,6%, respectivamente, del importe total adjudicado. También se ha fiscalizado el 0,9% del importe total, en valor absoluto, de las modificaciones y prórrogas aprobadas de los contratos de servicios. Hay que decir que la totalidad de las modificaciones y prórrogas de los contratos de servicios fiscalizadas corresponden a IFERCAT.

#### **2.1.4. Resultados de la fiscalización**

Las observaciones más significativas resultado de la fiscalización de la contratación de la L9 efectuada por GISA (a partir del ejercicio 2012 Infraestructures.cat) e IFERCAT se presentan a continuación, agrupadas por el tipo de procedimiento de adjudicación.

En el anexo 4.3 consta el detalle de los expedientes fiscalizados y en el anexo 4.4 se indican los expedientes a los que corresponden cada una de las observaciones.

##### **2.1.4.1. Contratos adjudicados por procedimiento abierto y restringido**

Durante el período 2000-2016 se adjudicaron doscientos veinticuatro contratos por procedimiento abierto y restringido, doscientos diez de los cuales fueron adjudicados por GISA/Infraestructures.cat y catorce por IFERCAT (véase el cuadro 4).

La muestra de expedientes fiscalizada está integrada por veintiséis contratos adjudicados por procedimiento abierto (diecinueve por GISA/Infraestructures.cat y siete por IFERCAT) y un contrato adjudicado por procedimiento restringido por GISA (véase el cuadro 5 y el anexo 4.3).

#### **Criterios de adjudicación**

##### **a) Puntuación y ponderación**

En doce expedientes, adjudicados entre los años 2001 y 2004 por GISA (expedientes 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 22 y 23), dentro de los criterios de valoración de la oferta técnica se definían subcriterios respecto a los cuales no se especificaba la puntuación, aunque estos subcriterios sí que eran objeto de puntuación en el informe de valoración.

---

7. Por valor absoluto se ha considerado la suma de las modificaciones positivas y negativas, sin tener en cuenta su signo.

Según el TRLCAP, la contratación del expediente 23, adjudicado en 2004, por su importe únicamente se tenía que adecuar a los principios generales de publicidad y concurrencia. Para este expediente, esta observación no era en ese momento un incumplimiento del TRLCAP, pero la Sindicatura consideró que suponía una falta de transparencia en su tramitación.

A partir de julio de 2006, GISA modificó los pliegos de bases de los contratos de ejecución de obras, en lo referente a los criterios de adjudicación, de forma que estos quedarán mucho más detallados y con la puntuación de los subcriterios especificada. En el mismo sentido, a partir de julio de 2007, GISA incorporó, en los pliegos de bases de los contratos de proyectos, dirección de obra y obra de edificación, la puntuación de los subcriterios.

En cinco expedientes adjudicados durante el período de julio de 2006 a junio de 2013 por GISA (expedientes 44 y 81) e Infraestructures.cat (expedientes 83, 84 y 86), se ha verificado la incorporación en los pliegos de bases de la puntuación de los subcriterios. Sin embargo, en estos expedientes la asignación de la puntuación de muchos subcriterios se efectuaba en los informes de valoración a partir de una ponderación que no constaba en los pliegos de bases.

A partir del segundo semestre de 2013, los pliegos de bases incorporaron un anexo en el que se detallaba para cada subcriterio la puntuación y la ponderación que se les tenía que aplicar. La ponderación, en muchos casos, se basaba en adjetivos genéricos como por ejemplo *adecuado*, *coherente*, *limitado*, *elevado interés*, *poco adecuado*, etc. que no aportaban una información suficiente al licitador para saber qué tenía que cumplir para obtener la máxima puntuación, lo que se ha observado en tres expedientes adjudicados en el ejercicio 2015 por Infraestructures.cat (expedientes 90 y 94) y por IFERCAT (expediente 92).

Esta incidencia supone un incumplimiento del principio de transparencia, principio al que está sometida la contratación pública de los estados miembros según la Directiva 2004/18/CE, de 31 de marzo de 2004, y que posteriormente se incorporó a la LCSP en vigor a partir del 30 de abril de 2008. La Sindicatura entiende que los pliegos deben definir de modo claro y preciso los criterios y los subcriterios que se utilizarán para valorar las ofertas presentadas, y también su puntuación y ponderación.

## **b) Definición de los criterios**

### *Criterio de experiencia en obras anteriores*

En nueve expedientes adjudicados durante el período 2001-2004 por GISA (expedientes 2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16 y 22) se establecía como criterio de adjudicación el resultado en obras anteriores con GISA, o en obras similares. La interpretación hecha por la jurisprudencia<sup>8</sup> de

---

8. Dictamen motivado de 23 de diciembre de 1997 de la Comisión Europea dirigido al Reino de España y sentencias del Tribunal de Justicia de la Unión Europea Asunto 31/87 Gebroeders Beentjes / Países Bajos y Asunto C-532/06 Lianakis-Alexandroupolis.

la normativa en vigor en ese periodo no admitía la consideración de la experiencia como criterio de adjudicación, por no estar directamente relacionada con el objeto del contrato sino con el sujeto y, por lo tanto, había que considerarla en la fase de evaluación de la solvencia de la empresa y no en la de valoración de las ofertas.

Esta incidencia supuso un incumplimiento de los principios de igualdad de trato y de no discriminación, principios a los cuales según el TRLCAP se tenían que ajustar todos los contratos. La Sindicatura entiende que este criterio de adjudicación podría haber limitado la concurrencia de empresas a la licitación.

Los pliegos de bases aprobados el 27 de febrero de 2003 por el Consejo de Administración de GISA ya no incluyeron este criterio. Con todo, en uno de los expedientes de la muestra adjudicado en 2004 todavía se aplicó (expediente 22).

#### *Criterio económico basado en precios medios*

En cuatro expedientes adjudicados en el ejercicio 2004 por GISA (expedientes 18, 20, 22 y 23), el criterio de valoración económica de las ofertas incluía unos parámetros que por su cuantificación valorativa eran objeto de comparación con los precios medios. Tal y como estaba definido este criterio no se aseguraba que la oferta más económica, y solo esta, tuviera la mejor puntuación, siempre que esta no fuese considerada anormal o desproporcionada.

Las fórmulas que atribuyen una mayor puntuación a las ofertas que no son las más económicas son contrarias al principio de economía en la gestión de los fondos públicos.

Como ya se ha mencionado en el punto a anterior, según el TRLCAP, la contratación del expediente 23, adjudicado en 2004, por su importe únicamente se tenía que adecuar a los principios generales de publicidad y concurrencia. Para este expediente, esta observación en ese momento no era un incumplimiento del TRLCAP, pero la Sindicatura consideró que suponía un incumplimiento del principio de economía en la gestión de los fondos públicos.

Esta incidencia se resolvió con la modificación de los Pliegos de bases aprobada el 24 de noviembre de 2005, en los cuales se estableció que se otorgaba la máxima puntuación a la oferta más económica y solo a esta, siempre que no fuese considerada anormal o desproporcionada.

#### *Criterio de elementos personales y materiales*

En los siete expedientes adjudicados en el período 2010-2015 por GISA (expedientes 52 y 81) y por Infraestructures.cat (expedientes 83, 84, 86, 90 y 94), se estableció como criterio de adjudicación la idoneidad del equipo técnico o la organización de los recursos humanos adscritos al contrato.

De acuerdo con la LCSP, los elementos personales y materiales de los que dispone la empresa son requisitos que forman parte de la fase de valoración de la solvencia de los licitadores. Además, de acuerdo con la interpretación de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado en el informe 59/2004, también se pueden establecer como criterios de valoración de las ofertas la idoneidad del equipo técnico, la organización del equipo humano o los recursos materiales adscritos a la oferta, siempre que para la acreditación de la solvencia se fijen unos mínimos y que en la valoración de las ofertas se evalúe el mayor número de elementos materiales o personales por encima de estos mínimos.

En los pliegos de bases de estos expedientes no se fijaron los elementos personales y materiales mínimos que se tenían que acreditar en la fase de valoración de la solvencia, ni en la definición del criterio de adjudicación se concretó qué ventajas adicionales se tenían que cumplir por encima de estos mínimos.

#### *Criterios de servicios complementarios o adicionales y de mejoras tecnológicas*

En los cinco expedientes adjudicados en el período 2010-2013 por GISA (expedientes 52 y 81) y por Infraestructures.cat (expedientes 83, 84 y 86), los pliegos de bases establecían como criterio de adjudicación los servicios complementarios o adicionales incluidos en el coste de la oferta, o las mejoras tecnológicas en el caso de los contratos de obra. En estos expedientes no se detallaban los aspectos del contrato respecto a los cuales se admitían los servicios complementarios o adicionales y las mejoras, ni los requisitos y límites que se aplicarían para su valoración. Este hecho incumplía la normativa de contratación (artículo 131 de la LCSP y 147 del TRLCSP), según la cual la posibilidad de que los licitadores ofrezcan variantes o mejoras hay que indicarla en el anuncio de licitación y hay que especificar sobre qué elementos y en qué condiciones queda autorizada esta presentación.

El segundo semestre de 2013, el Consejo de Administración de Infraestructures.cat modificó los pliegos de bases tipo para incorporar en cada licitación un párrafo en el que se detallaran los aspectos a que podían hacer referencia los servicios complementarios o adicionales y las mejoras tecnológicas, lo cual se ha comprobado en los tres expedientes fiscalizados adjudicados por Infraestructures.cat en el ejercicio 2015.

#### **c) Valoración**

En siete expedientes, adjudicados en los ejercicios 2008 y 2009 por IFERCAT (expedientes 37, 38 y 46), en el ejercicio 2010 por GISA (expediente 52) y en los ejercicios 2012 y 2015 por Infraestructures.cat (expedientes 83, 84 y 90), cuyos criterios de adjudicación dependen de un juicio de valor se ponderaron en un 50,0%. En cinco expedientes, adjudicados en los ejercicios 2009 y 2011 por GISA (expedientes 44 y 81), en los ejercicios 2013 y 2015 por Infraestructures.cat (expedientes 86 y 94) y en el ejercicio 2015 por IFERCAT (expediente 92), este porcentaje fue del 65,0% o del 70,0%.

A partir de la entrada en vigor de la LCSP, el 30 de abril de 2008, se tenía que dar preponderancia a los criterios de adjudicación que hiciesen referencia a características del objeto del contrato que se pudiesen valorar mediante cifras o porcentajes obtenidos a través de la mera aplicación de las fórmulas establecidas en los pliegos. Con todo, en función de la naturaleza y las características de cada contrato, y en casos debidamente motivados, el órgano de contratación podía introducir una excepción a esta regla general.

En ninguno de estos expedientes constaba la motivación que justificara que los criterios sujetos a un juicio de valor representaran un 50,0% o más (65,0% y 70,0%) de la valoración total.

### **Sistema de financiación en los contratos de obra**

En el expediente 90 (adjudicado el 23 de septiembre de 2015) el pliego de bases contenía una cláusula de financiación mediante un contrato de crédito con el contratista.

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña STSJ CAT 8146/2014, de 23 de abril de 2014, ratificada por el Tribunal Supremo en la sentencia de 9 de octubre de 2015, considera que la cláusula del pliego de cláusulas administrativas particulares que prevé la financiación de la obra objeto del contrato mediante un contrato de crédito de naturaleza privada con el contratista es abusiva en los términos previstos en el artículo 9.1 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, que establece medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales y, en consecuencia, la declara nula de pleno derecho.

El expediente 90 se licitó después de la sentencia del 23 de abril de 2014.

Infraestructures.cat dejó de licitar con esta cláusula a partir de la ratificación de la sentencia por parte del Tribunal Supremo (9 de octubre de 2015).

### **Justificación de la valoración de las ofertas técnicas**

En tres de los siete expedientes adjudicados durante el período 2008-2010 por GISA (expediente 44) y por IFERCAT (expedientes 39 y 46), la puntuación otorgada a las ofertas técnicas no estaba motivada en los informes de valoración sometidos a la consideración de la Mesa de Contratación.

En los siete expedientes adjudicados durante el período 2011-2015 por GISA (expediente 81), por Infraestructures.cat (expedientes 83, 84, 86, 90 y 94) y por IFERCAT (expediente 92), se hizo constar la justificación de la puntuación otorgada en las ofertas técnicas para cada uno de los criterios de adjudicación, pero como ya se ha mencionado en la observación a esta justificación se basaba en adjetivos genéricos como por ejemplo *adecuado*, *coherente*, *limitado*, *elevado interés*, *poco adecuado*, etc. Aunque la inclusión de la justificación en el informe de valoración representó una mejora respecto a ejercicios anteriores, la Sindicatura considera que esta justificación era insuficiente.

Los informes de valoración sometidos a la consideración de la Mesa de Contratación de GISA/Infraestructures.cat fueron elaborados por la Comisión Técnica<sup>9</sup> hasta junio de 2011, y a partir de aquella fecha y hasta noviembre de 2015 por la Oficina Técnica de Evaluación (OTE). En el caso de IFERCAT, los informes fueron elaborados por personal técnico de la entidad hasta el ejercicio 2011, cuando la OTE asumió esta función de acuerdo con la estructura organizativa común de IFERCAT con Infraestructures.cat. En la muestra fiscalizada, la Comisión Técnica emitió los informes de valoración de los expedientes 39, 44, 46 y 81, y la OTE los informes de valoración de los expedientes 83, 84, 86, 90, 92 y 94.

En cuanto a la OTE, véase en el apartado 2.1.4.3 el resumen de todas las observaciones que le afectan, como resultado de la fiscalización de la contratación.

### **Ofertas con valores anormales o desproporcionados<sup>10</sup>**

#### **a) Determinación**

En los pliegos de bases de los nueve expedientes de la muestra adjudicados por procedimiento abierto o restringido por IFERCAT (expedientes 51 y 92), por GISA (expedientes 52 y 81) y por Infraestructures.cat (expedientes 83, 84, 86, 90 y 94), se cualificaba una oferta de presuntamente anormal o desproporcionada cuando su porcentaje de baja respecto del presupuesto de licitación era superior en más de un 2,0% a la baja media de las ofertas presentadas, o a la baja de referencia<sup>11</sup> en el caso de que el número de licitadores fuese igual o superior a cinco.

De acuerdo con la normativa de contratación, cuando existen varios criterios de valoración, para determinar si una oferta se considera presuntamente anormal o desproporcionada, se pueden establecer parámetros objetivos a partir de un umbral de anomalía en relación con la media de las ofertas.

A criterio de la Sindicatura, tal y como se han pronunciado reiteradamente el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales y la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia,<sup>12</sup> habría que haber definido la desviación de baja desproporcionada con porcentajes más elevados, para incentivar a las empresas a ofrecer condiciones más ventajosas.

---

9. La Comisión Técnica estaba formada por el director de la división correspondiente, que la presidía; el gerente de Planificación y Programación Operativa, y el gerente responsable del área correspondiente, que actuaba como secretario.

10. La fiscalización de las ofertas con valores anormales o desproporcionados se ha efectuado sobre la muestra de expedientes adjudicados a partir de 2010.

11. Media de las ofertas que no difieren de la baja media en un valor superior al de la desviación estándar.

12. Resoluciones del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales 121/2012, 12/2014, 241/2014 y 662/2014, y la Guía sobre contratación pública y competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y de la Competencia.

## b) Motivación de la exclusión

En los cuatro expedientes de la muestra (expedientes 52, 83, 84 y 90) para los que los licitadores con ofertas cualificadas de presuntamente anormales o desproporcionadas presentaron alegaciones, todas ellas fueron rechazadas. Estos cuatro expedientes corresponden a licitaciones de GISA y de Infraestructures.cat.

En el informe técnico de las alegaciones de tres de estos expedientes (expedientes 52, 83 y 84), adjudicados en los ejercicios 2010 y 2012, la exclusión se justificó mediante un párrafo estándar común a todas las licitaciones en el que se indicaba que no se justificaba la baja realizada, ya que ninguno de los argumentos representaba una ventaja de tipo técnico, organizativo o económico respecto al resto de las ofertas. El informe técnico de las alegaciones del expediente 90, adjudicado en el ejercicio 2015, ya incluye un análisis lo suficientemente detallado.

Estos informes técnicos, como en el caso de la valoración de los criterios de adjudicación, fueron elaborados por la Comisión Técnica hasta junio de 2011 (expediente 52) y por la OTE<sup>13</sup> desde aquella fecha hasta noviembre de 2015 (expedientes 83 y 84).

La Sindicatura considera que la justificación de la exclusión que se hizo constar en los informes técnicos de los expedientes 52, 83 y 84 no estaba lo bastante motivada y que habría que haber analizado los aspectos concretos de cada una de las alegaciones presentadas que no se aceptaban.

## c) Propuesta y resolución de exclusión

En ninguno de los expedientes fiscalizados en que se rechazaron ofertas presuntamente anormales o desproporcionadas (expedientes 52, 83, 84, 86 y 90) constaba la propuesta de exclusión de la Mesa de Contratación, que solo elevaba al órgano de contratación la clasificación de las ofertas admitidas y la propuesta de adjudicación.

Además, la decisión de excluir a los licitadores que incurrían, presuntamente, en bajas temerarias no fue adoptada por el órgano de contratación, que era el órgano competente para adoptar esa decisión, sino por la Comisión Técnica (expediente 52) y la OTE<sup>13</sup> (expedientes 83, 84, 86 y 90). Este hecho infringe los artículos 136.4 de la LCSP y 152.4 del TRLCSP.

### **2.1.4.2. Contratos adjudicados por procedimiento negociado**

Durante el período 2000-2016 se adjudicaron cuatrocientos dos contratos por procedimiento negociado sin publicidad, de los cuales trescientos ochenta y siete fueron adjudicados por GISA/Infraestructures.cat y quince por IFERCAT (véase el cuadro 4).

---

13. En el apartado 2.1.4.3 consta el resumen de todas las observaciones relativas a la OTE.

La muestra de expedientes fiscalizada está integrada por veintiocho contratos (veinticuatro adjudicados por GISA/Infraestructures.cat y cuatro por IFERCAT) y ha ascendido a 118,83 M€, lo que representa el 27,7% del importe total adjudicado mediante este procedimiento (véase el cuadro 5 y el anexo 4.3).

Las observaciones resultantes a destacar son las siguientes:

### **Justificación del procedimiento**

De los veintiocho expedientes adjudicados por procedimiento negociado sin publicidad, las causas que justificaban la aplicación de este procedimiento sin publicidad no estaban lo suficientemente motivadas en los siguientes:

- En seis expedientes adjudicados por imperiosa urgencia en los ejercicios 2001 y 2002 por GISA (expedientes 6, 7, 8, 10, 11 y 12).
- En tres expedientes adjudicados por especificidad técnica en los ejercicios 2002 y 2007 por GISA (expedientes 9 y 31) y en el ejercicio 2015 por Infraestructures.cat (expediente 93).

### **Elaboración del pliego de bases**

En diecinueve expedientes, adjudicados durante el período 2000-2013 por GISA (expedientes 1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 21, 28, 31, 32, 40 y 43), por IFERCAT (expedientes 33 y 34) y por Infraestructures.cat (expediente 85), no consta que se elaboraran pliegos de bases.

El artículo 49 del TRLCAP establecía la obligación de elaborar un pliego de bases independientemente de cuál fuese el procedimiento de adjudicación. Hay que señalar que la contratación correspondiente a los expedientes 6, 7, 8, 11, 12 y 32, adjudicados en el período 2002-2007, por su importe únicamente se tenía que adecuar a los principios generales de publicidad y concurrencia. Para estos expedientes, la falta de pliegos no era en ese momento un incumplimiento del TRLCAP, pero la Sindicatura considera que suponía una falta de transparencia en su tramitación.

La LCSP, que entró en vigor el 29 de abril de 2008, también estableció la obligación de elaborar pliegos de bases independientemente de cuál fuera el procedimiento de adjudicación. En el caso de los poderes adjudicadores no administración pública (es el caso de GISA/Infraestructures.cat y de IFERCAT), esta obligación era aplicable a los contratos de importe superior a 50.000 €. A pesar de esto, estas entidades no elaboraban pliego de bases en el supuesto de que solo se pudiera presentar un único licitador, aunque se superara dicho límite (se dio este supuesto en los expedientes 43 y 85).

Finalmente, en mayo de 2014, Infraestructures.cat e IFERCAT establecieron la obligación de

redactar pliegos de bases para todas las licitaciones tramitadas por procedimiento negociado sin publicidad con un valor estimado superior a 50.000 €, con independencia del número de licitadores que se pudiesen presentar. Se ha comprobado la existencia de pliegos en los tres expedientes de la muestra superiores a 50.000 € adjudicados por este procedimiento.

### **Negociación**

En ninguno de los expedientes de la muestra adjudicados por procedimiento negociado sin publicidad durante el período 2000-2015 por GISA/Infraestructures.cat y por IFERCAT hay constancia de que el órgano de contratación negociara con los licitadores los términos del contrato (expedientes 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 y 93).

La negociación es el elemento esencial del procedimiento negociado, de acuerdo con el TRLCAP (artículos 73.4 y 92.3), la LCSP (artículos 153.1 y 162) y el TRLCSP (artículos 169 y 178).

En noviembre de 2014, Infraestructures.cat e IFERCAT incorporaron la fase negociadora en aquellos procedimientos en que se tuvieron que valorar varios criterios de adjudicación y, el 26 de febrero de 2015, incluyeron la obligación de negociar los términos del contrato en todos los procedimientos negociados sin publicidad, independientemente del número de criterios de adjudicación que se tuvieron que valorar. Con todo, en uno de los dos expedientes de la muestra adjudicados por procedimiento negociado con posterioridad a febrero de 2015 no hay constancia de esta negociación (expediente 98).

#### **2.1.4.3. *Otras observaciones comunes a varios procedimientos de adjudicación***

##### **Modificación de los contratos**

Durante el período 2000-2016 se aprobaron ciento setenta y cinco modificaciones de los contratos (véase el cuadro 4), ciento cincuenta y cinco de las cuales fueron aprobadas por GISA/Infraestructures.cat y veinte por IFERCAT.

La muestra de expedientes fiscalizada está integrada por veinte modificaciones, nueve aprobadas por GISA/Infraestructures.cat y once por IFERCAT (véase el cuadro 5 y el anexo 4.3). A las modificaciones de los contratos aprobadas por GISA e IFERCAT con anterioridad al 6 de marzo de 2011 no les era de aplicación la normativa incluida, primero en el TRLCAP y después en la LCSP, ya que los contratos que adjudicaban estas sociedades tenían la consideración de contratos privados y, por lo tanto, su ejecución se regía por las cláusulas del contrato y de los pliegos.

Con todo, a partir del 1 de febrero de 2006, era de aplicación la Directiva 2004/18 porque

había finalizado el plazo de transposición, junto con la jurisprudencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea.<sup>14</sup>

Los requisitos que establecía la normativa comunitaria para la tramitación de las modificaciones eran: que la posibilidad de modificar el contrato estuviera prevista de forma clara, precisa e inequívoca en la documentación de la licitación; que la modificación no afectara a las condiciones esenciales de la licitación; y que las causas de las modificaciones fueran imprevisibles y de interés público.

El 6 de marzo de 2011 entró en vigor la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostenible, que establecía la sujeción a la LCSP de las modificaciones de los contratos privados, y la obligación de cumplir los mismos requisitos establecidos en la normativa comunitaria para poder tramitar cualquier modificación.

Las observaciones de la Sindicatura relativas a las modificaciones aprobadas durante el período 2006-2011 se formularon basándose en la normativa comunitaria (expedientes 24, 25, 26, 27, 29, 41, 54, 74, 75, 76, 77, 78, 79 y 80), ya que su transposición a la Ley de contratos no se había efectuado dentro del plazo establecido.

De acuerdo con las consideraciones anteriores, se han observado incidencias en los veinte expedientes de la muestra fiscalizada. Las observaciones son las siguientes:

- En once modificaciones, aprobadas por GISA (expedientes 24, 25, 27, 29, 54 y 80), por IFERCAT (expedientes 26 y 41) y por Infraestructures.cat (expedientes 91, 95 y 96), los contratos preveían la posibilidad genérica de modificarlos, pero en ninguno de ellos esta posibilidad estaba prevista de forma clara, precisa e inequívoca. La única limitación a la modificación que contenían los contratos era que la suma de todas las modificaciones no superara en más o en menos el 20,0% del precio inicial del contrato.
- En catorce modificaciones, aprobadas por IFERCAT (expedientes 26, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 87, 88 y 89), por GISA (expedientes 27 y 80) y por Infraestructures.cat (expedientes 95 y 96), las modificaciones afectaron de forma sustancial a las condiciones esenciales de la licitación porque representaban variaciones, positivas o negativas, superiores al 20,0% del precio del contrato inicial o bien porque alteraban sustancialmente otras condiciones establecidas en el contrato.

Hay que hacer mención especial de las modificaciones de los contratos de concesión de las estaciones de los tramos I, II y IV aprobadas en 2010 (expedientes 74, 75, 76, 77, 78 y 79) y en 2014 (expedientes 87, 88 y 89). Las modificaciones aprobadas en 2010

---

14. La jurisprudencia comunitaria se concreta, entre otras, en la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de abril de 2004 (*Succi di Frutta*).

afectaban a los siguientes aspectos básicos:<sup>15</sup> la retribución del contratista, las penalizaciones por incumplimiento del contrato, el calendario de ejecución de las obras, el importe de la inversión, la financiación ajena del contrato y las causas del reequilibrio financiero y de resolución del contrato. Las modificaciones aprobadas en 2014 consistieron en eliminar de la tarifa técnica la contraprestación correspondiente al coste del mantenimiento sustitutivo que asumió directamente IFERCAT.

La Sindicatura considera que la entidad de estas modificaciones y el hecho de no detallar en los respectivos expedientes las razones de interés público que las justificaban hicieron que se vulnerara la normativa comunitaria y la cláusula 50 de los pliegos de los contratos de concesión.

- En once modificaciones, aprobadas por IFERCAT (expedientes 74, 75, 76, 77, 78 y 79), por GISA (expedientes 27, 54 y 80) y por Infraestructures.cat (expedientes 91 y 96), no constaba documentada la justificación de la modificación o no se motivaban lo suficientemente las razones de interés público y las causas imprevistas que la justificaban.

Además de estas incidencias que corresponden a la muestra de expedientes de modificaciones de contratos que se han mencionado en este apartado, en la fiscalización de la ejecución de las obras (véase la letra *a* correspondiente al coste de la inversión del apartado 2.2.4.1) se ha observado que en veinte contratos no se tramitaron las modificaciones positivas correspondientes a unidades de obra no previstas en el proyecto, a diferencias de mediciones superiores al 10,0% y a sobrecostes acordados con los contratistas, y en cinco contratos de obra no se tramitaron las modificaciones negativas correspondientes a obras presupuestarias incorporadas a los contratos de concesión. Todas estas modificaciones se deberían haber tramitado, aprobado y formalizado de acuerdo con las cláusulas de los contratos y con la Ley de contratos que en cada caso les era aplicable.

### **Oficina Técnica de Evaluación**

La Oficina Técnica de Evaluación (OTE), creada a mediados del ejercicio 2011 y dependiente de la Dirección General, formada por una persona que trabajaba con la ayuda de los técnicos de cada una de las gerencias, era la encargada de la valoración de las ofertas técnicas presentadas en los procedimientos abiertos y en los negociados sin publicidad con varios criterios de adjudicación y, por lo tanto, también de determinar las ofertas que se excluían por anormales o desproporcionadas, y de elevar la propuesta de clasificación o de adjudicación a la Mesa de Contratación.

Su trabajo en el período fiscalizado queda cuestionado principalmente en las observaciones señaladas en el apartado 2.1.4.1 anterior, correspondientes a la insuficiente justificación de la valoración de las ofertas técnicas (expedientes 83, 84, 86, 90, 92 y 94), a la insuficiente

---

15. Estas modificaciones constan descritas y analizadas en los informes de la Sindicatura de Cuentas correspondientes a IFERCAT 6/2013, ejercicios 2009 y 2010, y 18/2017, ejercicios 2011-2014.

motivación de la exclusión de las ofertas con valores anormales o desproporcionadas (expedientes 83 y 84) y a la adopción de la decisión de exclusión cuando la competencia era del órgano de contratación (expedientes 83, 84, 86 y 90).

En la sesión del Consejo de Administración del 26 de noviembre de 2015 se acordó suprimir esta oficina y trasladar toda la labor de valoración de ofertas a las gerencias técnicas, las cuales mediante el correspondiente informe técnico tienen que elevar el resultado a la Mesa de Contratación.

### **Contratos de concesión y su contabilización**

Esta observación se refiere a los tres expedientes de concesión de obra pública que tienen por objeto la construcción, el mantenimiento y la explotación de las estaciones de la Línea 9 del Metro de Barcelona correspondientes a los tramos I, II y IV.

Estos tres contratos fueron tipificados por IFERCAT como contratos de concesión de obras y licitados y adjudicados como tales por procedimiento abierto de acuerdo con la normativa prevista para este tipo de contratos en la LCSP, aplicable a los contratos licitados a partir del 1 de mayo de 2008: tramos I y II, adjudicados en diciembre de 2008 (expedientes 37 y 38), y Tramo II adjudicado en noviembre de 2010 (expediente 51).

Con todo, en los informes 23/2011 y 6/2013 relativos a IFERCAT (ejercicios 2008 y 2009-2010, respectivamente) la Sindicatura concluyó que estos contratos, tal y como fueron definidos el objeto y las prestaciones en los pliegos de cláusulas, no cumplían las características que según la LCSP definían la concesión de obras públicas, ya que la retribución principal del concesionario no procedía del derecho de explotación de la obra y no venía determinada en función de la demanda de utilización de la infraestructura.

La retribución al concesionario consistía en una tarifa técnica que se determinaba en función de los costes de la inversión y de su mantenimiento más un margen de beneficio, tarifa que se modulaba en función del cumplimiento de unos estándares de calidad y de regularidad.

Además, en los pliegos de cláusulas se estableció que los concesionarios asumirían los riesgos de construcción y de disponibilidad de la infraestructura, por lo que, desde el punto de vista contable, esta transferencia de riesgos implicaba que las infraestructuras objeto de la concesión tuvieran que contabilizarse en el activo de las empresas concesionarias hasta la fecha de su reversión, y que IFERCAT durante la vigencia de la concesión solo tuviera que contabilizar la tarifa técnica anual en la Cuenta de pérdidas y ganancias. Durante el período 2008-2010 las inversiones objeto de la concesión no constaban registradas en el activo de IFERCAT.

La Sindicatura en el informe 23/2011 sobre IFERCAT (ejercicio 2008) observó que habría que analizar el desarrollo de estos contratos para determinar la efectiva asunción de riesgos

para cada una de las partes (IFERCAT y los concesionarios), y comprobar la corrección del criterio de contabilización de las inversiones de las concesiones aplicado.

La Sindicatura en el informe 6/2013 sobre IFERCAT (ejercicios 2009-2010), de acuerdo con las conclusiones del informe del Grupo de Trabajo de Contabilidad Nacional, de 12 de julio de 2011, sobre los contratos de concesión de la L9, observó que no existía una suficiente transferencia de riesgos a las empresas concesionarias y, por lo tanto, recomendó que se tendrían que registrar en el activo de IFERCAT la totalidad de los activos vinculados a estos contratos.

De acuerdo con estas recomendaciones, a partir del ejercicio 2011 IFERCAT contabilizó los contratos de concesión como un arrendamiento financiero, según las previsiones establecidas en la Orden EHA/3362/2010, de 23 de diciembre, por la que se aprueba la adaptación del Plan General de Contabilidad a las empresas concesionarias de infraestructuras públicas, y reexpresaron las cuentas anuales del ejercicio 2010 de acuerdo con dicho criterio.

Este hecho supuso la incorporación en el activo de las inversiones objeto de los contratos de concesión y el afloramiento del correspondiente pasivo en concepto de deuda con las empresas concesionarias, que pasó a computar como déficit a efectos del SEC 95.

A 31 de diciembre de 2016 los costes de la inversión y la deuda con las empresas concesionarias que constaban registrados en el Balance de IFERCAT eran los siguientes:

- Inmovilizado material, por 2.269,25 M€. El importe de las certificaciones de obra ascendía a 1.994,10 M€, e incluía las obras y revisiones de precios ejecutadas por las empresas concesionarias y el coste de las obras previamente ejecutadas por IFERCAT que se habían incorporado como más coste de la inversión de los contratos de concesión. Los restantes 275,15 M€ activados en el inmovilizado correspondían a los intereses implícitos de los contratos de concesiones devengados durante la fase de construcción.
- Acreedores por arrendamiento financiero, por 2.374,63 M€. Correspondía a la deuda con las empresas concesionarias en concepto de inversión de importe 1.994,10 M€ (cuotas pendientes de vencimiento de la parte de la tarifa técnica destinada a inversión) más 380,53 M€ correspondientes a los intereses implícitos de los contratos de concesión devengados hasta el 31 de diciembre de 2016 pendientes de vencimiento (intereses devengados no incluidos dentro de las cuotas de la tarifa técnica ya vencidas).

En el anexo 4.5 se muestra la conciliación a 31 de diciembre de 2016 de los costes de construcción de la L9 considerados en el apartado 2.2.1 de este informe (véase cuadro 6) con la contabilidad de IFERCAT.

En lo referente al coste de la inversión de las concesiones, hay que tener en cuenta que a 31 de diciembre de 2016 quedaban pendientes de certificar obras no programadas en el PEF de 2016 por importe de 121,08 M€ (coste futuro estimado de aquellas actuaciones

pendientes de ejecutar con la financiación pendiente de determinar), y 4,09 M€ de las que constaban programadas.

En lo referente a los costes financieros de las concesiones, hay que tener en cuenta que:

- Los intereses de los contratos de concesión devengados hasta el 31 de diciembre de 2016 relativos a las obras terminadas se registraron en la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio correspondiente por un total acumulado de 1.077,82 M€.
- La deuda con las empresas concesionarias a 31 de diciembre de 2016 no incluye los intereses que se devengarán a partir de esa fecha y hasta el final de las concesiones (3.092,80 M€).

### **Garantías**

Hasta septiembre del ejercicio 2009, GISA exigía un porcentaje de garantía del 15,0% en los contratos de ejecución de obra civil y del 20,0% cuando el importe del contrato superaba los 12,02 M€, porcentajes que eran superiores a los establecidos en la normativa de contratación. Esta incidencia se ha observado en todos los expedientes de obra adjudicados por GISA en el período 2001-2009 incluidos en la muestra fiscalizada (expedientes 2, 3, 13, 14, 18, 19, 20, 28 y 43).

El artículo 36 del TRLCAP (vigente hasta el 1 de mayo de 2008) establecía un porcentaje general de garantía del 4,0% sobre el importe de la adjudicación, IVA incluido, que en casos especiales podía llegar hasta el 10,0%, o hasta el 20,0% cuando se adjudicara a un empresario, cuya propuesta hubiera sido inicialmente calificada como presuntamente anormal o desproporcionada. De modo similar, el artículo 83 de la LCSP (artículo 95 del TRLCSP) estableció una garantía del 5,0%, IVA excluido, con la posibilidad de que en casos especiales pudiera llegar al 10,0%.

La entidad justificaba estos porcentajes por el elevado importe de los presupuestos de las obras, pero este no era ninguno de los supuestos previstos en la Ley para elevar la garantía por encima de los porcentajes establecidos con carácter general.

La fijación de estas garantías en un 15,0% y un 20,0%, además de superar los porcentajes establecidos en la normativa de contratación que era de aplicación en cada periodo, también restringía la concurrencia y conculcaba el principio de igualdad de trato.

El 23 de septiembre de 2009, el Consejo de Administración de GISA acordó establecer las garantías definitivas en el 5,0% del precio de adjudicación, IVA excluido, para todas las tipologías de contratos de ejecución de obras, que eran los únicos en que se exigían garantías superiores.

A partir de aquella fecha todas las garantías definitivas exigidas por GISA quedaron establecidas de acuerdo con la Ley de contratos.

### **Comunicación al Registro público de contratos**

Cuatro contratos adjudicados en los ejercicios 2007 y 2008 (expedientes 30, 33, 34 y 39), diez modificaciones aprobadas en el período 2008-2014 (expedientes 41, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 87, 88 y 89) y dos prórrogas aprobadas en los ejercicios 2008 y 2009 (expedientes 42 y 45) no fueron comunicados por IFERCAT al Registro público de contratos, aunque así lo requería la orden del Departamento de Economía que regulaba el Registro público de contratos de la Generalidad de Cataluña (Orden de 26 de febrero de 1997 y, a partir del 16 de abril de 2013, la Orden ECO/47/2013, de 15 de marzo).

### **Fraccionamiento**

En doce expedientes se han observado indicios de fraccionamiento del contrato, ya que hay coincidencia en los tres elementos esenciales del contrato: un mismo sujeto, un mismo objeto y una misma causa (finalidad que se persigue con el contrato y circunstancias que motivan la necesidad de contratar) o, aunque corresponden a diferentes objetos contractuales, estos son inseparables. Los expedientes en los que se ha observado esta incidencia son los siguientes:

- El contrato menor 62 y el contrato adjudicado por procedimiento negociado 47, que tienen por objeto la asistencia y el asesoramiento en relación con la regularización patrimonial de terrenos de la Línea 9 (tramos I-IV y II-III, respectivamente), fueron adjudicados por IFERCAT a una misma empresa por un total de 57.825 €. El contrato menor ampliaba el objeto del contrato a los tramos II y III respecto al que fue adjudicado inicialmente mediante procedimiento negociado, que abarcaba los tramos I y IV.
- Los pedidos<sup>16</sup> de IFERCAT 49, 50, 68, 69 y 70 y el contrato menor 66 que, respectivamente, tenían por objeto, por un lado, el asesoramiento y la gestión en el proceso de obtención de la propiedad de los terrenos ocupados por el edificio cochera taller de la Línea 9 en la Zona Franca y, por otro lado, la formalización de la adquisición de dichos terrenos, fueron adjudicados a un mismo contratista por un total de 23.500 €. Hay que tener en cuenta que aunque estos expedientes tenían diferentes objetos, la obtención de la propiedad de unos terrenos requiere necesariamente su adecuada formalización y, por lo tanto, los dos objetos eran indisociables.
- Los contratos menores 35 y 36, adjudicados por GISA por un total de 15.900 € a un mismo contratista y en la misma fecha para la redacción de estudios referentes a la construcción de un muro pantalla, tienen aspectos relacionados con el objeto del contrato. De ahí se podría desprender la existencia de fraccionamiento.

---

16. Los pedidos correspondían a aquellos contratos que IFERCAT tramitaba con la solicitud correspondiente, con el visto bueno del órgano de contratación y la posterior incorporación de la factura al expediente. Los expedientes indicados, por su importe, se tramitaban igual que un contrato menor.

- Los contratos menores 63 y 64, adjudicados por GISA por un total de 31.465 € a un mismo contratista para la redacción del proyecto constructivo de un contrato complementario, tienen aspectos relacionados con el objeto del contrato y de ahí se podría desprender la existencia de fraccionamiento.

Estas incidencias relacionadas con los objetos de los contratos, los importes, las fechas o los tipos de contratos suponen un incumplimiento del artículo 74.2 de la LCSP en lo referente a los expedientes 47, 49, 50, 62, 63, 64, 66, 68, 69 y 70. Los expedientes 35 y 36, adjudicados por GISA en el ejercicio 2007, estaban sujetos al TRLCAP y, de acuerdo con la naturaleza jurídica de GISA, por su importe, su contratación solo se tenía que adecuar a los principios generales de contratación contenidos en las directivas comunitarias y en la normativa española de contratación. Así, en estos dos expedientes las incidencias observadas suponen un incumplimiento de los principios de publicidad y concurrencia, igualdad de trato y no discriminación que establecía dicha normativa.

En consecuencia, se considera que en todos estos expedientes hubo un fraccionamiento indebido del contrato con el objeto de disminuir la cuantía y evitar los requisitos de publicidad, del procedimiento o de la forma de adjudicación que correspondería.

### **Prohibición de contratar**

En la adjudicación por procedimiento abierto del contrato de servicios para la asistencia técnica para la ingeniería de integración de los sistemas e infraestructuras, y coordinación de pruebas de la Línea 9 del Metro de Barcelona (Clave: TM-02609.0) a la UTE ATI 4 L9, por importe 0,64 M€, se podría haber incurrido en la prohibición de contratar del artículo 60.1.f del TRLCSP, puesto que en el momento de su adjudicación (el 21 de marzo de 2011) J.L.Q. era presidente de Infraestructures.cat y administrador único de una de las empresas que formaban parte de la UTE adjudicataria.

## **2.2. COSTES DE CONSTRUCCIÓN Y FINANCIACIÓN**

### **2.2.1. Determinación de los costes de construcción**

A partir del análisis de los PEF de IFERCAT, de los contratos de obra y las correspondientes certificaciones de obra, y de la información contable de Infraestructures.cat (anteriormente GISA) y de IFERCAT, la Sindicatura ha considerado que los costes de construcción de la L9 están integrados por los siguientes conceptos:

- Importe certificado: obras ejecutadas valoradas al precio del contrato más las revisiones de precios, las indemnizaciones, la compensación financiera por el cambio de sistema de pago y otros conceptos certificados (véase una descripción más detallada de los conceptos certificados en el apartado 2.2.2).

Hay que señalar que el importe de adjudicación de los contratos de obra y de concesión de obra ya incluía el coste de las asistencias técnicas relativas al seguimiento y control de las obras (dirección de obra, control de calidad, coordinación de seguridad y salud, inspección de edificios, auscultación y geotecnia, asistencia medioambiental, etc.) que Infraestructures.cat ha llevado a cabo mediante terceros (contratos de servicios) o con personal propio. Estos costes se integraron en el precio de los contratos de obra por un importe equivalente al 6,0% del importe de licitación en el caso de las obras presupuestarias, y al 3,0% del importe de licitación en el caso de los contratos de concesión.

A 31 de diciembre de 2016, los gastos facturados de las asistencias técnicas contratadas a terceros eran de 204,18 M€, mientras que los ingresos acumulados obtenidos por GISA/Infraestructures.cat correspondientes a la L9 en aplicación de estos porcentajes ascendían a 260,89 M€ (de los cuales 26,67 M€ estaban pendientes de facturar). La diferencia de 56,71 M€ estaba destinada a la financiación de los costes de funcionamiento de GISA/Infraestructures.cat e IFERCAT (personal, etc.) correspondientes al seguimiento y control de las obras y representaban un 1,2% del importe certificado de las obras y revisiones de precios de la L9 a 31 de diciembre de 2016 (4.598,62 M€). De acuerdo con la fiscalización realizada, la Sindicatura considera razonables y proporcionados los porcentajes repercutidos a los contratistas de las obras y, por lo tanto, los costes incluidos en los contratos de obra.

- Estudios y proyectos: redacción de los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las obras (estudios informativos, de impacto ambiental, geológicos y geotécnicos, hidrológicos, topográficos, de seguridad y de servicios afectados, y redacción de los anteproyectos y de los proyectos constructivos). Hay que señalar que la redacción de los proyectos de obra del túnel del Tramo IV se licitó y adjudicó de forma conjunta con la ejecución de las obras. Para el resto de los tramos, la adjudicación de los proyectos se hizo de forma separada de la de la ejecución de las obras.

En el caso de las concesiones, el coste de los estudios y proyectos que a la fecha de la concesión de las estaciones de los tramos I, II y IV ya estaban adjudicados se incorporó a los contratos de concesión como más coste de la obra a ejecutar por parte de las empresas concesionarias. Aquellos estudios y proyectos que estaban pendientes de redactar fueron elaborados por las empresas concesionarias bajo la supervisión de GISA y aprobados por el departamento competente en materia de transporte ferroviario. El coste fue asumido por las empresas concesionarias como otros costes de inversión.

- Expropiaciones: precio justo pagado en las expropiaciones de terrenos y construcciones afectadas por las obras de construcción de la L9. El departamento competente en materia de transporte ferroviario es el que tramitó los procedimientos de expropiación forzosa. Según el Acuerdo de Gobierno de 28 de diciembre de 2004, se atribuye a IFERCAT la condición de beneficiario de dichas expropiaciones, y se establece el importe de las obligaciones económicas derivadas de la condición de beneficiario que tenía de asumir.

En el caso de las concesiones, el coste de las expropiaciones correspondientes a las

estaciones de los tramos I, II y IV ya se había certificado en su totalidad y se incorporó a los contratos de concesión como más coste de la obra a ejecutar por parte de las empresas concesionarias.

- Servicios afectados: compensaciones pagadas a los titulares de bienes o servicios que estaban dentro del espacio destinado a las obras de la L9, por el importe de los gastos soportados por permitir la ejecución de las obras a su paso por el bien o servicio afectado (generalmente cambios en las conducciones de gas, de fibra óptica, etc.). En estos casos, IFERCAT no devino titular del bien sino que se limitó a compensar al titular por los gastos en que había incurrido con la modificación o reposición de los bienes o servicios afectados.

En el caso de las concesiones, el coste de los servicios afectados correspondientes a las estaciones de los tramos I, II y IV ya se había certificado en su totalidad y se incorporó a los contratos de concesión como más coste de la obra a ejecutar por parte de las empresas concesionarias.

- Convenios: costes asumidos por IFERCAT en relación con obras adjudicadas y ejecutadas por otras entidades. Son varios convenios con el Ayuntamiento de El Prat de Llobregat y con el Instituto Metropolitano de Promoción del Suelo y Gestión Patrimonial (IMPSOL) para la urbanización de espacios afectados por la L9, y convenio con Red Eléctrica para la construcción de una subestación eléctrica en la Zona Franca.
- Reinversión: las inversiones en mantenimiento sustitutivo de las estaciones concesionadas fueron asumidas por IFERCAT a partir de 2014, de acuerdo con el reequilibrio y modificación de los contratos de concesión aprobado en ese ejercicio (véase el apartado 1.2.1). Las reinversiones en obras presupuestarias no se iniciaron hasta 2017 y, por lo tanto, no forman parte del coste de la L9 a 31 de diciembre de 2016.
- Costes de la financiación de las obras:
  - Intereses y comisiones de los contratos de préstamo destinados a la financiación de las obras de la L9, y de los derivados financieros contratados para asegurar el tipo de interés.

Los gastos financieros que se habían devengado, correspondientes a las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV ya ejecutadas, que se incorporaron a los contratos de concesión constan incluidos como más coste de la inversión a ejecutar por parte de las empresas concesionarias.

- Intereses implícitos de los contratos de concesión, que tienen la consideración de arrendamientos financieros.

Los costes de construcción no incluyen por su naturaleza los gastos operativos correspondientes a la explotación de la línea y el mantenimiento preventivo y normativo de las instalaciones, que llevan a cabo la empresa EMT (explotación de la línea), las empresas concesionadas (mantenimiento de las estaciones) e Infraestructures.cat (mantenimiento del

túnel). Tampoco incluyen los gastos de estructura de IFERCAT, que es la empresa titular y administradora única de la L9. Estos gastos sí que se incluyen en las previsiones de los estados de tesorería (cobros y pagos) de los diferentes PEF (véase el anexo 4.8).

En el siguiente cuadro se detalla el importe de los costes de construcción de la L9 devengados a 31 de diciembre de 2016 de acuerdo con la información proporcionada por IFERCAT e Infraestructures.cat:

**Cuadro 6. Costes de construcción de la L9 a 31 de diciembre de 2016**

Concepto	Obra presupuestaria	Obra concesionada	Total a 31.12.2016
<b>Importe certificado (a)</b>	<b>2.743.604.550</b>	<b>1.947.611.855</b>	<b>4.691.216.405</b>
Obra	2.251.171.048	1.684.746.468	3.935.917.516
Revisiones de precios	409.171.629	253.534.922	662.706.551
Indemnizaciones	61.466.199	1.659.668	63.125.867
Compensación financiera	21.614.120	7.670.797	29.284.917
Otros conceptos certificados	181.554	-	181.554
<b>Estudios y proyectos (b)</b>	<b>26.661.619</b>	<b>16.513.379</b>	<b>43.174.998</b>
<b>Expropiaciones y servicios afectados (b)</b>	<b>30.824.015</b>	<b>23.030.000</b>	<b>53.854.015</b>
Convenios	7.789.892	-	7.789.892
Reinversión	-	198.042	198.042
<b>Total costes de la inversión</b>	<b>2.808.880.076</b>	<b>1.987.353.276</b>	<b>4.796.233.352</b>
<b>Costes financieros</b>	<b>717.827.679</b>	<b>1.402.410.502</b>	<b>2.120.238.181</b>
Durante la fase de construcción (c)	280.146.802	324.591.653	604.738.455
Posteriores a la fase de construcción (d)	437.680.877	1.077.818.849	1.515.499.726
<b>Total</b>	<b>3.526.707.755</b>	<b>3.389.763.778</b>	<b>6.916.471.533</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

Notas:

- Los importes de los otros conceptos certificados incluidos en los cuadros 8 y 9 de importe 80,05 M€, correspondientes a las obras previamente ejecutadas por GISA que se incorporaron como a más importe de la inversión de los contratos de concesión, en este cuadro 6 se han clasificado de acuerdo con su naturaleza en los conceptos de estudios y proyectos (7,58 M€) y expropiaciones y servicios afectados (23,03 M€) en el epígrafe de los costes de la inversión, y en el concepto de gastos financieros durante la fase de construcción (49,44 M€) del epígrafe de costes financieros, en vez de incluirlos como importe certificado.
- En el caso de las concesiones, incluye los proyectos (7,58 M€), las expropiaciones y servicios afectados (23,03 M€) correspondientes a las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV que ya estaban ejecutadas a la fecha de adjudicación de los contratos de concesión (véase el cuadro 9) más los proyectos a cargo de las empresas concesionarias incluidos en el PEF de las concesiones como otros costes de inversión (8,93 M€).
- En el caso de las concesiones, incluye los gastos financieros (49,44 M€) correspondientes a las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV que ya estaban ejecutadas a la fecha de adjudicación de los contratos de concesión (véase el cuadro 9) más los intereses implícitos de los contratos de concesión que se devengaron desde su formalización hasta la finalización de la ejecución de las obras (275,15 M€).
- Gasto financiero registrado en la Cuenta de pérdidas y ganancias de IFERCAT hasta el 31 de diciembre de 2016, que corresponde a intereses devengados una vez finalizada la fase de construcción por los recursos ajenos que financian la L9 (préstamos, derivados y contratos de concesión).

Como ya se ha mencionado en el apartado 1.2.3, a partir de 2004 los costes relacionados con la construcción de la L9 se registraron en los estados financieros de IFERCAT, tanto respecto a las adjudicaciones realizadas por GISA/Infraestructures.cat por cuenta de IFERCAT como en cuanto a las adjudicaciones y costes soportados directamente por IFERCAT. A 31 de diciembre de 2016, la conciliación entre los costes que constan en el cuadro anterior (6.916,47 M€) con los que constan registrados en los estados financieros de IFERCAT (6.935,93 M€) se muestran en el anexo 4.5.

### **2.2.2. Grado de ejecución de las obras**

A continuación se hace un análisis comparativo del importe aprobado respecto al importe certificado de las obras financiadas con recursos del presupuesto de IFERCAT (en adelante, obras presupuestarias) (véase el apartado 2.2.2.1), y de las obras incluidas en los contratos de concesión como inversión (en adelante, obras concesionadas) (véase el apartado 2.2.2.2).

El importe aprobado incluye el importe adjudicado más las modificaciones autorizadas con posterioridad. En el caso de los contratos de concesión, a diferencia de los demás contratos, el importe aprobado ya incluye las revisiones de precios (las de las obras concesionadas que ya estaban ejecutadas a la fecha de la concesión más una estimación de las correspondientes a las pendientes de construcción).

El importe certificado incluye las obras ejecutadas más las revisiones de precios, las indemnizaciones, la compensación financiera y otros conceptos certificados.

En todos los contratos de obra se previó la revisión de precios, una vez hubiese transcurrido un año desde la adjudicación y se hubiese ejecutado el 20,0% del presupuesto total de la obra (cláusula 2.8 de los pliegos base). Su valoración se efectúa mensualmente de acuerdo con los índices de precios oficialmente aprobados publicados en el *Boletín Oficial del Estado*, que se aplican a la fórmula polinómica que establece cada contrato de entre las contenidas en el Decreto 3650/1970, de 19 de diciembre, por el que se aprueba el cuadro de fórmulas tipo generales de revisiones de precios de los contratos de obras del Estado. El índice de salida es el del mes de presentación de la oferta.

Las indemnizaciones están motivadas por el alargamiento del plazo de ejecución de algunas de las obras por las siguientes causas, no imputables a los contratistas: retraso del inicio de las obras por la falta de disponibilidad de los terrenos, y suspensión o aplazamiento de las obras por la falta de financiación producida por las restricciones presupuestarias, el incumplimiento del Estado de la financiación comprometido en la disposición adicional tercera del Estatuto y la evolución de los mercados financieros. El importe de las indemnizaciones está integrado por los sobrecostes indirectos (personal, seguros, avales, consumos, etc.) en que los contratistas justificaron que habían incurrido durante el período de parada de las obras

o de alargamiento del plazo de ejecución, de acuerdo con lo establecido en la cláusula 8.4 de los contratos.<sup>17</sup>

La compensación financiera se deriva de la sustitución, a partir de diciembre de 2004, del sistema de pago de las obras mediante una única certificación final a la fecha de recepción (método alemán), por certificaciones emitidas con periodicidad mensual a cargo del presupuesto a medida que se van ejecutando las obras. Esta compensación corresponde a los intereses por el aplazamiento del pago de las obras que se habían devengado hasta la fecha del cambio de modelo, de acuerdo con lo previsto en las cláusulas de los contratos (cláusula 24.2 de los pliegos base).<sup>18</sup>

Las indemnizaciones y la compensación financiera de los contratos de concesión no corresponden a las obras ejecutadas por las empresas concesionarias, sino que corresponden a las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV ejecutadas con carácter previo a la concesión, así como a las obras presupuestarias cuyo pago (no, en cambio, su ejecución) fue asumido por la concesionaria del Tramo II en aplicación de la modificación del contrato de concesión aprobada el 25 de octubre de 2012.

Los otros conceptos certificados de las obras presupuestarias corresponden a la compensación por el acopio de materiales adquiridos al inicio de las obras para dar cumplimiento a los plazos del contrato que, por motivos ajenos a los contratistas, se alargaron (0,31 M€), menos las retenciones y penalizaciones a cargo de los contratistas aplicadas según lo previsto en las cláusulas de los contratos (0,13 M€). En el caso de las obras concesionadas los otros conceptos certificados incluyen los costes de los proyectos (7,58 M€), servicios afectados y expropiaciones (23,03 M€) y los gastos financieros (49,41 M€) correspondientes a las obras de las estaciones ya ejecutadas que se incorporaron a los contratos de concesión como más coste de la inversión.

### **2.2.2.1. Ejecución de las obras presupuestarias**

La comparación del importe aprobado y el importe certificado correspondiente a los contratos de obras presupuestarias se muestra en el siguiente cuadro:

---

17. La cláusula 8.4 de los contratos establecía que si, por motivo del retraso en las fechas de ocupación de los terrenos y/o reposición de servicios, no imputable al contratista, se alterase el Plan de obras o los rendimientos previstos en los anexos del contrato, se establecerían de forma contradictoria los sobrecostes en que hubiese incurrido el contratista, salvo en caso de que a pesar de dichos retrasos y alteraciones se pudiera establecer un nuevo plan de obras cuyo camino crítico no incrementara el plazo contractual de la obra en más de treinta días, en cuyo caso el contratista no podría reclamar ningún tipo de extracoste o compensación económica.

18. La cláusula 24.2 de los contratos de obra con pago previsto a la fecha de la recepción de las obras establecía que había que incluir en la certificación final de las obras el importe de la compensación financiera a favor del contratista, cuyo valor total se obtendría aplicando mensualmente en la relación valorada en origen el tipo de interés de referencia incrementado en el diferencial de 1,84%, cálculo que se efectuaba mensualmente hasta la fecha del último día del mes en que se produjera la recepción de la obra, capitalizando en cada mes la compensación financiera devengada anteriormente. Hay que decir que al producirse la rotura del método alemán, en la primera certificación de obra parcial se incluyeron tanto el coste de las obras como la compensación financiera que se había devengado hasta aquella fecha.

**Cuadro 7. Grado de ejecución de las obras presupuestarias a 31 de diciembre de 2016**

Tramo	Fase					Importe certificado						
	Licitado	Adjudicado	Modificado	Modif. (%)	Aprobado	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado
Tramo 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
Tramo 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
Tramo 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
Tramo 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
Común*	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
<b>Total</b>	<b>2.508.057.238</b>	<b>2.374.148.785</b>	<b>300.883.203</b>	<b>12,7</b>	<b>2.675.031.988</b>	<b>2.251.171.048</b>	<b>84,2</b>	<b>409.171.629</b>	<b>61.466.199</b>	<b>21.614.120</b>	<b>181.554</b>	<b>2.743.604.550</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

\* Instalaciones comunes a los diferentes tramos, principalmente, sistemas de comunicación, distribución de energía, cierre de andenes, escaleras mecánicas y ascensores, sistemas de peaje y máquinas distribuidoras automáticas de billetes.

El importe aprobado, incluido en el cuadro 7, de 2.675,03 M€, muestra una diferencia de 242,73 M€ respecto al importe de las obras adjudicadas más las modificaciones que constan en el cuadro 4, Contratación de la L9, ejercicios 2000-2016, por importe de 2.917,76 M€. La explicación de estas diferencias es la siguiente:

- Hay dos contratos, adjudicados el 29 de enero de 2004 y el 24 de diciembre de 2010 de 0,93 M€ y 59,08 M€, respectivamente, que no se han llegado a ejecutar. El primero corresponde a un aparcamiento en la estación de Fondo del Tramo IV que no se llegó a hacer pese a haber formalizado el contrato. El otro corresponde a la estación intermodal de El Prat de Llobregat (Tramo I) que no se pudo formalizar por falta de la financiación prevista. Estos dos expedientes están incluidos en el cuadro 4, ya que constan adjudicados durante el período de fiscalización, pero no se han tenido en cuenta en el cuadro 7 para determinar el grado de ejecución de las obras presupuestarias, ya que se desistió de ejecutarlos.
- Hay ocho contratos de un total de 177,74 M€ que tienen por objeto parte de las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV que habían sido adjudicados por GISA antes de su concesión. Las empresas concesionarias se subrogaron en estos ocho contratos y, por lo tanto, su importe forma parte del importe aprobado de las obras concesionadas (véase el cuadro 8).
- Hay tres contratos adjudicados por Infraestructures.cat por un total de 4,98 M€ que tienen por objeto nuevas obras presupuestarias a pagar por la empresa concesionaria del Tramo II, que se incorporaron al contrato de concesión de acuerdo con la modificación aprobada el 25 de octubre de 2012. Infraestructures.cat los adjudicó con posterioridad a su incorporación al contrato de concesión. Estas obras forman parte del importe aprobado de las obras concesionadas (véase el cuadro 8).

Los importes que constan incluidos en el cuadro 7 se han comprobado mediante una muestra, seleccionada a criterio del auditor, de veintiocho expedientes con un importe aprobado de 2.196,98 M€ y un importe certificado de 2.469,00 M€ (véase el anexo 4.6), que cubre el 82,1% del importe total aprobado y el 90,0% del importe total certificado (véase el apartado 2.2.4.1).

Para determinar el grado de ejecución de las obras presupuestarias se ha comparado el importe aprobado de los contratos de obra (suma del importe de adjudicación más las modificaciones posteriores) con el importe certificado sin tener en cuenta las revisiones de precios, las indemnizaciones, la compensación financiera y los otros conceptos certificados ya que, aunque están previstos en las cláusulas de los contratos, no están incluidos dentro del precio de adjudicación.

La ejecución de las obras presupuestarias a 31 de diciembre de 2016 era del 84,2% para el conjunto de la L9. En los tramos I y IV el importe ejecutado superaba el importe aprobado

en un 9,1% y un 8,2%, respectivamente, mientras que en los tramos II y III la ejecución estaba alrededor del 62,0% y en la parte común en el 70,0% (véase el cuadro 7).

El resultado de la fiscalización de los importes certificados y del grado de ejecución se presenta en el apartado 2.2.4.1.

#### **2.2.2.2. *Ejecución de las obras concesionadas***

La comparación del importe aprobado y del importe certificado de las obras incluidas en la inversión de los contratos de concesión se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 8. Grado de ejecución de las obras concesionadas a 31 de diciembre de 2016**

Tramo	Fase						Importe certificado						
	Licitado	Adjudicado (a)	Modificado	Modif. (%)	Aprobado (b)	Aprobado obra (c)	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados (d)	Total certificado
Tramo 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
Tramo 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
Tramo 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
<b>Total</b>	<b>2.067.213.088</b>	<b>2.067.201.703</b>	<b>85.622.976</b>	<b>4,1</b>	<b>2.152.824.679</b>	<b>1.804.718.463</b>	<b>1.684.746.468</b>	<b>93.4</b>	<b>253.534.922</b>	<b>1.659.668</b>	<b>7.670.797</b>	<b>80.049.448</b>	<b>2.027.661.303</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

Notas:

- El importe adjudicado incluye el correspondiente a obras (1.736,84 M€), revisiones de precios (241,01 M€), indemnizaciones (1,66 M€), compensación financiera (7,67 M€), proyectos (7,66 M€), servicios afectados y expropiaciones (22,92 M€) y gastos financieros (49,44 M€) (véanse los apartados 2.2.1 y 2.2.2).
- El importe aprobado de las obras concesionadas se corresponde con el de la inversión a ejecutar por parte de las empresas concesionarias según los contratos adjudicados y las posteriores modificaciones aprobadas. IFCAT paga este importe al contratista mediante la tarifa técnica que incluye adicionalmente el pago de otros conceptos (véase el cuadro 4).
- El importe aprobado de la obra no incluye las revisiones de precios, las indemnizaciones, la compensación financiera y los otros conceptos (proyectos, servicios afectados, expropiaciones y gasto financiero) que constan incluidos en el importe de la inversión a ejecutar por parte de las empresas concesionarias.
- Los otros conceptos certificados corresponden a los importes incluidos en las actas de comprobación de la obra ya ejecutada a la fecha de adjudicación de las concesiones en concepto de proyectos, servicios afectados, expropiaciones y gasto financiero.

**Cuadro 9. Obras concesionadas certificadas hasta el 31 de diciembre de 2016**

Tramo	Obras ya ejecutadas incorporadas a los contratos de concesión						Obras ejecutadas durante la concesión					Total certificado
	Obra	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados*	Total actas de comprobación	Obra	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Total relaciones valoradas	
Tramo 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
Tramo 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
Tramo 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
<b>Total</b>	<b>890.337.258</b>	<b>151.195.988</b>	<b>1.659.668</b>	<b>7.670.797</b>	<b>80.049.448</b>	<b>1.130.913.159</b>	<b>794.409.210</b>	<b>102.338.934</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>896.748.144</b>	<b>2.027.661.303</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

\* Los otros conceptos certificados corresponden al coste de los proyectos (7,58 M€), a los servicios afectados y expropiaciones (23,03 M€), y al gasto financiero (49,44 M€) de las obras ya ejecutadas que se incorporaron a los contratos de concesión a la fecha de adjudicación.

El importe aprobado del cuadro 8 incluye, además de las obras correspondientes a las estaciones objeto de la concesión, 1.804,72 M€, las revisiones de precios, las indemnizaciones, la compensación financiera y otros conceptos certificados devengados hasta la fecha (348,10 M€). Para el cálculo del grado de ejecución se ha considerado exclusivamente el importe de la obra.

Para los tres contratos de concesión de obra, se ha verificado la correspondencia del importe aprobado que consta en el cuadro 8, de 2.152,82 M€, con el importe incluido en los contratos adjudicados y las sucesivas modificaciones aprobadas hasta el 31 de diciembre de 2016 (véase el cuadro 4).

El importe certificado incluye las obras certificadas por los adjudicatarios de las obras incorporadas a los contratos de concesión ya ejecutadas a la fecha de la concesión, de acuerdo con las actas de comprobación formalizadas para cada tramo por los contratistas adjudicatarios, las empresas concesionarias y GISA. También incluye el importe de las obras ejecutadas con posterioridad a la formalización del contrato de concesión, de acuerdo con las relaciones valoradas emitidas hasta el 31 de diciembre de 2016. El detalle de los importes certificados correspondientes a las actas de comprobación y a las obras ejecutadas durante la concesión se muestra en el cuadro 9.

Se ha verificado la correspondencia del importe certificado hasta 31 de diciembre de 2016 que consta en el cuadro 8, de 2.027,66 M€, mediante una muestra de doce expedientes de obras ejecutadas durante la concesión de 595,69 M€ (véase el anexo 4.7), y con la totalidad de las actas de comprobación de la obra ejecutada incorporada a la concesión de 1.130,91 M€. El importe verificado corresponde a certificaciones y relaciones valoradas de un total de 1.646,55 M€, a proyectos de 7,58 M€, a servicios afectados y expropiaciones de 23,03 M€ y a gastos financieros de 49,44 M€, y cubre en conjunto el 85,2% del importe total certificado de las obras concesionadas (véase el apartado 2.2.4.1).

La ejecución de las obras concesionadas a 31 de diciembre de 2016 fue del 93,4% para el conjunto de la L9. En los tramos I y VI la ejecución fue del 100,0% y del 99,7%, respectivamente, mientras que en el Tramo II fue de un 81,1%.

El resultado de la fiscalización de los importes certificados y del grado de ejecución se presenta en el apartado 2.2.4.1.

### **2.2.3. Plan económico-financiero (PEF)**

El PEF de la L9 es una previsión del conjunto de todos los ingresos y gastos derivados de su construcción y explotación: costes de construcción y reposición de esta infraestructura, ingresos y gastos que se derivarán de su explotación, y recursos propios, subvenciones y

operaciones de endeudamiento necesarios para su financiación.

Como ya se ha mencionado en el apartado 1.2.1, el PEF de la L9 estuvo integrado dentro del PEF de GISA, entidad encargada de su construcción, hasta que el Gobierno de la Generalidad atribuyó a IFERCAT el carácter de administrador único de la L9 y acordó que se subrogara en la totalidad de los derechos y obligaciones respecto a los encargos de la L9.

El Gobierno de la Generalidad aprobó por primera vez un PEF individualizado de la L9, integrado en el PEF de GISA, el 17 de junio de 2003, y el primer PEF de IFERCAT el 5 de octubre de 2004. El PEF de IFERCAT en vigor a 31 de diciembre de 2016 era el aprobado el 6 de septiembre de 2016.

Con anterioridad al mes junio de 2003, los costes de la L9 constaban recogidos en los acuerdos de Gobierno de encargo a GISA de la construcción de esta infraestructura. En los acuerdos de encargo se preveía el pago aplazado de las obras (método alemán) y su financiación mediante aportaciones de la Generalidad con cargo a los presupuestos de la Dirección General de Puertos y Transportes durante el período 2004-2012, que se incrementarían en el importe necesario para hacer frente a los intereses correspondientes al coste de financiación de la actuación y las revisiones de precios que correspondieran.

En el anexo 4.8 se muestran los encargos anteriores a 10 de diciembre de 2002 y los PEF desde 2003 hasta 2016.

A continuación se analiza la evolución del coste de la inversión de la L9 y de su financiación prevista desde los primeros encargos hasta el PEF en vigor a 31 de diciembre de 2016. Los ingresos y gastos derivados de la explotación de la línea no forman parte del alcance de este informe (véase el apartado 1.1.1).

### **Evolución del coste previsto de la inversión de la L9**

El coste de la inversión según los encargos iniciales y los PEF de la L9 era el siguiente:

**Cuadro 10. Coste previsto de la inversión de la L9**

Concepto	Presupuestario	Concesionable (d)	Total coste construcción
Obra	1.966.640.517	-	1.966.640.517
Otros (proyectos)	815.770	-	815.770
<b>Encargo inicial (a)</b>	<b>1.967.456.287</b>	<b>-</b>	<b>1.967.456.287</b>
Obra	2.549.215.859	-	2.549.215.859
Otros (proyectos)	4.264.021	-	4.264.021
<b>Encargos hasta el 31.12.2002 (2001-2012) (b)</b>	<b>2.553.479.880</b>	<b>-</b>	<b>2.553.479.880</b>
Obra	2.371.545.690	-	2.371.545.690
Revisión de precios	327.915.517	-	327.915.517
Otros	-	-	-
<b>PEF 2003 dentro del PEF GISA (2002-2012)</b>	<b>2.699.461.207</b>	<b>-</b>	<b>2.699.461.207</b>
Obra	2.349.758.621	-	2.349.758.621
Revisión de precios	375.961.047	-	375.961.047
Otros	-	-	-
<b>PEF 2004 IFERCAT (2002-2053)</b>	<b>2.725.719.668</b>	<b>-</b>	<b>2.725.719.668</b>
Obra	2.558.968.165	2.376.548.221	4.935.516.386
Revisión de precios	427.086.207	393.603.448	820.689.655
Otros (c)	65.921.911	78.937.192	144.859.103
<b>PEF 2008 IFERCAT (2002-2053)</b>	<b>3.051.976.283</b>	<b>2.849.088.861</b>	<b>5.901.065.144</b>
Obra	2.874.088.394	2.122.603.345	4.966.691.739
Revisión de precios	490.242.418	284.664.363	774.906.781
Otros (c)	70.685.976	81.618.2262	152.304.202
<b>PEF 2010 IFERCAT (2008-2055)</b>	<b>3.435.016.788</b>	<b>2.488.885.934</b>	<b>5.923.902.722</b>
Obra	3.028.839.242	1.814.046.930	4.842.886.172
Revisión de precios	590.185.457	258.726.301	848.911.758
Otros (c)	170.053.344	80.051.448	250.104.792
<b>PEF 2016 IFERCAT (2016-2060)</b>	<b>3.789.078.043</b>	<b>2.152.824.679</b>	<b>5.941.902.722</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de los encargos y los PEF de la L9.

Notas:

- Encargos a GISA de la construcción de la L9 aprobados en los acuerdos de Gobierno anteriores a 10 de diciembre de 2002.
- Importes según el Acuerdo de Gobierno de 10 de diciembre de 2002.
- Incluye proyectos, servicios afectados, expropiaciones, nuevas necesidades y convenios correspondientes tanto a las obras presupuestarias como las obras concesionadas.
- Los PEF 2008 y 2010 incluían las estaciones de los tramos I, II, III y IV que se preveía construir mediante contratos de concesión. En cambio, el PEF 2016 solo incluía la inversión de las estaciones de los tramos I, II y IV correspondientes a los contratos de concesión formalizados, ya que no estaba prevista la concesión de las estaciones del Tramo III, y su coste se incorporó a obra presupuestaria.

La primera actuación correspondiente a la L9 fue la de la redacción del proyecto del Tramo IV que fue adjudicada por GISA en el ejercicio 2000 por 0,82 M€.

El coste de construcción de la L9 previsto en los distintos acuerdos de gobierno de encargo a GISA de la construcción de esta infraestructura emitidos durante el ejercicio 2001 fue de 765,51 M€. Este importe incluía los costes del Tramo IV y el túnel de los tramos II y III. Durante el ejercicio 2002 se encomendó a GISA el resto de las obras de construcción de esta infraestructura por un importe total de 1.201,13 M€.

El coste total inicial de la L9 ascendió a 1.967,46 M€. Este importe incluía el coste de la obra antes mencionado por importe de 1.966,64 M€, que incluía la compensación financiera por el

aplazamiento del pago (método alemán), y el coste de redacción de proyectos por importe de 0,82 M€.

El 10 de diciembre de 2002, el Gobierno de la Generalidad aprobó la modificación de las inversiones ya encomendadas por un importe total de 582,57 M€, lo que hizo que el coste de la inversión fuese de 2.549,21 M€. Además se encargó a GISA la redacción de proyectos de la L9 por 3,45 M€. Este incremento de la inversión correspondía principalmente al desplazamiento de la bifurcación de los tramos I y II desde Parc Logístic a Gornal, con la construcción de cuatro nuevas estaciones (Europa, Fira, Gornal y Zona Franca Litoral); al alargamiento del Tramo II hasta el río Llobregat, con la construcción de las cocheras de la Zona Franca; y al alargamiento de la L4 junto con la L9 hasta la estación del tren de alta velocidad de La Sagrera.

El PEF de la L9 de 2003 de GISA incluía una inversión de 2.699,46 M€, con un incremento de 145,98 M€ respecto del PEF anterior. Al coste de la inversión se incorporaron las revisiones de precios previstas de 327,92 M€, y se redujo el importe de las obras en 177,67 M€ principalmente por no haber incluido el coste de los encargos correspondientes al alargamiento de la L4 (156,11 M€). Tampoco se incluyó el coste de redacción de los proyectos (4,27 M€).

El PEF de 2004 de IFERCAT ascendía a 2.725,72 M€, ya que se incorporaron nuevas revisiones de precios por 48,05 M€, mientras que el coste de las obras disminuyó en un importe neto de 21,79 M€. Hay que señalar que en este PEF se efectuó una redistribución del presupuesto de las obras desde los tramos I y III hacia los tramos II y IV (255,99 M€, incluidas las correspondientes revisiones de precios).

Durante los ejercicios 2005-2008 IFERCAT, con la autorización del Gobierno de la Generalidad, encargó nuevas actuaciones a GISA y también la modificación de las que ya le habían sido previamente encomendadas por la Generalidad por un total de 1.027,15 M€, a incorporar en el siguiente PEF de IFERCAT junto con la revisión de precios asociada. Las nuevas actuaciones correspondían, principalmente, a la modificación del trazado del Tramo I en el núcleo urbano de El Prat y en el Aeropuerto, con la construcción de tres nuevas estaciones (Prat Estació, La Ribera y Aeroport Terminal de Càrrega) y la ampliación en cinco kilómetros de la línea. También se añadió la construcción de la nueva estación Zona Franca en el Tramo II (actualmente Riu Vell). Además, se encargaron nuevas instalaciones, principalmente de las estaciones del Tramo IV y del viaducto del Tramo II, y se incorporaron los proyectos al coste de la inversión. Las actuaciones previamente encargadas que fueron modificadas correspondían, básicamente, a los túneles de los tramos I y II y al alargamiento de la L4.

A finales de julio de 2008 el Gobierno aprobó el nuevo modelo contractual basado en la concesión de las obras de las estaciones y un nuevo PEF en el cual la inversión total alcanzó los 5.901,07 M€. En el PEF de 2008 se consideraron como concesionables tanto las inversiones de los contratos de concesión de los tramos I y IV que se licitarían y adjudicarían antes de la finalización de ese ejercicio como las de los tramos II y III que se preveía adjudicar más adelante.

El PEF de 2008 supuso un incremento del coste de la inversión de 3.175,35 M€ respecto del

PEF de 2004, 996,09 M€ de los cuales correspondían a la obra de los encargos hasta febrero de 2008 y 1.589,67 M€ al incremento del coste de la obra incorporado en el nuevo PEF, 444,73 M€ al incremento de las revisiones de precios y 144,86 M€ a otros conceptos que por primera vez se incluyeron en el PEF (proyectos, servicios afectados, expropiaciones, nuevas necesidades, etc.).

El incremento de 1.589,67 M€ del coste de la L9 que se incorporó en el PEF de 2008 correspondía principalmente a las estaciones concesionables (877,89 M€ para el conjunto de los cuatro tramos), al alargamiento L4 en el Tramo IV (145,55 M€), al incremento del coste del túnel de Zona Universitària a Mandri en el Tramo III (126,80 M€), al alargamiento del Tramo I hasta el polígono Pratenc (98,00 M€), a la nueva tuneladora y obras complementarias en el túnel del Tramo II (99,45 M€), y a las obras no concesionables de la estación intermodal de El Prat del Tramo II (80,00 M€).

El 6 de julio de 2010, el Gobierno aprobó el tercer PEF de IFERCAT con una inversión total de 5.923,90 M€, que suponía un incremento de 22,84 M€ respecto al PEF de 2008. El principal incremento del coste correspondía a los sistemas de telecomunicaciones y de distribución de energía (67,05 M€) y al túnel del Tramo III (17,99 M€), que se compensó, en parte, con la reducción neta del coste de las estaciones de los tramos I, III y IV (55,77 M€). Además, se clasificaron en instalaciones no concesionables varias claves de obra, por importe de 330,77 M€ que en el PEF de 2008 constaban incluidas como obra de las estaciones concesionables por importe de 329,90 M€. Estas claves de obra correspondían a cierres de andenes, sistemas de peaje, ascensores, escaleras mecánicas y máquinas distribuidoras de títulos de transporte.

El PEF de 2010 fue elaborado a partir de varios supuestos que no se cumplieron, como es el caso de la adjudicación de las obras de las estaciones del Tramo III prevista para el año 2013 que no se llegó a licitar. Además, durante el período 2011-2014, se aprobaron varias modificaciones y reequilibrios de los contratos de concesión. Todos estos factores hicieron necesario actualizar el PEF, que finalmente fue aprobado el 6 de septiembre de 2016 con un coste de la inversión de 5.941,90 M€, y un incremento neto de 18,00 M€ respecto al PEF aprobado en 2010.

Así, en el PEF de 2016 se ajustó el importe de la inversión a la obra efectivamente certificada hasta el 31 de diciembre de 2015 (4.787,77 M€), y se le añadió el importe de las certificaciones previstas para los ejercicios 2016 a 2018 (100,33 M€). Además se incluyó como inversión no programada el coste estimado de aquellas actuaciones con la financiación pendiente de determinar (1.053,80 M€).

Como se ha dicho, respecto a las previsiones de 2010, el coste total de la inversión aumentó en 18,00 M€, que correspondían al Tramo III y a instalaciones. En lo referente al Tramo III se observa un incremento del coste de las obras del túnel (85,10 M€), mientras que se redujo el coste de las estaciones (69,88 M€). En las instalaciones, destaca la incorporación de una bolsa para nuevas actuaciones sin detallar de 90,06 M€ procedente de la reducción del coste del alargamiento de la L4 (87,38 M€).

**Evolución de la financiación prevista de la L9**

La previsión de la financiación tanto de la inversión como de la explotación<sup>19</sup> de la L9 según los encargos iniciales y los PEF de la L9 era la siguiente:

**Cuadro 11. Financiación prevista de la L9 (inversión y explotación)**

Concepto	Cobros
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña	2.281,30
<b>Encargos iniciales (2001-2012)</b>	<b>2.281,30</b>
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña	3.606,31
Desembolso de créditos bancarios	3.369,48
<b>PEF 2003 dentro del PEF GISA (2002-2012)</b>	<b>6.975,79</b>
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña	800,00
Desembolso de créditos bancarios (a)	13.041,89
Canon de uso de la infraestructura	8.715,28
Otros ingresos	691,30
<b>PEF 2004 IFERCAT (2002-2053)</b>	<b>23.248,47</b>
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña	700,00
Aportaciones de capital del Estado (Disposición adicional tercera del Estatuto)	1.943,05
Subvención corriente de la Generalidad (tarifa técnica concesiones)	9.896,48
Disposiciones préstamos del BEI	1.300,00
Otros préstamos	2.515,60
Canon ferroviario	3.052,78
Ingresos de mantenimiento y energía eléctrica (ATM/TMB)	1.145,68
Otros ingresos	19,36
<b>PEF 2008 IFERCAT (2002-2053)</b>	<b>20.572,95</b>
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña	700,00
Aportaciones de capital del Estado (Disposición adicional tercera del Estatuto)	1.245,00
Subvención corriente de la Generalidad (tarifa técnica concesiones)	10.815,00
Disposiciones préstamos del BEI	1.800,00
Otros préstamos	2.521,10
Canon ferroviario	9.469,11
Ingresos de mantenimiento y energía eléctrica (ATM/TMB)	3.968,25
Otros ingresos (b)	1.529,98
Cobro inicial de los concesionarios (obras ejecutadas por IFERCAT)	1.431,16
<b>PEF 2010-IFERCAT (2008-2055)</b>	<b>33.479,60</b>
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña	2.590,31
Subvención corriente de la Generalidad	7.118,67
Otros préstamos	2.754,73
Canon ferroviario	12.747,47
Otros ingresos	951,08
<b>PEF 2016-IFERCAT (2016-2060)</b>	<b>26.162,26</b>

Importes en miles de euros, IVA incluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de los encargos y los PEF de la L9.

Notas:

(a) El desembolso de créditos bancarios incluía: préstamos de entidades financieras (10.019,28 M€), préstamos del BEI (1.300,00 M€), línea de crédito para necesidades de financiación temporales (686,49 M€), emisión de bonos (600,00 M€) y crédito destinado a la financiación del IVA (436,12 M€). Los préstamos de entidades financieras incluían los destinados a la construcción de las obras (183,63 M€) más los destinados a la financiación posterior al periodo constructivo (9.835,65 M€), de los cuales 7.186,61 M€ correspondían a la financiación de la Tesorería por un plazo estimado de seis años, 2.409,04 M€ a la reposición de las inversiones estimada a veinte años y 240,00 M€ a la refinanciación de la deuda (20,0% de los préstamos del BEI y 40,0% de los bonos).

(b) Los otros ingresos incluyen las devoluciones de IVA (1.513,29 M€) e ingresos varios (16,69 M€).

19. Los ingresos y gastos de la explotación de la línea no forman parte del alcance de este informe (véase el apartado 1.1.1).

En los encargos iniciales efectuados por el Gobierno de la Generalidad a GISA se previó que las obras se financiarían mediante aportaciones de la Generalidad por 2.281,30 M€, que se incrementarían en el importe necesario para hacer frente a los intereses de la financiación de las actuaciones y las revisiones de precios que correspondieran.

En el PEF de 2003 (véase el cuadro 23) la financiación de la inversión, que incluía las revisiones de precios y los intereses derivados de su financiación, se efectuaba mediante préstamos bancarios contratados por GISA (3.369,48 M€) que serían devueltos con las aportaciones de la Generalidad con cargo a sus presupuestos (3.606,31 M€).

En el PEF de IFERCAT aprobado en 2004 (véase el cuadro 24), además de los costes de la inversión y de los intereses derivados de su financiación, se incorporó el coste de la reposición de los activos y los gastos de estructura de IFERCAT. La inversión se financiaba con préstamos bancarios (2.083,63 M€), 1.300,00 M€ de los cuales procedían del Banco Europeo de Inversiones (BEI), y aportaciones de capital de la Generalidad (800,00 M€). La reposición de activos y los gastos de explotación (gastos de estructura de IFERCAT e intereses de los préstamos), el reembolso de los préstamos de inversión y la distribución de dividendos correspondientes a la devolución de la aportación de la Generalidad estaba previsto que fueran financiados con préstamos bancarios (10.958,26 M€). El reembolso de estos préstamos estaba previsto efectuarlo mediante el cobro del canon ferroviario<sup>20</sup> (8.715,28 M€), de otros ingresos (691,30 M€) y de excedentes de tesorería (1.052,32 M€). En el año 2053, final de la vigencia del PEF, quedarían pendientes de devolución 499,36 M€ (saldo de las deudas a largo plazo).

En el PEF de 2008 (véase el cuadro 25) la principal modificación en la estructura de la financiación de la L9 correspondía a la financiación de los contratos de concesión mediante una nueva subvención de la Generalidad destinada al pago de la tarifa técnica (9.896,48 M€), y las aportaciones de la operadora de la línea, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB), para pagar la energía eléctrica y los gastos de mantenimiento de las estaciones (1.145,68 M€). Hay que señalar que la tarifa técnica de las concesiones se financió con subvenciones corrientes de la Generalidad, aunque una parte del importe estaba destinada a pagar las obras (3.293,24 M€), y otra parte, los gastos de explotación y costes de reposición (6.603,24 M€).

En cuanto a la obra no concesionada, se incorporó la aportación del Estado en aplicación de lo establecido en la disposición adicional tercera del Estatuto que se preveía recibir durante el período 2009-2013 (1.943,05 M€), mientras que los préstamos del BEI (1.300,00 M€) se mantuvieron al mismo nivel que en el PEF de 2004. El reembolso de los préstamos (3.815,60 M€), estaba previsto que se efectuara principalmente mediante los recursos procedentes del canon ferroviario (3.052,78 M€), aportaciones de capital de la Generalidad (700,00 M€) y otros ingresos (19,36 M€).

---

20. En el PEF de 2004 de la L9 se previó que el operador del servicio de transporte de viajeros pagaría a IFERCAT un canon por la utilización efectiva de la infraestructura, de acuerdo con el artículo 79 de la Ley 31/2002, de 30 de diciembre, de medidas fiscales y administrativas, relativo a la prestación del servicio de transporte público subterráneo de viajeros de Barcelona. Este artículo posteriormente fue derogado por la Ley 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, que en su artículo 57, modificado por la Ley 16/2008, de 23 de diciembre, de medidas fiscales, reguló el régimen jurídico, el devengo y la gestión del canon ferroviario como tasa a percibir por IFERCAT.

El nuevo sistema de financiación supuso una reducción de los préstamos bancarios en 9.226,29 M€, de los ingresos de explotación en 5.188,76 M€ y de las aportaciones de capital en 100,00 M€, respecto a lo previsto en el PEF de 2004, financiación que fue sustituida por subvenciones de la Generalidad y aportaciones del Estado (11.839,53 M€). Además las necesidades de financiación se redujeron en 2.675,52 M€.

El PEF de 2010 (véase el cuadro 26) muestra un incremento de la financiación de la L9 respecto a la que preveía el PEF de 2008 de 12.906,65 M€. Este incremento corresponde, principalmente, al canon ferroviario (6.416,33 M€), que pasó de 3.052,78 M€ a 9.469,11 M€, a las aportaciones de TMB para el pago de la energía eléctrica y del mantenimiento de las estaciones (2.822,57 M€) y a la subvención de la Generalidad para el pago de la tarifa técnica (918,52 M€). En lo referente al canon ferroviario, hay que tener en cuenta que en el PEF de 2008 se incluyó bajo este concepto la previsión de los ingresos correspondientes exclusivamente al uso del túnel (3.052,78 M€), mientras que en el PEF de 2010 ya se estableció que el canon ferroviario incluía tanto los ingresos correspondientes al uso del túnel (6.224,70 M€) como los correspondientes a la financiación de los gastos de mantenimiento de las infraestructuras viarias (1.938,30 M€) de acuerdo con lo que establecía el artículo 57 de la Ley 4/2006, de 31 de marzo, ferroviaria, modificado por el artículo 30 de la Ley 16/2008, de 23 de diciembre, de medidas fiscales y financieras. El resto de los incrementos detallados se derivan de la refacturación a TMB de los consumos de energía eléctrica y mantenimiento de acuerdo con el convenio formalizado el 1 de agosto de 2008 con EMT y FMBSA, y de las modificaciones y reequilibrios de los contratos de concesión de los tramos I y IV aprobados en el ejercicio 2010.

También se incluyeron en el PEF de 2010 nuevos recursos que no se habían considerado anteriormente, como son las devoluciones de IVA (1.513,29 M€) y el importe que se preveía cobrar a las empresas concesionarias a la fecha de formalización de los contratos de concesión correspondiente a la inversión que previamente hubiera sido ejecutada (1.431,16 M€). En diciembre de 2008 ya se habían cobrado por este concepto 781,90 M€ correspondientes a las concesiones de los tramos I y IV, pero no se había incluido su previsión en el PEF de 2008, ya que ese PEF había sido aprobado con anterioridad a los cobros mencionados, el 29 de julio de 2008.

Finalmente hay que señalar que la subvención del Estado correspondiente a la disposición adicional tercera del Estatuto se redujo en 698,05 M€, importe que correspondía a la aportación prevista para el ejercicio 2009 que el Estado no transfirió (676,48 M€) y a la regularización de las aportaciones de 2010 a 2013 (21,57 M€). La disminución de la aportación del Estado fue compensada con un incremento de 500,00 M€ de los préstamos del BEI.

El PEF de 2016 (véase el cuadro 27) mostraba una reducción de la financiación prevista de 7.317,34 M€ respecto del PEF de 2010, ya que pese a haber actualizado el IVA del 16,0% al 21,0%, solo incluía los ingresos a percibir a partir de 2016 (no constaban, por lo tanto, los préstamos ya dispuestos ni los ingresos de explotación percibidos en ejercicios anteriores), y no contemplaba la previsión de la financiación necesaria para llevar a cabo las inversiones que a 31 de diciembre estaban pendientes de ejecutar y no se habían programado.

Las principales fuentes de financiación previstas en el PEF de 2016 eran el canon ferroviario

(12.747,47 M€), las subvenciones de la Generalidad para la financiación de los gastos de explotación y de las inversiones de las concesiones (7.118,67 M€ y 2.590,31 M€, respectivamente), y otros préstamos por 2.754,73 M€ (para la financiación de la reinversión, 2.541,66 M€, y por disposiciones de una nueva póliza de crédito, 213,07 M€).

En lo referente al canon ferroviario, hay que tener en cuenta que en el PEF de 2016 se integraron bajo este concepto además de los ingresos por el uso del túnel (8.016,61 M€) y para el mantenimiento de las infraestructuras viarias (1.443,17 M€), la parte del canon ferroviario destinada a financiar los gastos de mantenimiento de las estaciones (2.314,85 M€) y el consumo de energía eléctrica (804,00 M€), que en el PEF de 2010 se habían consignado de forma separada por un total de 3.968,25 M€. En conjunto, por lo tanto, la previsión del conjunto de estos ingresos disminuyó en un 9,1% en el PEF de 2016 respecto del PEF de 2010.

### **2.2.3.1. Ejecución del PEF a 31 de diciembre de 2016: Inversión**

El coste de construcción de la L9 que recoge el PEF de IFERCAT aprobado el 6 de septiembre de 2016 ascendía a 5.941,90 M€ (véase el cuadro 10). Este importe incluye:

- Obras programadas: importe certificado hasta el 31 de diciembre de 2015 (4.446,27 M€) y la previsión de las obras a ejecutar en los ejercicios 2016, 2017 y 2018 (100,33 M€).
- Obras no programadas: importe certificado hasta el 31 de diciembre de 2015 (341,50 M€), más la previsión de las obras pendientes (1.053,80 M€).

Las obras no programadas son aquellas que en el PEF de 2016 no tenían una fecha prevista de puesta en funcionamiento (ya sean obras terminadas o pendientes de ejecutar). Hay que tener en cuenta que parte de estas obras ya se habían ejecutado con anterioridad a 31 de diciembre de 2015, de acuerdo con lo previsto en los PEF anteriores. Como ya se ha mencionado en el apartado anterior, las obras no programadas pendientes de acabar no tenían una financiación prevista en el PEF de 2016.

Las principales obras no programadas eran las estaciones, el túnel y las instalaciones del Tramo III, el alargamiento del Tramo II hasta el polígono Pratenc (obras del viaducto y de la estación), el acondicionamiento y las instalaciones de las diez estaciones del Tramo II que todavía no se habían puesto en funcionamiento (Camp Nou, Provençana, Foneria, Ciutat de la Justícia, Foc y Motors y las cuatro estaciones del viaducto de la Zona Franca), la estación de Sagrera-TAV del Tramo IV, las interconexiones del Tramo III con los tramos II y IV, y el alargamiento de la L4 de La Pau a Sagrera-Meridiana.

La inversión prevista en el PEF de 2016 ejecutada a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 4.813,42 M€. El resultado de la fiscalización de la ejecución se presenta en el apartado 2.2.4.2.

En el siguiente cuadro se muestra el detalle del PEF de 2016 y de su ejecución a 31 de diciembre de 2016:

**Cuadro 12. Ejecución de la inversión del PEF a 31 de diciembre de 2016**

Concepto	PEF 2016: previsto			PEF 2016: ejecutado a 31.12.2016			Diferencia PEF 2016 previsto – ejecutado a 31.12.2016		
	Presupuestario	Concesionado	Total	Presupuestario (a)	Concesionado	Total	Presupuestario	Concesionado	Total
Tramo 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
Tramo 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
Tramo III	790.659.666	-	790.659.666	298.280.012	-	298.280.012	492.379.653	-	492.379.653
Tramo 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
Instalaciones	772.423.963	-	772.423.963	444.294.423	-	444.294.423	328.129.541	-	328.129.541
Otros*	170.053.344	80.049.448	250.102.792	64.129.148	80.049.448	144.178.597	105.924.195	-	105.924.195
<b>Total</b>	<b>3.789.078.043</b>	<b>2.152.824.679</b>	<b>5.941.902.722</b>	<b>2.785.999.989</b>	<b>2.027.661.303</b>	<b>4.813.661.292</b>	<b>1.003.078.054</b>	<b>125.163.376</b>	<b>1.128.241.430</b>
<b>Detalle del total:</b>									
Certificaciones	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
Revisión de precios	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
Otros (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
<b>Total</b>	<b>3.789.078.043</b>	<b>2.152.824.679</b>	<b>5.941.902.722</b>	<b>2.785.999.989</b>	<b>2.027.661.303</b>	<b>4.813.661.292</b>	<b>1.003.078.054</b>	<b>125.163.376</b>	<b>1.128.241.430</b>

Importes de obra con revisiones de precios, en euros y sin IVA.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Acuerdo de Gobierno de 6 de septiembre de 2016 de aprobación del PEF, y la información relativa a su ejecución proporcionada por Infraestructures.cat.

Notas:

(a) La diferencia entre el PEF ejecutado de obra presupuestaria (2.786,00 M€) y el coste de la inversión de obra presupuestaria que consta en el cuadro 6 (2.808,88 M€) se explica en el cuadro 14.

(b) Incluye: proyectos, servicios afectados, expropiaciones, nuevas necesidades y convenios.

**2.2.3.2. Financiación de la inversión a 31 de diciembre de 2016**

El PEF de 2016 solo incluía la financiación prevista a partir de 2016; por lo tanto, no constaban los préstamos de los que ya se había dispuesto ni los ingresos de explotación percibidos en ejercicios anteriores. Tampoco constaba la previsión de la financiación necesaria para llevar a cabo las inversiones pendientes de ejecutar y no programadas. Por lo tanto, no se puede hacer un análisis de la ejecución de la financiación prevista en el PEF a 31 de diciembre de 2016. A continuación se hace un análisis de la financiación de la L9 existente a 31 de diciembre de 2016.

Las inversiones en la L9, tanto concesionadas como no concesionadas, están financiadas por aportaciones de capital de la Generalidad y del Estado, y por préstamos a largo plazo del Banco Europeo de Inversiones (BEI), de la Generalidad y de otras entidades financieras. El importe de estos préstamos y aportaciones a 31 de diciembre de 2016 es el que se muestra en el siguiente cuadro:

**Cuadro 13. Financiación de la inversión de la L9 a 31 de diciembre de 2016**

Tipo de financiación	Importe
Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña (a)	1.082.485.059
Préstamos BEI (b)	1.800.000.000
Préstamos de entidades financieras (b)	100.000.000
Préstamos de la Generalidad (b)	62.760.975
Aportación del Estado procedente de la disposición adicional tercera del Estatuto	75.000.000
<b>Total</b>	<b>3.120.246.034</b>

Importes en euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de las cuentas anuales de IFCAT a 31 de diciembre de 2016.

Notas:

(a) Las aportaciones constan por el importe reconocido en el presupuesto de IFCAT hasta el 31 de diciembre de 2016.

(b) Los préstamos constan por el valor nominal a 31 de diciembre de 2016, íntegramente dispuestos en aquella fecha.

Además de estos recursos que constan dispuestos y reconocidos a favor de IFCAT, a 31 de diciembre de 2016 la Generalidad de Cataluña tenía pendiente de reconocer la subvención de capital destinada a la financiación de las obras de la L9 por 2.269,25 M€ (1.994,10 M€ de los cuales deberán financiar el coste de las obras y 275,15 M€ los intereses activados durante su construcción). Este importe constaba en el Acuerdo de Gobierno por el que se aprobó el PEF de 2016 dentro de la subvención corriente destinada al pago de la tarifa técnica de los contratos de concesión que anualmente se paga a las empresas concesionarias por el conjunto de las inversiones y los gastos de explotación. A medida que en los presupuestos siguientes al de 2016 se reconozcan las subvenciones corrientes, se irá reduciendo la parte de la subvención de capital pendiente.

Adicionalmente, a 31 de diciembre de 2016, la Generalidad tenía concedidos a IFCAT tres préstamos a largo plazo destinados al pago de facturas de proveedores (201,98 M€). Las facturas pendientes que se pagaron con estos préstamos correspondían principalmente a facturas de la construcción de obras cuyo vencimiento no había podido ser atendido como consecuencia de los desajustes de la tesorería de IFCAT. Para solucionar los desajustes

de la Tesorería, la Generalidad concedió a IFERCAT otro préstamo a largo plazo por importe de 189,65 M€, equivalente al saldo dispuesto de la póliza corporativa a 30 de junio de 2015. Estos préstamos, aunque no están destinados directamente a la financiación de obras de la L9, también están financiando la construcción de la L9.

#### **2.2.4. Resultados de la fiscalización**

En este apartado se recoge el resultado de la fiscalización relativa al coste de construcción de la L9 y su financiación (apartados 2.2.1, 2.2.2 y 2.2.3).

##### **2.2.4.1. Costes de construcción de la L9**

El coste de construcción de la L9 a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 6.916,47 M€. De este importe 4.796,23 M€, un 69,3%, correspondían al coste de la inversión y 2.120,24 M€, un 30,7%, al coste financiero (véase el cuadro 6).

##### **Coste de la inversión**

El principal componente del coste de la inversión es el importe certificado de los contratos de obra y de concesión de obra (4.691,22 M€), que incluye el importe de las obras (3.935,92 M€), de las revisiones de precios (662,71 M€), de las indemnizaciones con motivo del alargamiento del plazo de ejecución de las obras por causas no imputables a los contratistas (63,13 M€), de los intereses del aplazamiento del pago de las obras hasta la fecha de la rotura de los métodos alemanes (29,28 M€) y de otros costes no previstos no imputables a los contratistas (0,31 M€), menos las penalizaciones a cargo de los contratistas (0,13 M€).

Mediante las muestras descritas en los apartados 2.2.2.1 y 2.2.2.2 se ha verificado el 87,7% del importe total certificado de los contratos de obra y de concesión de obra con las certificaciones y relaciones valoradas emitidas por el director de la obra, y firmadas de conformidad por el contratista y por GISA/Infraestructures.cat (2.469,00 M€ de obras presupuestarias más 1.646,55 M€ de obras concesionadas). También se ha verificado el 35,9% de los otros costes de inversión (estudios y proyectos, servicios afectados, expropiaciones, convenios y reinversión), de los cuales 30,61 M€ corresponden a proyectos, servicios afectados y expropiaciones incorporados a los contratos de concesión y 7,09 M€ a costes asumidos por IFERCAT de obras ejecutadas por el Ayuntamiento de El Prat y Red Eléctrica de España, SAU.

##### **a) Obras presupuestarias**

A 31 de diciembre de 2016, en los tramos I y VI el importe ejecutado de las obras presupuestarias superaba el importe aprobado en un 9,1% y un 8,2%, respectivamente, mientras

que en los tramos II y III la ejecución estaba alrededor del 62,0%, y en la parte común en el 70,0% (véase el cuadro 7).

Una vez analizada la ejecución individual de todos los tramos (setenta y cuatro claves de obra<sup>21</sup>) se ha observado que, a 31 de diciembre de 2016, había treinta y cuatro claves de obra con un exceso total de obra ejecutada de 115,12 M€ respecto al importe aprobado, y treinta y dos claves de obra en que quedan pendientes de ejecutar un total de 538,98 M€. Las restantes ocho claves de obra muestran una ejecución del 100,0%.

El exceso supera el 10,0% en once claves de obra terminada de los tramos I, II y IV, con un exceso total de 79,61 M€, que va desde el 10,5% hasta el 43,9%.

Los importes pendientes de ejecutar correspondían, principalmente, a quince claves de obra de los tramos II y III, por 395,38 M€, y a doce claves de obra de la parte común por 138,26 M€.

Las ocho claves de obra con una ejecución del 100,0% correspondían al Tramo II (tres claves) y al Tramo IV (cinco claves).

En la muestra se han analizado veintiocho claves de obra (véase el anexo 4.6): ocho con excesos superiores al 10,0%, y veinte con excesos inferiores o iguales al 10,0% o importes pendientes de ejecutar.

#### *Claves de obra con excesos superiores al 10,0%*

De las ocho claves analizadas seis corresponden al Tramo I y dos al Tramo IV, en las cuales se ha observado un exceso total de 78,31 M€. El origen de este exceso es el siguiente:

- Excesos en la ejecución material de las obras por 48,44 M€ que se originan por haber certificado unidades no previstas en el presupuesto aprobado (en cuatro expedientes), y por el importe neto de diferencias de mediciones positivas y negativas (en cinco expedientes).

Las unidades de obra no previstas en los cuatro expedientes<sup>22</sup> (39,69 M€) correspondían a nuevas mediciones incorporadas en el contrato, sin que GISA tramitara la correspondiente modificación del contrato. Los precios aplicados o bien ya constaban en el cuadro de precios del proyecto (porque había mediciones previstas y certificadas en otras partidas del mismo proyecto) o bien se fijaron contradictoriamente de acuerdo con el procedimiento establecido en las cláusulas del contrato.

La entidad consideraba las nuevas unidades de obra como diferencias de mediciones si su precio unitario estaba previsto en el proyecto, mientras que en caso de no estar previsto consideraba que las actas de precios contradictorios tenían el valor de una

---

21. *Clave de obra* es la nomenclatura utilizada por la entidad para identificar los expedientes de contratación.

22. Claves de obra TM-00509.3, TM-00509.5A-C1, TM-00509.5A-C2 y TM-00509.6A2.

modificación del contrato, aunque la modificación no fuese tramitada, aprobada ni formalizada según lo que preveían la Ley de contratos y las cláusulas de los contratos.

El importe neto de las diferencias de mediciones en los cinco expedientes ascendía a 8,75 M€, 9,74 M€ de los cuales se originaban en un único expediente (TM-00509.5A) y suponían un incremento de un 15,8%<sup>23</sup> respecto a su importe aprobado. Este porcentaje superaba el 10,0% que según la ley de contratos se podía incorporar a las certificaciones de obra sin necesidad de modificar el contrato en el caso de alteraciones en las unidades de obra ejecutadas respecto de las previstas. El importe neto de las diferencias de mediciones en los otros cuatro expedientes no superaba el 10,0% del importe aprobado.

- Incrementos del coste de las obras acordados con los contratistas en 2008 por 19,32 M€ (cuatro expedientes)<sup>24</sup> con motivo del alargamiento o la suspensión de la ejecución de las obras por causas no imputables a los contratistas, principalmente compensaciones por pérdida de rendimiento de hidrofresa<sup>25</sup> y tuneladora, transporte de tierras al vertedero, honorarios de proyecto, mantenimiento de las máquinas tuneladoras y costes indirectos. GISA no tramitó y aprobó la modificación correspondiente a estos incrementos del precio del contrato, ya que consideraba que tenían carácter indemnizatorio, aunque se incluyeron en las certificaciones de obra como incrementos de mediciones y no como indemnizaciones.

La entidad, además, consideraba dichos acuerdos como una modificación del contrato, aunque la modificación no fuese tramitada, aprobada ni formalizada según lo que preveían la Ley de contratos y las cláusulas de los contratos.

- Actualizaciones de precios aplicadas en las certificaciones de obra por 10,55 M€ (cuatro expedientes).<sup>26</sup> Se aplicaron unos coeficientes que iban desde el 1,17 hasta el 1,44 respecto al importe del presupuesto del contrato aprobado (importe adjudicado más modificaciones posteriores).

Los cuatro expedientes en los que se aplicaron estas actualizaciones eran contratos complementarios que se formalizaron cinco años y medio después de la adjudicación del contrato principal. Los precios estaban fijados a la fecha de la finalización de la presentación de las ofertas del contrato principal y se actualizaron hasta la fecha de formalización de los contratos complementarios mediante las fórmulas de revisión de precios previstas en los contratos.

---

23. Si se consideran en su conjunto los importes de las obras presupuestarias y concesionadas de este contrato, las diferencias de mediciones representan un 11,1% del importe aprobado.

24. Claves de obra: TM-00509.3, TM-00509.5A, TM-00509.6A2 y TM-00509.8.

25. Máquina utilizada para la construcción de pantallas en terrenos consistentes como, por ejemplo, suelos duros y rocas blandas, donde los sistemas clásicos de extracción por cuchara no son aplicables. La extracción del terreno se hace por un sistema combinado de ruedas unguiladas y agua a presión.

26. Claves de obra: TM-00509.5A-C1, TM-00509.5A-C2, TM-00509.5A-C3 y TM-00509.6B-C1.

*Claves de obra con excesos inferiores o iguales al 10,0% o importes pendientes de ejecutar*

Las veinte claves de obra analizadas corresponden: cinco al Tramo I, tres al Tramo II, seis al Tramo III, dos al Tramo IV y cuatro a la parte común, en dieciséis de las cuales se ha observado un exceso total en el importe certificado de 77,34 M€. El origen de este exceso es el siguiente:

- Certificación de unidades de obra no previstas en el presupuesto aprobado por importe de 19,04 M€ (siete expedientes).<sup>27</sup>
- Incrementos del coste de las obras por importe de 30,01 M€ acordados con los contratistas sin la tramitación de la correspondiente modificación de los contratos (nueve expedientes),<sup>28</sup> de los cuales 10,04 M€ corresponden a revisiones de precios.
- Actualizaciones de precios por importe de 28,29 M€ (cuatro expedientes).<sup>29</sup> Se aplicaron unos coeficientes que iban desde el 1,02 hasta el 1,31 respecto al importe del presupuesto del contrato aprobado.

Estas actualizaciones se aplicaron en un contrato complementario formalizado cuatro años y medio después de la adjudicación del contrato principal, y en dos expedientes en los que el inicio de las obras estaba condicionado a la finalización de los trabajos de otro contrato adjudicado cuatro años antes. Los precios se actualizaron desde la fecha de la finalización de la presentación de las ofertas de los contratos iniciales hasta la formalización del contrato complementario, en un caso, y hasta la finalización de los trabajos previos, en el otro caso, mediante la aplicación de las fórmulas de revisión de precios previstas en los contratos.

La actualización del otro expediente, de 1,05 M€, correspondía en realidad al coste financiero del aplazamiento del pago del contrato a sesenta días desde la fecha de las certificaciones mensuales, ya que los precios del contrato en la licitación se habían establecido con la condición de que el pago de la obra se efectuaría a la fecha de su recepción (método alemán).

En cuanto a las unidades de obra no previstas y a los incrementos del coste de las obras acordados con los contratistas, véanse los comentarios efectuados anteriormente relativos a las claves de obra con excesos superiores al 10,0%.

Adicionalmente, se ha observado la existencia de importes pendientes de ejecutar que se

---

27. Claves de obra: TM-00509.4B, TM-00509.4D, TM-00509.5E, TM-00509.6A1.A-C1, TM-00509.35, TM-02609.1 y TM-02609.6R.

28. Claves de 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 y TM-00509.9.

29. Claves de obra: TM-00509.4F1, TM-00509.4F2, TM-00509.6A1.A-C1 y TM-02609.1.

originan en las obras incorporadas a los contratos de concesión para las que no se tramitó la correspondiente modificación de reducción del importe del contrato por 102,97 M€ del Tramo II (dos expedientes)<sup>30</sup> y por 28,36 M€ de la parte común (dos expedientes)<sup>31</sup>.

Este hecho también se ha observado en otros tres expedientes<sup>32</sup> correspondientes al Tramo II por un importe de 129,46 M€. Estos tres expedientes no formaban parte de la muestra de fiscalización.

Hay que señalar que para estos siete expedientes el importe incorporado a los contratos de concesión consta como obra presupuestaria (véase el cuadro 7) y como obra concesionada (véase el cuadro 8).

En lo referente al Tramo II, 27,62 M€ correspondían a una parte de las obras presupuestarias que la empresa concesionaria se comprometió a pagar de acuerdo con la modificación del contrato de concesión aprobada en 2012. Aunque la empresa concesionaria solo se tenía que hacer cargo del pago de estas obras, su importe se incorporó al contrato de concesión como más coste de la obra concesionada (forma parte de los 70,50 M€ de la modificación del coste de la obra del contrato de concesión del Tramo II aprobada en 2012 que consta en el cuadro 8).

Los restantes 204,81 M€ incorporados al Tramo II correspondían a una parte de las obras ejecutadas con anterioridad a la fecha de la concesión que se subrogaron a la empresa concesionaria. El importe se incorporó al contrato de concesión como más coste de la obra concesionada (forma parte de los 663,87 M€ del importe del coste de la obra del contrato de concesión del Tramo II adjudicado en el ejercicio 2010 que consta en el cuadro 8).

En cuanto a la parte común, los 28,36 M€ correspondían a los costes de conexión eléctrica que se repercutieron en los tres contratos de concesión. El importe se incorporó a los contratos de concesión como más coste de la obra concesionada (forma parte de los 2.067,20 M€ del importe total adjudicado de las obras concesionadas que consta en el cuadro 8).

Si se eliminaran los importes duplicados del importe aprobado de las obras presupuestarias que consta en el cuadro 7, el grado de ejecución de las obras del Tramo II sería del 99,2% en vez del 61,2%, y el de la parte común sería del 74,0% en vez del 69,4%.

Todas las incidencias observadas en este apartado relativo al grado de ejecución de las obras presupuestarias que hacen referencia a la falta de tramitación, aprobación y formalización del expediente de modificación correspondiente a unidades de obra no previstas, a diferencias de mediciones superiores al 10,0%, a incrementos del coste de las obras acordado con los contratistas y a obras presupuestarias incorporadas a los contratos

---

30. Claves de obra: TM-00509.5B y TM-00509.5E.

31. Claves de obra: TM-02609.6R y TM-02609.21.

32. Claves de obra: TM-00509.5C, TM-00509.5D y TM-00509.5E-C2.

de concesión han sido incluidas en el apartado 2.1.4.3, en el que se recogen las observaciones relativas a la fiscalización de la contratación correspondiente a la modificación de los contratos.

#### **b) Obras concesionadas**

A 31 de diciembre de 2016, las obras concesionadas del Tramo I estaban totalmente terminadas, sin que en ninguna de las claves de obra se hayan observado diferencias con el importe de las obras aprobadas. Las obras del Tramo II estaban ejecutadas en un 81,1%, ya que estaban pendientes de terminar seis estaciones cuya construcción se pospuso hasta 2017 (Camp Nou, Provençana, Ciutat de la Justícia, Foneria, Foc y Motors) y una que no estaba iniciada (Polígon Pratenc). En lo referente al Tramo IV, la ejecución era de un 99,7% ya que, a pesar de que el contrato ya estaba liquidado, no se pudieron ejecutar las obras de conexión de la estación de La Sagrera con la estación del TAV y el Tramo III de la L9 que estaban paradas (véase el cuadro 8).

Del total de las obras concesionadas pendientes de ejecutar (119,97 M€), en el PEF de 2016 constaban como importes de obras no programadas 114,37 M€ del Tramo II y 1,04 M€ del Tramo IV.

En lo referente al grado de ejecución de las obras concesionadas, hay que tener en cuenta que las que previamente había ejecutado GISA se incorporaron al importe de adjudicación de los contratos de concesión por el importe certificado hasta la fecha de la concesión (890,34 M€) y, por lo tanto, no se originan diferencias en su ejecución (véase el cuadro 9). Así las diferencias de ejecución corresponden en su totalidad a obras a ejecutar por las empresas concesionarias y son obras pendientes de acabar a 31 de diciembre de 2016, sin que se haya producido ningún exceso.

#### **c) Revisiones de precios**

Las revisiones de precios representan un 15,3% y un 14,0% sobre el importe total aprobado de obras presupuestarias y de obras concesionadas, respectivamente.

En las obras presupuestarias, se ha observado que las revisiones de precios incluyen tanto las correspondientes a las obras de los contratos ejecutadas (398,17 M€) como las correspondientes a los incrementos del coste de las obras acordados con los contratistas mencionados anteriormente (24,16 M€). Aunque las revisiones de precios no requieren de la tramitación de ninguna modificación del contrato, hay que señalar que corresponden a incrementos del coste de las obras que no se aprobaron de acuerdo con lo que establecía la Ley de contratos y las cláusulas de los contratos.

Una parte de las revisiones de precios acordadas con los contratistas constaban incorrectamente imputadas a obra, como ya se ha mencionado anteriormente, por un importe de

10,04 M€, y a indemnizaciones por 3,12 M€. Los restantes 409,17 M€ estaban correctamente imputados como revisiones de precios (véase el cuadro 7).

La media anual de las revisiones de precios correspondientes a las obras de los contratos ejecutados es del 3,0%, media calculada para las treinta y siete claves de obra que han sido objeto de revisión respecto a su importe aprobado. Las revisiones de precios de los incrementos del coste de las obras acordados con los contratistas sin la aprobación de la correspondiente modificación del contrato representan un 1,1% sobre el importe total aprobado de las catorce claves de obra a las que corresponden.

En las obras concesionadas, a 31 de diciembre de 2016 se habían certificado 253,53 M€, el 98,0% de las revisiones de precios previstas al adjudicar los contratos de concesión (258,73 M€). Las revisiones de precios certificadas (253,53 M€) procedían de obras previamente ejecutadas por GISA incorporadas a los contratos de concesión (151,19 M€) y a obras ejecutadas por las empresas concesionarias (102,34 M€). Las revisiones de precios positivas fueron de 260,41 M€, una media del 1,5% respecto al importe aprobado de las cuarenta y una claves que fueron objeto de revisión. También se habían registrado revisiones de precios negativas en nueve expedientes (6,88 M€), una media del 1,4% sobre el importe aprobado de estas nueve claves.

En una muestra de siete expedientes, con un importe de revisiones de precios incluidas en los contratos de 156,62 M€ de obra presupuestaria y 66,22 M€ de obra concesionada, se ha verificado que las revisiones han sido correctamente aplicadas de acuerdo con los requisitos que establecía la Ley de contratos en vigor en la fecha de la adjudicación.

Sin embargo, hay que señalar que en las revisiones de precios incluidas en los acuerdos formalizados con los contratistas (24,16 M€) había algunas que se habían aplicado una vez transcurrido el primer año, pero sin haber alcanzado el 20,0% de ejecución por un total de 8,40 M€. De este importe, 0,73 M€ constaban registrados como revisiones de precios, mientras que el resto constaban como obra (4,55 M€) y como indemnizaciones (3,12 M€).

#### **d) Indemnizaciones**

A 31 de diciembre de 2016 las indemnizaciones pagadas correspondientes a las obras presupuestarias ascendieron a 61,47 M€ y supusieron un incremento del 2,3% respecto al importe aprobado (véase el cuadro 7). En las obras concesionadas, las indemnizaciones ascendieron a 1,66 M€ y correspondían a tres claves de obra que habían sido previamente ejecutadas por GISA (véase el cuadro 9).

En diez expedientes de las veintiocho claves de obra analizadas en la muestra de obras presupuestarias se certificaron importes en concepto de indemnizaciones por 52,81 M€. Estas indemnizaciones correspondían a los sobrecostes (coste de personal, de seguros, de avales, de consumos y otros costes indirectos) en que los contratistas incurrieron a causa

del alargamiento del plazo de ejecución de las obras, sobrecostes que se ha verificado que estaban debidamente justificados.

### **Coste financiero**

El coste financiero de 2.120,24 M€ (véase el cuadro 6) incluye los intereses y comisiones de los préstamos que financian las obras presupuestarias (717,83 M€), los gastos financieros incorporados a los contratos de concesión como más coste de la inversión correspondientes a las obras concesionadas que ya estaban ejecutadas (49,44 M€) y los intereses implícitos de los contratos de concesión (1.352,97 M€). Una parte de los costes financieros se ha devengado durante la fase de construcción de las obras (604,74 M€), mientras que el resto se ha devengado una vez estas ya han sido terminadas (1.515,50 M€).

La fiscalización de los costes financieros se ha efectuado mediante la revisión de las liquidaciones de intereses de los préstamos y de los intereses implícitos de los contratos de concesión incluidos dentro de la tarifa técnica liquidada de cada tramo, sin que se hayan observado diferencias significativas en su cálculo.

#### **a) Obras presupuestarias**

El coste financiero de las obras presupuestarias de 717,83 M€ (véase el cuadro 6) correspondía a los intereses de los préstamos concedidos por el BEI (1.800,00 M€ de importe nominal), la Generalidad de Cataluña (454,39 M€ de importe nominal) y una entidad financiera (100,00 M€ de importe nominal) a IFERCAT destinados a la financiación de la L9 (véase el apartado 2.2.3.2). También incluía los intereses del aval otorgado por la Generalidad respecto a los préstamos del BEI.

Todos los préstamos contratados hasta el 31 de diciembre de 2014 tenían un tipo de interés referenciado al euríbor, excepto cuatro préstamos del BEI de un nominal total de 1.150,00 M€ que tenían para cada una de las disposiciones un tipo fijo de una media del 4,5%, y un préstamo de la Generalidad de un nominal de 40,10 M€ que tenía un interés del 3,3%. Otro préstamo del BEI de un nominal de 650,00 M€ fue contratado a un tipo variable referenciado al euríbor, pero mediante instrumentos de cobertura financiera se permutaron por un interés fijo para cada una de las disposiciones de una media del 4,3%.

Hay que mencionar que los préstamos concedidos por la Generalidad no devengaron intereses<sup>33</sup> desde el 1 de enero de 2015 hasta el primer trimestre de 2016 (cuatro préstamos de un nominal total de 384,37 M€) y el tercer trimestre de 2016 (un préstamo de un nominal

---

33. Esta carencia en el devengo de los tipos de interés correspondía a la aplicación de la disposición adicional séptima del Real decreto ley 17/2014, de 26 de diciembre, de medidas de sostenibilidad financiera de las comunidades autónomas y entidades locales y otras de carácter económico, que obligó a modificar las condiciones iniciales de los préstamos otorgados por la Generalidad a IFERCAT en los ejercicios 2013 y 2014, y también se estableció en los tres contratos de préstamos que le otorgó en el ejercicio 2015.

de 70,02 M€). A partir de aquella fecha el tipo de interés de todos ellos se estableció en un 0,8% fijo anual.

El aval otorgado por la Generalidad respecto a los préstamos del BEI tenía un coste del 0,5% sobre el importe pendiente de amortizar en la fecha de su formalización (el 28 de noviembre de 2012).

Las incidencias detectadas en la fiscalización de los intereses de los préstamos hacen referencia a su distribución dentro de las cuentas anuales de IFERCAT entre las cuentas de inmovilizado material, de inmovilizaciones en curso y de gastos financieros, sin que ninguna de ellas afecte al importe total del coste financiero de la L9.

#### **b) Obras concesionadas**

El coste financiero de las obras concesionadas corresponde a los intereses implícitos de los contratos de concesión, los cuales fueron adjudicados con una tasa interna de rentabilidad (TIR) del 8,7% (Tramo I), 10,1% (Tramo II) y 8,1% (Tramo IV), sin que se produjesen variaciones de esta tasa en el período 2008-2016 al efectuar su reequilibrio y modificación.<sup>34</sup>

En la fiscalización de los intereses devengados de los contratos de concesión efectuada no se han observado incidencias.

#### **2.2.4.2. Plan económico-financiero (PEF)**

Los encargos y los PEF de la L9 tienen un alcance temporal diferente (véase desde el cuadro 22 hasta el cuadro 27 del anexo 4.8) y, por lo tanto, no son directamente comparables: encargos iniciales (2001-2012), PEF 2003 (2002-2012), PEF 2004 y PEF 2008 (2002-2053), PEF 2010 (2008-2055) y PEF 2016 (2016-2060). Además, en los encargos iniciales no se incluyó la previsión de las revisiones de precios, de los intereses correspondientes al coste de financiación y de los otros costes de inversión (proyectos, servicios afectados, expropiaciones, etc.), conceptos que sí se fueron incorporando en los PEF siguientes. También hay que señalar que en el PEF de 2016 las obras pendientes de acabar no programadas están incluidas en el coste previsto de la inversión, pero no contiene la previsión de los pagos y de la financiación de estas obras.

El coste previsto de la inversión de la L9 según el PEF aprobado en 2016 ascendía a 5.941,90 M€, el triple de lo que se preveía en los primeros encargos de construcción de esta infraestructura efectuados por la Generalidad a GISA, que ascendían a 1.967,46 M€ (véase el cuadro 10).

---

34. El contrato de concesión de las estaciones del Tramo II fue modificado el 30 de septiembre de 2019 como consecuencia de la reestructuración del endeudamiento de la empresa concesionaria, que repercutió en una disminución de la tarifa técnica a pagar a partir de octubre de 2019 por IFERCAT en un 4,3% y del coste financiero del contrato en un 0,8% (la TIR pasó del 10,1% al 9,3%).

De acuerdo con el análisis efectuado del coste de la inversión en el apartado 2.2.3, los principales factores que explican este incremento son los siguientes:

- Costes no incluidos en los encargos iniciales de la Generalidad:
  - Revisiones de precios (848,91 M€).
  - Otros costes de construcción (250,00 M€): proyectos, servicios afectados, expropiaciones y convenios.
  - Gastos financieros incorporados a los contratos de concesión (49,44 M€).
- Modificación del trazado de la L9, con un coste de unos 1.250,00 M€.
- Incremento del coste de las estaciones en 752,24 M€.
- Incremento de las obras por modificaciones, diferencias de mediciones e incrementos del coste de las obras acordados con los contratistas por aproximadamente 750,00 M€.
- Incorporación del alargamiento de la L4 como coste de la L9 (157,97 M€).
- Nuevas necesidades previstas en el PEF de 2016 sin concreción (102,13 M€).

Hay que tener en cuenta que también se han ido produciendo modificaciones a la baja por otros conceptos.

En los encargos iniciales se previó que el pago de las obras se efectuaría en la fecha de su recepción (método alemán), y que se financiarían con aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña. A medida que se incrementó el coste de la inversión, se sustituyeron las aportaciones de capital de la Generalidad por créditos bancarios. En el ejercicio 2008, se optó por concesionar parte de las obras, y se sustituyó el endeudamiento bancario por subvenciones corrientes de la Generalidad durante la vigencia de la concesión (duración media de los contratos de treinta y dos años) destinadas al pago de las tarifas técnicas de estos contratos y por la aportación del Estado en aplicación de la disposición adicional tercera del Estatuto. El incumplimiento del Estado hacia esta aportación hizo incrementar las aportaciones de capital de la Generalidad previstas.

En los PEF de la L9, además de los recursos destinados a la financiación de las inversiones, también constan previstos los destinados a financiar los gastos operativos y los gastos financieros asociados a esta infraestructura, principalmente mediante el canon ferroviario, las aportaciones del operador de la línea y la subvención corriente de la Generalidad.

Hay que tener en cuenta que mediante la tarifa técnica de las concesiones se remunera, por un lado, el coste de la inversión y, por otro lado, los costes financieros y los gastos de explotación de la concesión. Por lo tanto, las subvenciones corrientes de la Generalidad se

prevén para financiar tanto la inversión como los gastos de explotación derivados de los contratos de concesión.

A 31 de diciembre de 2016 la inversión prevista en el PEF estaba ejecutada en 4.813,66 M€ (un 81,0%). La diferencia entre el importe previsto en el PEF (5.941,90 M€) y el importe ejecutado a 31 de diciembre de 2016 (4.813,66 M€) correspondía a la diferencia entre lo que se certificó en 2016 y lo que se había previsto al elaborar el PEF (1,52 M€), más la previsión incluida para los ejercicios 2017-2018 y las obras pendientes no programadas (1.126,72 M€).

El importe ejecutado a 31 de diciembre de 2016, que ascendió, como se ha dicho, a 4.813,66 M€ (véase el cuadro 12) difiere en 17,43 M€ del importe del coste de la inversión que consta en el cuadro 6 por 4.796,23 M€.

En el siguiente cuadro se muestra la conciliación a 31 de diciembre de 2016 entre el coste de la inversión (véase el cuadro 6) y el PEF ejecutado (véase el cuadro 12):

**Cuadro 14. Conciliación del coste de la inversión y el PEF ejecutado a 31 de diciembre de 2016**

Obra presupuestaria		Obra concesionada		Total
Costes inversión (cuadro 6)	2.808.880.076	Costes inversión (cuadro 6)	1.987.353.276	4.796.233.352
Compensación financiera	(21.614.120)	Compensación financiera (a)	-	(21.614.120)
Proyectos GISA (b)	(461.375)	Proyectos concesionarias (c)	(8.934.931)	(9.396.306)
Expropiaciones y servicios afectados (b)	(804.592)	Expropiaciones y servicios afectados (a)	-	(804.592)
		Reinversión (c)	(198.042)	(198.042)
		Gasto financiero (d)	49.441.000	49.441.000
<b>Total partidas de conciliación</b>	<b>(22.880.087)</b>	<b>Total partidas de conciliación</b>	<b>40.308.027</b>	<b>17.427.940</b>
<b>PEF ejecutado a 31.12.2016 (cuadro 12)</b>	<b>2.785.999.989</b>	<b>PEF ejecutado a 31.12.2016 (cuadro 12)</b>	<b>2.027.661.303</b>	<b>4.813.661.292</b>

Importes en euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

Notas:

- La compensación financiera, las expropiaciones y los servicios afectados de los contratos de concesión constan incluidos tanto en el cuadro 6 como en el cuadro 12, por lo que no forman parte de las partidas de conciliación.
- Importe que corresponde a proyectos, servicios afectados y expropiaciones incluidos en el cuadro 6 como importe facturado, pero no incluidos en el cuadro 12 como importe ejecutado del PEF.
- Los proyectos a cargo de las empresas concesionarias y la reinversión no constan incluidos en el cuadro 12.
- El gasto financiero incorporado a los contratos de concesión consta incluido en el cuadro 12, pero en el cuadro 6 figura como coste financiero y no como coste de la inversión.

La financiación de la inversión a 31 de diciembre de 2016 (préstamos dispuestos y aportaciones de la Generalidad y del Estado reconocidas o liquidadas en los presupuestos de IFERCAT) ascendía a 3.120,25 M€ (véase el cuadro 13). Si se compara esta financiación con la inversión ejecutada a 31 de diciembre de 2016 que consta en el PEF por importe de 4.813,66 M€ (véase el cuadro 12) se observa un déficit de 1.693,41 M€. En el PEF de 2016 se prevé financiar este déficit con las subvenciones corrientes futuras de la Generalidad destinadas al pago de la tarifa técnica de las concesiones.

### 3. CONCLUSIONES

A continuación se presentan las conclusiones de la fiscalización. En el apartado 3.1 constan las conclusiones generales y en el apartado 3.2 se señalan las observaciones que han surgido en esta revisión.

#### 3.1. CONCLUSIONES GENERALES

Hasta el 31 de diciembre de 2016, para la ejecución de la L9 se adjudicaron 1.093 contratos por un importe de 13.102,80 M€, de los cuales 2.917,76 M€ corresponden a adjudicaciones de obra presupuestaria y las correspondientes modificaciones y 9.837,32 M€ corresponden a los contratos de concesión de obra de las estaciones. Además, se han adjudicado servicios y suministros por importe de 347,72 M€ (véase el cuadro 4).

En lo referente a los contratos de concesión, 2.152,82 M€ corresponden a las obras a ejecutar por las concesionarias y 7.684,50 M€ corresponden a los demás costes derivados de la concesión (intereses, mantenimiento, reposición y administración).

A partir de la fiscalización realizada, la Sindicatura de Cuentas ha determinado que el coste de construcción de la L9 a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 6.916,47 M€, importe que incluye el coste de la inversión (4.796,23 M€) más los costes financieros (2.120,24 M€), tanto de las obras presupuestarias como de las obras concesionadas (véase el cuadro 6). Este coste no incluye los gastos operativos derivados de la explotación y el mantenimiento preventivo y normativo de la L9 (véase el apartado 2.2.1), ya que no forman parte del coste de construcción de la L9 objeto de la fiscalización de este informe.

A 31 de diciembre de 2016, el coste de construcción, 6.916,47 M€, superaba lo previsto en los encargos iniciales de la L9 efectuados hasta el ejercicio 2002, 1.967,46 M€, en 4.949,01 M€ (un 251,5%):

Coste de construcción de los encargos iniciales (cuadro 10): .....	1.967,46 M€
Incrementos: .....	4.949,01 M€
Incrementos del coste de la inversión a 31.12.2016 (apartado 3.1.2):...	2.828,77 M€
Costes financieros a 31.12.2016 (apartado 3.1.2): .....	2.120,24 M€
Coste de construcción a 31.12.2016 (cuadro 6): .....	6.916,47 M€

Además, el plazo de ejecución se había excedido en diez años, y las obras todavía no estaban terminadas (véase el apartado 3.1.2).

### **3.1.1. Procedimientos de contratación (apartado 2.1)**

Para la construcción de la L9 se han adjudicado obras por un importe total de 4.667,73 M€, mediante ochenta y dos contratos de obra (2.600,53 M€) y tres contratos de concesión de las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV (2.067,20 M€). De estos contratos, cuarenta y siete se adjudicaron por procedimiento abierto (entre ellos los tres contratos de concesión), treinta y siete por procedimiento negociado sin publicidad y uno por procedimiento restringido. Estos contratos fueron objeto de ciento veinticinco expedientes de modificación por importe de 402,85 M€, lo que representa un 8,6% respecto al importe total adjudicado (de los cuales once expedientes de un importe total de 85,62 M€ corresponden a las obras concesionadas, un 4,1% respecto al importe adjudicado de este tipo de contratos).

Respecto a los contratos de concesión, hay que decir que el importe del contrato es la tarifa técnica que incluye, además de la obra (adjudicada por 2.067,20 M€ más las modificaciones de 85,62 M€), los costes de administración, mantenimiento, reposición y financieros de la concesión, que fueron adjudicados por un importe de 7.826,92 M€ y fueron objeto de modificación por un importe neto de 142,43 M€, costes que son de la explotación de la concesión que, por lo tanto, no forman parte del alcance de este informe.

En relación con la L9 también se adjudicaron ochocientos veintidós contratos de servicios y suministros, por importe de 262,26 M€. Estos contratos fueron objeto de cincuenta expedientes de modificación y de once prórrogas, por un importe total de 85,45 M€, lo que representa un 32,6% sobre el importe total adjudicado de estos dos tipos de contratos.

La información relativa a los procedimientos de contratación de todos los contratos adjudicados durante el período 2000-2016 consta en el cuadro 4. Asimismo en el anexo 4.2 consta el detalle de la concentración de la contratación por adjudicatario (relación de adjudicatarios por importe adjudicado).

La información relativa a los importes de licitación, adjudicación, modificación y ejecución (importe certificado) de las obras consta en el cuadro 7, y la de las concesiones de obra, en el cuadro 8.

En el anexo 4.6, para las claves de obra de la muestra seleccionada relativa al grado de ejecución, se detalla el importe aprobado (importe adjudicado más las modificaciones aprobadas) y el importe ejecutado (importe certificado).

En el anexo 4.7, para las claves de obra de la muestra seleccionada relativa a las obras ejecutadas durante la concesión, se detalla el importe certificado.

### **3.1.2. Costes de construcción y financiación**

#### **Coste de la inversión (apartados 2.2.1, 2.2.2, 2.2.3 y 2.2.4.1)**

El coste de la inversión (4.796,23 M€) incluye el importe certificado de obra (3.935,92 M€), de revisiones de precios (662,71 M€), de indemnizaciones (63,13 M€), de compensación financiera (29,28 M€) y de otros conceptos de obra presupuestaria (0,18 M€), y también los estudios y proyectos (43,17 M€), las expropiaciones y servicios afectados (53,85 M€), los convenios (7,79 M€) y la reinversión en obra concesionada (0,20 M€) (véase el cuadro 6).

De acuerdo con lo previsto en el PEF vigente a 31 de diciembre de 2016, aprobado el 6 de septiembre de 2016, en los ejercicios 2017 y 2018 quedaban pendientes de certificar 72,92 M€, y había obras pendientes no programadas (con la financiación pendiente de determinar) por importe de 1.053,80 M€.

Las principales obras pendientes de ejecutar a 31 de diciembre de 2016 eran las estaciones, el túnel y las instalaciones del Tramo III, el alargamiento del Tramo II hasta el polígono Pratenc (obras del viaducto y de la estación), el acondicionamiento y las instalaciones de las diez estaciones del Tramo II que todavía no se habían puesto en funcionamiento (Camp Nou, Provençana, Foneria, Ciutat de la Justícia, Foc y Motors y las cuatro estaciones del viaducto de la Zona Franca), la estación de Sagrera-TAV del Tramo IV, las interconexiones del Tramo III con los tramos II y IV, y el alargamiento de la L4 de La Pau a Sagrera-Meridiana (véase el apartado 2.2.3.1).

A 31 de diciembre de 2016 estaba pendiente de entrar en funcionamiento parte del Tramo II (desde la bifurcación con el Tramo I hasta el polígono Pratenc) y todo el Tramo III (véase el apartado 1.2.2). Posteriormente al alcance temporal de estos informes se pusieron en funcionamiento 4 kilómetros del Tramo II entre las estaciones de Gornal y Zona Franca (inicialmente Zona Franca Litoral), con la apertura de 5 nuevas estaciones (Foneria y Foc en 2018, Provençana y Ciutat de la Justícia en 2019, y Zona Franca en febrero de 2020).

El coste inicial previsto de la obra en los encargos de construcción de esta infraestructura fue de 1.966,64 M€ (véase el cuadro 10) con un plazo de ejecución previsto de tres años (2003-2006). El importe de las obras adjudicadas hasta el 31 de diciembre de 2016 ascendió a 4.110,99 M€ y este importe se vio incrementado hasta 4.479,75 M€ a 31 de diciembre de 2016, como consecuencia de las modificaciones de contrato aprobadas que supusieron un 9,0% sobre el importe adjudicado (véanse el cuadro 7 y la nota a del cuadro 8).

El importe de las obras aprobadas representa un incremento de 2.513,11 M€ respecto a los encargos iniciales, lo que representa un 127,8%. Este incremento se debe fundamentalmente al hecho de que los encargos iniciales correspondían solo al coste de la obra (no incluían la previsión de las revisiones de precios, indemnizaciones, intereses, proyectos, servicios afectados y expropiaciones) y a las modificaciones introducidas posteriormente en

el trazado de la línea y el diseño de las estaciones, y también a la incorporación del alargamiento de la L4 como coste de la L9.

Como se ha dicho al comienzo de este apartado, el importe certificado de la obra a 31 de diciembre de 2016 era de 3.935,92 M€, lo que representa un 87,9% del importe aprobado. Por lo tanto, hasta 31 de diciembre de 2016 el coste de obra ya era el doble respecto al previsto inicialmente (1.966,64 M€). Además, hay que tener en cuenta que la infraestructura no estaba terminada en aquella fecha, cuando la previsión inicial era ponerla en funcionamiento en 2007.

El incremento de coste de la inversión desde los primeros encargos que solo incluían el coste de la obra (1.966,64 M€) y de los proyectos de obra (0,82 M€) hasta el 31 de diciembre de 2016 (4.796,23 M€) fue consecuencia principalmente de los siguientes aspectos:

- Incremento del coste de la obra certificada por 1.969,28 M€ principalmente por la modificación del trazado, por el incremento del coste de las estaciones y por la incorporación del alargamiento de la L4 de La Pau hasta Sagrera-Meridiana.
- Importes certificados de acuerdo con lo previsto en los contratos que, por definición, no forman parte del importe adjudicado: revisiones de precios, indemnizaciones y compensación financiera. Estos conceptos, en su conjunto, supusieron un incremento del coste de construcción de 755,30 M€, lo que supone un 18,4% respecto al importe adjudicado.
- Otros costes de construcción: estudios y proyectos, expropiaciones y servicios afectados, convenios con ayuntamientos para la reurbanización de espacios afectados por la L9 y convenio con Red Eléctrica de España, SAU para la puesta en funcionamiento de la subestación eléctrica de la Zona Franca, que supusieron un incremento de 103,99 M€.
- Coste de la reinversión (0,20 M€), que corresponde al mantenimiento sustitutivo de las estaciones concesionadas devengado hasta el 31 de diciembre de 2016. En cuanto a las obras presupuestarias, estos costes no se empezaron a devengar hasta el ejercicio 2017.

### **Costes financieros (apartados 2.2.1, 2.2.3 y 2.2.4.1)**

Los costes financieros en que se incurrió hasta el 31 de diciembre de 2016 que ascendían a 2.120,24 M€ incluyen los correspondientes a la obra presupuestaria (717,83 M€) y los de la obra concesionada (1.402,41 M€) (véase el cuadro 6).

Hay que decir que el importe inicial previsto en los encargos de construcción de la infraestructura no incluía un cálculo de la previsión de los costes financieros, aunque se comentaba que este importe inicial se incrementaría con lo necesario para hacer frente a los intereses correspondientes al coste de financiación. La cuantificación de la previsión de los costes financieros se incluyó por primera vez en el PEF de la L9 de 2003 por un importe de 474,94 M€ (véase el cuadro 23), importe que a 31.12.2016 casi se había quintuplicado.

Respecto a la financiación de la obra presupuestaria, los costes financieros correspondían a cinco préstamos concedidos por el BEI, a cinco préstamos concedidos por la Generalidad de Cataluña y a un préstamo concedido por una entidad financiera, que ascendían a un valor nominal de 2.354,39 M€. A 31 de diciembre de 2016 quedaban pendientes de amortizar 2.235,02 M€. El coste financiero de este endeudamiento fue de una media de un 3,9% en los préstamos contratados hasta el 31 de diciembre de 2014 con un interés de tipo fijo. El resto de los préstamos contratados hasta aquella fecha (uno del BEI, uno de la Generalidad y uno de una entidad financiera) estaban referenciados al euríbor, pero en el caso del préstamo del BEI mediante cuatro contratos de derivados financieros (*swaps*), el tipo de interés variable se permutó por un interés fijo de una media del 4,3%. Los otros dos préstamos contratados a tipo variable, hasta el 31 de diciembre de 2014 devengaron un tipo medio anual del 4,1%. En los tres préstamos concedidos por la Generalidad durante el ejercicio 2015, y en los dos que había concedido en los ejercicios 2013 y 2014, el tipo de interés se estableció en un 0,0% desde el 1 de enero de 2015 hasta el primer pago de intereses de 2016<sup>35</sup> y en un 0,8% fijo anual a partir de aquella fecha. A 31 de diciembre de 2016, por lo tanto, solo quedaba el préstamo concedido por una entidad financiera con tipo variable (euríbor a seis meses más un diferencial del 3,8%).

Respecto a la financiación de la obra concesionada, el coste financiero corresponde a los intereses implícitos de los contratos de concesión de obra, contratos que tenían una TIR media del 8,9%.

### **Financiación (apartado 2.2.3)**

A 31 de diciembre de 2016 la financiación de la inversión (préstamos dispuestos y aportaciones de la Generalidad y del Estado reconocidas o liquidadas en el presupuesto de IFERCAT) ascendía a 3.120,25 M€ (véase el cuadro 13). Como se ha dicho, a 31 de diciembre de 2016 el coste de la construcción de la L9 ascendía a 6.916,45 M€ (véase el cuadro 6) y, por lo tanto, el déficit de financiación era de 3.796,20 M€.

Hay que decir que una parte de este déficit, a 31 de diciembre de 2016, estaba financiado con cuatro préstamos de la Generalidad concedidos a IFERCAT a largo plazo, por importe total concedido y dispuesto de 391,63 M€. Estos préstamos financiaban facturas pendientes de proveedores y descubiertos de tesorería.

Otra parte del déficit se había financiado con la parte de las subvenciones corrientes reconocidas en las liquidaciones del presupuesto de IFERCAT hasta el 31 de diciembre de 2016 destinada al pago de los costes de inversión incluidos dentro de la tarifa técnica por un total de 853,21 M€.

---

35. Modificación de las condiciones iniciales de los préstamos concedidos por la Generalidad a IFERCAT en los ejercicios 2013 y 2014 en aplicación de la disposición adicional séptima del Real decreto ley 17/2014, de 26 de diciembre, de medidas de sostenibilidad financiera de las comunidades autónomas y entidades locales, y otras de carácter económico.

Finalmente, 2.269,25 M€ se financiaron con posterioridad al 31 de diciembre de 2016 con la parte de las subvenciones corrientes futuras de la Generalidad destinadas al pago de la inversión y los costes financieros incluidos dentro de la tarifa técnica<sup>36</sup> de las concesiones, subvenciones que estaban previstas en aquella fecha en los acuerdos de Gobierno de autorización de gastos plurianuales.

Como hecho posterior hay que señalar que el 27 de diciembre de 2016, fecha posterior a la aprobación del PEF de 2016, se formalizó un convenio de colaboración entre la Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona que tenía por objeto la financiación de varias actuaciones del Tramo II con la enajenación de varios inmuebles propiedad de la Generalidad de Cataluña al Ayuntamiento de Barcelona por un importe de 40,02 M€. Esta financiación permitió poner en funcionamiento el 8 de septiembre de 2018 las estaciones de Fonería y Foc. Adicionalmente, en el ejercicio 2017 también se incrementaron las aportaciones de capital del DTS a IFERCAT para los ejercicios 2017 a 2020 por un importe total de 46,91 M€, las cuales se destinaron a la finalización de la construcción de las estaciones de Provençana y Ciutat de la Justícia, que se pusieron en funcionamiento en el ejercicio 2019.

### **PEF de 2016 (apartados 2.2.3 y 2.2.4.2)**

La inversión del PEF de 2016, (2016-2060) incluye la obra certificada hasta el 31 de diciembre de 2015 (4.787,77 M€) más la previsión de las certificaciones durante los ejercicios 2016, 2017 y 2018 (100,33 M€). También incluye la previsión de las obras pendientes de ejecutar no programadas, es decir, sin financiación prevista (1.053,80 M€).

A 31 de diciembre de 2016 el importe ejecutado de la inversión incluida en el PEF ascendía a 4.813,66 M€ (véanse los cuadros 12 y 14).

Hay que señalar que los costes de la inversión que constan en el PEF de 2016 no incluyen la totalidad de los costes que la Sindicatura ha considerado para determinar el coste de la inversión de la L9 (véase el cuadro 6). Los costes no incluidos en el coste de la inversión del PEF son los siguientes: compensación financiera de las obras presupuestarias, reinversión de las obras concesionadas, proyectos a cargo de las empresas concesionarias y costes financieros, excepto los gastos financieros incorporados a los contratos de concesión correspondientes a obras ejecutadas previamente por GISA.

El PEF de 2016 fue modificado por Acuerdo del Gobierno de 9 de mayo de 2017 para incorporar la financiación derivada del convenio firmado entre la Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona (40,02 M€) y las nuevas aportaciones del DTS para los ejercicios 2017-2020 (46,91 M€), tal y como ya se ha mencionado anteriormente. Esto permitió programar obras que en el PEF aprobado el 6 de septiembre de 2016 no estaban programadas, sin que el importe total de la inversión de la L9 se viera modificado.

---

36. El pago de la tarifa técnica incluye la inversión, los costes financieros y los gastos de explotación de las concesiones.

### **3.2. OBSERVACIONES**

En este apartado se presentan las observaciones resultantes de la fiscalización de los procedimientos de contratación, así como de los costes de construcción y de la financiación de la L9.

#### **Relativas a los procedimientos de contratación (apartado 2.1.4)**

La muestra fiscalizada ha sido de noventa y ocho expedientes que ascienden a 11.190,72 M€, lo que ha supuesto el 85,4% del total del importe adjudicado y sus correspondientes modificaciones (de importe 13.102,80 M€) a 31 de diciembre de 2016 (véase el apartado 2.1.3 y el anexo 4.3).

En el cuadro 18 del anexo 4.4 se presenta un cuadro resumen de todas las observaciones relativas a la contratación.

#### **Contratos adjudicados por procedimiento abierto y restringido (apartado 2.1.4.1)**

##### **1. Criterios de adjudicación**

###### **1.a) Puntuación y ponderación**

Durante el período 2001-2005, los criterios de adjudicación de GISA para valorar la oferta técnica incluían subcriterios respecto a los cuales en los pliegos de bases no se especificaba la puntuación.

En julio de 2006, se incorporó a los pliegos de bases la puntuación de los subcriterios, pero en los informes de valoración se les aplicaba una ponderación que no estaba prevista en los pliegos.

A partir del segundo semestre de 2013, se incorporó a los pliegos la ponderación de cada subcriterio, pero esta se basaba en adjetivos genéricos que no aportaban información suficiente al licitador para saber qué tenía que cumplir para obtener la máxima puntuación.

###### **1.b) Definición de los criterios**

Durante el período 2001-2003, GISA estableció el criterio de experiencia en obras anteriores que, tal y como estaba definido, no respetaba los principios de igualdad de trato y no discriminación, y podría haber limitado la concurrencia de licitadores. Este criterio ya no se incluyó en los pliegos de bases aprobados el 27 de febrero de 2003, aunque en un expediente de la muestra adjudicado en 2004 todavía se aplicó.

Durante el período 2010-2015, GISA/Infraestructures.cat estableció un criterio de adjudicación para valorar la idoneidad del equipo técnico incluido en la oferta o su

organización, aspectos que de acuerdo con la LCSP forman parte de la valoración de la solvencia, y que según la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado solo se pueden valorar en la fase de adjudicación en el caso de que se fijen unos mínimos a acreditar en la fase de valoración de la solvencia y se concrete qué ventajas adicionales hay que cumplir por encima de este mínimo en la fase de adjudicación. Ninguno de estos requisitos se cumplía tal y como estaban definidos en los pliegos este criterio de adjudicación y la forma de acreditar la solvencia.

Durante el período 2010-2013, los criterios de adjudicación de servicios complementarios o adicionales y de mejoras tecnológicas establecidos por GISA/Infraestructures.cat no incluían la definición de los aspectos del contrato respecto a los cuales se admitirían las variantes y mejoras, ni los requisitos y límites que se aplicarían para su valoración. A partir del segundo semestre de 2013, los pliegos de cada licitación ya incorporaron los elementos a los que se podían referir estos criterios y las condiciones que se aplicarían para valorarlos.

#### 1.c) Valoración

En los expedientes adjudicados a partir de la entrada en vigor de la LCSP, el 30 de abril de 2008, por GISA/Infraestructures.cat (los ocho expedientes de la muestra) y por IFERCAT (cuatro de los seis expedientes de la muestra), no se dio preponderancia a los criterios cuantificables de forma automática respecto a los que requerían un juicio de valor, sin que esta excepción al criterio general establecido en la Ley de contratos constase debidamente motivada.

#### 2. Financiación con crédito de contratista

La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña STSJ CAT 8146/2014, de 23 de abril de 2014, ratificada por el Tribunal Supremo en la sentencia de 9 de octubre de 2015, considera que la cláusula del pliego de cláusulas administrativas particulares que prevé la financiación de la obra objeto del contrato mediante un contrato de crédito de naturaleza privada con el contratista es abusiva en los términos previstos en el artículo 9.1 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, que establece medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales y, en consecuencia, la declara nula de pleno derecho.

Con todo, el expediente 90 se licitó con la cláusula de financiación mediante un contrato de crédito de contratista después de la Sentencia de 23 de abril de 2014, ya que Infraestructures.cat dejó de licitar con esta cláusula a partir de la ratificación de la sentencia por parte del Tribunal Supremo, el 9 de octubre de 2015.

#### 3. Justificación de la valoración de las ofertas

En el informe de valoración de la oferta técnica de tres de los siete expedientes adjudicados durante el período 2008-2010 por GISA e IFERCAT no constaba ninguna

justificación de las puntuaciones otorgadas a cada uno de los licitadores. En el período 2011-2015 ya se incluyó la justificación en todos los expedientes, pero esta se hacía de forma genérica con calificativos como por ejemplo *adecuado*, *coherente*, *limitado*, *elevado interés*, *poco adecuado*, etc., justificación que la Sindicatura considera que es insuficiente.

Estos informes técnicos fueron elaborados por la Comisión Técnica hasta junio de 2011 y por la OTE desde aquella fecha hasta noviembre de 2015.

En cuanto a la OTE, véase el resumen de todas las observaciones que le afectan en la observación 9.

#### 4. Ofertas con valores anormales o desproporcionados

En las ofertas declaradas presuntamente anormales o desproporcionadas durante el período 2010-2014, los informes técnicos de valoración de las alegaciones presentadas por los licitadores no están lo suficientemente motivados, ya que GISA/Infraestructures.cat, en todos los expedientes, rechazó las alegaciones mediante un párrafo estándar común a todas las licitaciones. A partir del ejercicio 2015 estos informes ya incluyen un análisis individualizado y lo suficientemente detallado de cada una de las alegaciones presentadas.

Estos informes técnicos, como en el caso de la valoración de los criterios de adjudicación, fueron elaborados por la Comisión Técnica hasta junio de 2011 y por la OTE desde aquella fecha hasta noviembre de 2015.

Hay que señalar que en ninguno de los expedientes fiscalizados en los que se rechazaron ofertas presuntamente anormales o desproporcionadas constaba la propuesta de exclusión de la Mesa de Contratación. Además, la decisión de la exclusión fue adoptada por la Comisión Técnica hasta junio de 2011 y por la OTE desde aquella fecha hasta noviembre de 2015, aunque el órgano competente era el órgano de contratación.

En cuanto a la OTE, véase el resumen de todas las observaciones que le afectan en la observación 9.

#### Contratos adjudicados por procedimiento negociado (apartado 2.1.4.2)

##### 5. Justificación del procedimiento

En nueve expedientes adjudicados durante el período 2001-2015 por GISA /Infraestructures.cat, las causas para aplicar el procedimiento negociado sin publicidad (imperiosa urgencia o especificidad técnica) no estaban lo bastante justificadas.

## 6. Elaboración de pliegos de bases

En ninguno de los expedientes adjudicados por procedimiento negociado sin publicidad durante el período 2000-2007 constaba el pliego de cláusulas, que, de acuerdo con el TRLCAP, se tenía que elaborar independientemente de cuál fuese el procedimiento de adjudicación. Con la entrada en vigor de la LCSP, a partir del 29 de abril de 2008, estas entidades empezaron a elaborar pliegos para los procedimientos negociados que superaran los 50.000 €, tal y como requería la Ley, excepto en el caso de que únicamente hubiese un posible licitador (por especificidad técnica, complementarios, etc.), lo cual no estaba previsto en la LCSP. Finalmente, en mayo de 2014 se estableció la obligación de redactar pliegos de bases para todas las licitaciones tramitadas por procedimiento negociado sin publicidad con un valor estimado superior a 50.000 €.

## 7. Negociación

En los pliegos de los contratos adjudicados por GISA/Infraestructures.cat e IFERCAT mediante procedimiento negociado sin publicidad no está prevista la fase de negociación hasta noviembre de 2014. A partir de esta fecha, se introdujo la negociación en las licitaciones en que hubiera que valorar varios criterios de adjudicación y, a partir del 26 de febrero de 2015, la obligación de negociar los términos del contrato se extendió a todos los procedimientos negociados.

En ninguno de los expedientes adjudicados hasta el 26 de febrero de 2015 hay constancia de que el órgano de contratación negociara con los licitadores los términos del contrato. A pesar de la modificación de los pliegos, en uno de los dos expedientes de la muestra (expediente 9) adjudicados con posterioridad a aquella fecha, se continuó incumpliendo esta obligación.

### Otras observaciones (apartado 2.1.4.3)

## 8. Modificación de los contratos

La tramitación de las veinte modificaciones de la muestra, aprobadas durante el período 2006-2016 por IFERCAT (once expedientes), GISA (seis expedientes) e Infraestructures.cat (tres expedientes), no cumple alguno de los requisitos fijados en la normativa comunitaria que, posteriormente, también fueron incorporados a la Ley de contratos mediante la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostenible: la posibilidad de modificar el contrato no estaba prevista de forma clara, precisa e inequívoca en once expedientes; se modificaron condiciones esenciales de la licitación en catorce expedientes, y no constaban acreditadas o no se motivaron suficientemente las razones de interés público y las causas imprevistas que justificaban la modificación en once expedientes.

Hay que hacer mención especial de las incidencias observadas en la fiscalización de los nueve expedientes de modificación de los contratos de concesión que fueron tramitados

por IFERCAT en los ejercicios 2010 (seis expedientes) y 2014 (tres expedientes). En todos ellos se modificaron aspectos esenciales de los contratos y, en los seis tramitados en el ejercicio 2010 no se motivaron suficientemente las razones de interés público que lo justificaran.

Adicionalmente a las incidencias detectadas en la muestra de modificaciones fiscalizada en el apartado de contratación, en la fiscalización de la ejecución de las obras se ha observado que en veinte contratos no se tramitaron las modificaciones positivas correspondientes a unidades de obra no previstas en el proyecto, a diferencias de mediciones superiores al 10,0% y a sobrecostes acordados con los contratistas, y en cinco contratos no se tramitaron las modificaciones negativas correspondientes a obras presupuestarias incorporadas a los contratos de concesión. Todas estas modificaciones deberían haberse tramitado, aprobado y formalizado de acuerdo con las mismas cláusulas de los contratos y según lo establecido en la ley de contratos que en cada caso les era aplicable (véanse las observaciones 15 y 16).

#### 9. Oficina Técnica de Evaluación

Desde junio de 2011 hasta noviembre de 2015 la Oficina Técnica de Evaluación (OTE) era la responsable de evaluar las ofertas presentadas por los licitadores y de elevar la propuesta de clasificación o de adjudicación a la Mesa de Contratación y, por lo tanto, también de determinar las ofertas que se excluían por anormales o desproporcionadas.

Su trabajo queda cuestionado principalmente en las observaciones señaladas anteriormente, correspondientes a la insuficiente justificación de la valoración de las ofertas técnicas (observación 3), a la insuficiente motivación de la exclusión de las ofertas con valores anormales o desproporcionados y a la adopción de la decisión de exclusión cuando correspondía al órgano de contratación (observación 4).

Hay que decir que la OTE fue suprimida por acuerdo del Consejo de Administración del 26 de noviembre de 2015.

#### 10. Contratos de concesión y su contabilización

La Sindicatura en los informes 23/2011 y 6/2013 relativos a IFERCAT, ejercicios 2008 y 2009-2010, respectivamente, concluyó que los contratos de concesión de las obras de las estaciones de los tramos I, II y IV, tal y como se definió el objeto y las prestaciones en los pliegos de cláusulas, no cumplían las características que según la LCSP definían la concesión de obras públicas, ya que la retribución principal del concesionario no procedía del derecho de explotación de la obra ni dependía de la demanda de utilización de la infraestructura.

Además, en el informe 6/2013, IFERCAT, ejercicios 2009-2010, la Sindicatura de acuerdo con las conclusiones del informe del Grupo de Trabajo de Contabilidad Nacional de 12

de julio de 2011 sobre los contratos de concesión de la L9, observó que no existía una suficiente transferencia de riesgos a las empresas concesionarias.

Esta falta de transferencia de riesgos implicaba que, desde el punto de vista contable, el criterio de registro de los activos y pasivos de las concesiones aplicado por IFERCAT durante los ejercicios 2008-2010 era incorrecto (durante la vigencia de la concesión IFERCAT solo registraba la tarifa técnica pagada anualmente en la Cuenta de pérdidas y ganancias, sin que quedasen reflejadas en el activo las inversiones asociadas a la concesión y en el pasivo la deuda con las empresas concesionarias).

A partir del ejercicio 2011 IFERCAT incorporó a su Balance la totalidad de los activos y pasivos vinculados a las concesiones, como un arrendamiento financiero, de acuerdo con el hecho de que no existía una efectiva transferencia de riesgos a las empresas concesionarias. También se reexpresaron las cuentas anuales del ejercicio 2010. Este hecho supuso que la deuda con las empresas concesionarias pasara a computar como déficit a efectos del SEC-95.

A 31 de diciembre de 2016, en el Balance de IFERCAT estos contratos constaban registrados en el activo por un coste de 2.269,25 M€ y en el pasivo por una deuda de 2.374,63 M€, siendo el coste y la deuda de la inversión de 1.994,10 M€ (sin costes financieros activados ni intereses devengados pendientes de vencimiento).

## 11. Garantías

En los expedientes de obra civil adjudicados por GISA durante el período 2001-2009, la garantía se fijó con carácter general en un 15,0%, y en un 20,0% cuando el presupuesto superara los 12,02 M€. Estos porcentajes superaban los fijados en la Ley de contratos con carácter general (4,0% en el TRLCAP, 5,0% en la LCSP) más las garantías complementarias que se pudiesen establecer en casos excepcionales, que en conjunto no podían superar el 10,0%, o el 20,0% en caso de ofertas presuntamente anormales o desproporcionadas. Estos porcentajes de garantía, además de superar los establecidos en la ley de contratos, limitaban la concurrencia de los empresarios a la licitación.

A partir del 23 de septiembre de 2009, GISA estableció con carácter general las garantías definitivas en el 5,0% del precio de adjudicación, IVA excluido, para todas las tipologías de contratos de acuerdo con lo que establecía la LCSP en vigor en aquella fecha.

## 12. Comunicación al Registro Público de Contratos

IFERCAT no comunicó al Registro Público de Contratos de la Generalidad dieciséis expedientes relativos a adjudicaciones, modificaciones y prórrogas aprobadas durante el período 2007-2014, aunque así lo requería la orden del Departamento de Economía

que regulaba el Registro Público de Contratos de la Generalidad de Cataluña (Orden de 26 de febrero de 1997 y, a partir del 16 de abril de 2013, la Orden ECO/47/2013, de 15 de marzo).

#### 13. Fraccionamiento

En diez expedientes adjudicados en los ejercicios 2009 y 2010 por GISA e IFCAT se han detectado determinadas incidencias relacionadas con los objetos de los contratos, los importes, las fechas o los tipos de contratos que suponen un incumplimiento del artículo 74.2 de LCSP y, en consecuencia, se considera que hubo un fraccionamiento indebido de los contratos. Esta incidencia también se ha observado en dos expedientes adjudicados por GISA en el ejercicio 2007 que estaban sujetos al TRLCAP, expedientes en los cuales el fraccionamiento indebido de los contratos vulneraba los principios de publicidad, concurrencia, igualdad de trato y no discriminación que regían la contratación.

#### 14. Prohibición de contratar

En la adjudicación del contrato de servicios para la asistencia técnica para la ingeniería de integración de los sistemas e infraestructuras, y coordinación de pruebas de la Línea 9 del Metro de Barcelona (Clave: TM-02609.0) a la UTE ATI 4 L9, por importe de 0,64 M€, se podría haber incurrido en la prohibición de contratar del artículo 60.1.f del TRLCSP, puesto que en el momento de su adjudicación (el 21 de marzo de 2011) J.L.Q. era presidente de Infraestructures.cat y administrador único de una de las empresas que formaban parte de la UTE adjudicataria.

### **Relativas a los costes de construcción y financiación (apartado 2.2.4)**

15. En veinte de los veintiocho expedientes de la muestra de obra presupuestaria se han certificado unidades de obra (58,73 M€) y sobrecostes acordados con los contratistas (49,33 M€) no previstos en el proyecto aprobado, y diferencias de mediciones superiores al 10,0% (9,74 M€). En ninguno de estos casos se tramitó la modificación de los contratos correspondiente a estos incrementos del precio del contrato (véase la observación 8).

En los acuerdos con los contratistas mencionados en el párrafo anterior también se incluyeron revisiones de precios por un importe total de 24,16 M€, de los cuales 8,40 M€ se calcularon aplicando la revisión desde el primer año sin que se hubiese ejecutado el 20,0% del presupuesto de la obra.

16. En siete expedientes de obra presupuestaria (cinco del Tramo II y dos de la parte común) no se tramitaron las modificaciones correspondientes a la reducción del coste de la obra que se incorporó a los contratos de concesión por un importe total de 260,79 M€. Si se hubiesen tramitado estas modificaciones el grado de ejecución de las obras del Tramo II

sería del 99,2% en vez del 61,2%, y el de la parte común del 74,0% en vez del 69,4% (véase la observación 8).

17. El coste de la inversión prevista en el PEF de 2016 no incluía los siguientes conceptos: compensación financiera de las obras presupuestarias, proyectos a cargo de las empresas concesionarias y reinversión de las obras concesionadas. Tampoco constaban incluidos los costes financieros, excepto los gastos financieros incorporados a los contratos de concesión correspondientes a obras ejecutadas previamente por GISA que sí constaban incluidas en el coste de la inversión que mostraba el PEF. La Sindicatura considera que estos conceptos forman parte de los costes de construcción de la L9 y, por lo tanto, deberían estar previstos en el PEF como coste de la inversión prevista. Su importe a 31 de diciembre de 2016 ascendía a 30,75 M€ correspondientes a costes de inversión y reinversión, más 2.070,80 M€ correspondientes a costes financieros.
18. En lo referente a los cobros y pagos previstos en el PEF de 2016, se ha observado que no se incluyeron los efectuados con anterioridad a 2016 y, en lo referente a los previstos para el periodo 2016-2060, no se incluyó el pago de las obras pendientes no programadas ni su financiación que, como ya se ha mencionado anteriormente, todavía no se había determinado a la fecha de elaboración del PEF.

Hay que decir que IFERCAT no dispone de ningún documento en el que conste la totalidad de los costes y de la financiación de la L9 desde sus inicios.

19. A 31 de diciembre de 2016 había 2.269,25 M€ de costes de inversión de los contratos de concesión, que ya estaban ejecutados, y que se preveía financiar con las futuras subvenciones corrientes de la Generalidad de Cataluña destinadas al pago de la tarifa técnica de los contratos de concesión, tarifa que incluye tanto el coste de la inversión como el coste de explotación de la concesión. La correspondiente subvención de capital no constaba reconocida en las liquidaciones del presupuesto de IFERCAT emitidas hasta el 31 de diciembre de 2016, mientras que las subvenciones corrientes correspondientes al pago de la totalidad de la tarifa técnica constaban previstas en los acuerdos del Gobierno de autorización de gastos plurianuales.

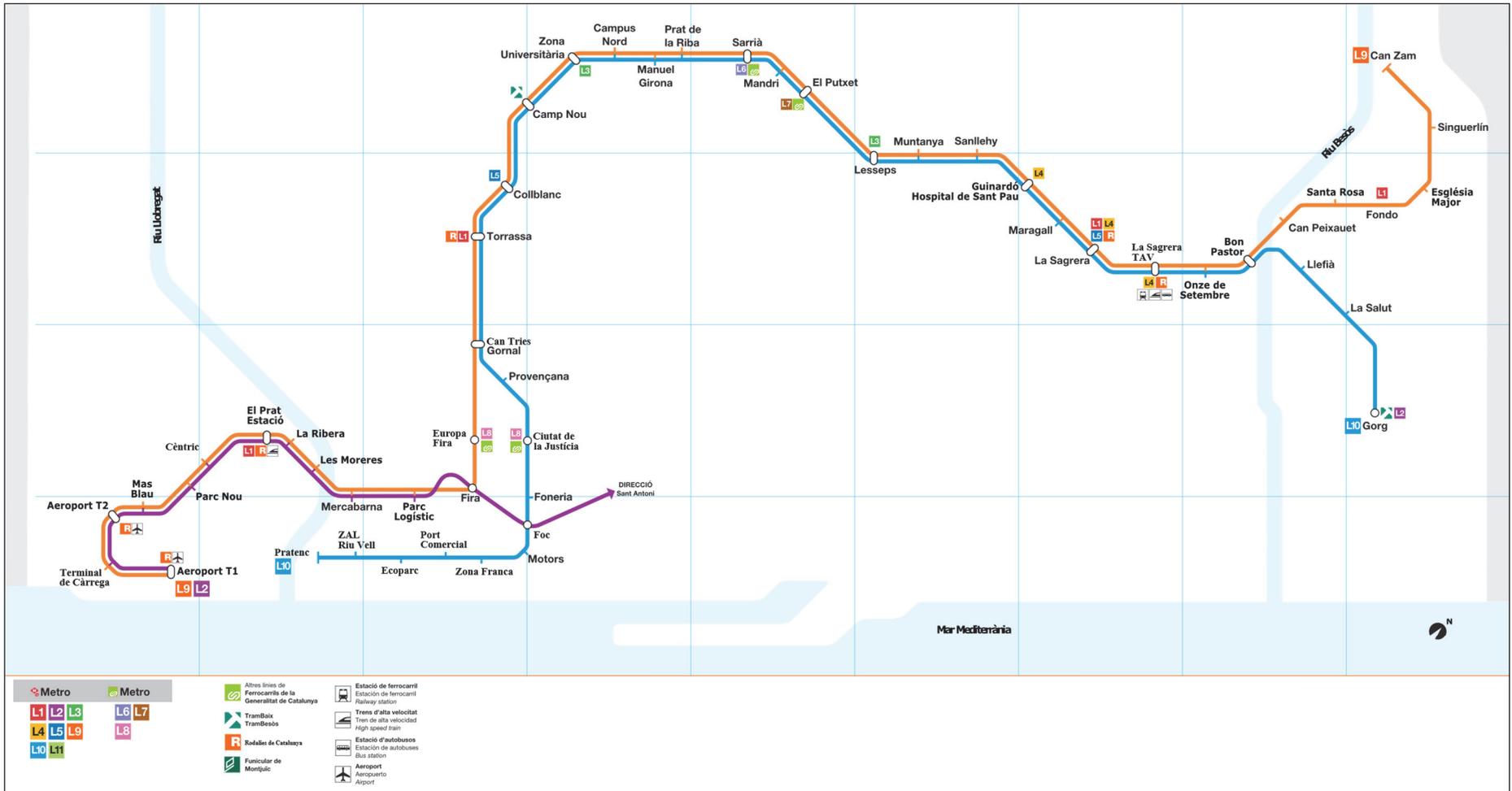
## **4. ANEXOS**

### **4.1. PLANOS DE LA LÍNEA 9**

#### **4.1.1. Estructura de la línea y sus interconexiones**

A continuación se muestra el plano de la L9 según el proyecto en vigor a 31 de diciembre de 2016 y sus interconexiones con el resto de las líneas de transporte metropolitano y ferroviario.

Gráfico 2. Estructura de la L9 y sus interconexiones con el resto de la red de metro y ferroviaria



06

Fuente: Plano facilitado por la entidad.

Nota: Para el Tramo II a continuación se detallan los nombres de las estaciones, ya que en el gráfico no constan todas. Se indica el nombre en vigor en el ejercicio 2016 y, si procede, entre paréntesis el nombre inicialmente previsto: 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 (Nueva estación Zona Franca) y Pratenc (Polígon Pratenc).

#### 4.1.2. Ejecución de las obras a 31 de diciembre de 2016

El plano de la L9 correspondiente al estado de ejecución de las obras a diciembre de 2016 está publicado en el sitio web de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña ([www.sindicatura.cat](http://www.sindicatura.cat)).

#### 4.2. RELACIÓN DE ADJUDICATARIOS POR IMPORTE

Los adjudicatarios de contratos de obras y de concesiones de obras por importe acumulado de contratación durante el período 2000-2016 son los siguientes:

**Cuadro 15. Adjudicatarios de contratos de obras y de concesión de obras. Periodo 2000-2016**

Adjudicatario	Número de expedientes	Importe contratado*	%
FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA, que constituyeron la empresa concesionaria 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 constituyeron la empresa concesionaria 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 constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Quatre, SA	5	2.571.953.386	20,2
UTE GORG (inicialmente 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, & Ferroviaria 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, & Ferroviaria 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, & Ferroviaria Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	9	149.116.280	1,2

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA — INFORME 24/2020

Adjudicatario	Número de expedientes	Importe contratado*	%
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 (anteriormente 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 (Scrinser, 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
Otros (23 adjudicatarios)	40	107.754.990	0,8
<b>Total obras y concesiones de obras</b>	<b>210</b>	<b>12.755.080.070</b>	<b>100,0</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la lista de contratación facilitada por la entidad en cada ejercicio.

\* El número de expedientes y el importe contratado incluyen los contratos adjudicados más las correspondientes modificaciones y prórrogas aprobadas durante el período 2000-2016.

Los adjudicatarios de contratos de servicios y de suministros por importe acumulado de contratación durante el período 2000-2016 son los siguientes:

**Cuadro 16. Adjudicatarios de contratos de servicios y de suministros. Periodo 2000-2016**

Adjudicatario	Número de expedientes	Importe contratado*	%
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 de Barcelona, SA	5	25.860.353	7,4
Endesa Energía, SAU (a partir de 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 (anteriormente 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
Otros (236 adjudicatarios)	652	84.855.082	24,4
<b>Total servicios y suministros</b>	<b>883</b>	<b>347.716.285</b>	<b>100,0</b>

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la lista de contratación facilitada por la entidad en cada ejercicio.

\* El número de expedientes y el importe contratado incluyen los contratos adjudicados más las correspondientes modificaciones y prórrogas aprobadas durante el periodo 2000-2016.

#### 4.3. MUESTRA DE EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN FISCALIZADOS

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de los noventa y ocho expedientes de contratación fiscalizados, tanto los de adjudicación inicial de los contratos como los de modificación y prórroga:

**Cuadro 17. Muestra fiscalizada de expedientes de contratación. Periodo 2000-2016**

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
1	Asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo de la Línea 9 del FMB. Tramo 4º, Sagrera - Can Zam - Gorg. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.1	Negociado sin publicidad	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SA	815.770	2000	GISA
2	Ejecución conjunta de Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor - Can Zam. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.2 y Ejecución de las obras de túnel del tramo Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Abierto	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	Ejecución conjunta de Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Pozo Tuneladora (Zona final Sagrera TAV) - Bon Pastor. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.1B; Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor - Gorg. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.3 y Ejecución de las obras de túnel del tramo Parc Logístic - Zona Universitària de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Abierto	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	Ejecución de la dirección conjunta de las obras: Ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Pozo Tuneladora (Zona final Sagrera TAV) - Bon Pastor. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.1B; Ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor - Gorg. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.3; Ejecución de las obras de túnel del tramo Parc Logístic - Zona Universitària de la Línea 9 del Metro de Barcelona; Ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor- Can Zam. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.2 y Ejecución de las obras de túnel del tramo Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Abierto	Servicios	Payma Cotas, SA	13.676.989	2001	GISA
5	Ejecución de la dirección de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Sagrera - Pozo Tuneladora (Zona final Sagrera TAV). Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.1A	Abierto	Servicios	UTE Do Línea 9	1.570.044	2001	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
6	Asistencia técnica a la redacción del proyecto de trazado de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor - Can Zam. Variante de trazado del PK 3+320 al PK 4+776 (antes PK 4+480) y nuevo emplazamiento de la estación de plaza de l'Església de Santa Coloma de Gramenet. Clave: TA-TM-00509.2	Negociado sin publicidad	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SA	146.046	2001	GISA
7	Asistencia técnica para la redacción de los anexos de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º: Bon Pastor - Can Zam. Anexos superestructura, vía y catenaria. Clave: TM-00509.2	Negociado sin publicidad	Servicios	Riazu, SA	135.228	2001	GISA
8	Asistencia técnica para la redacción de los anexos de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Nuevo trazado del tramo 4º, Sagrera - Bon Pastor - Can Zam - Gorg. Anexos de trazado de los subtramos: Sagrera - Pozo Tuneladora (zona final Sagrera TAV). Clave: TM-00509.1A, Bon Pastor - Can Zam, Clave: TM-00509.2, Pozo Tuneladora (zona final Sagrera TAV) - Bon Pastor. Clave: TM-00509.1B y Bon Pastor - Gorg. Clave: TM-00509.3.	Negociado sin publicidad	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SA	129.819	2001	GISA
9	Asistencia técnica para la redacción de la ampliación del proyecto de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.5	Negociado sin publicidad	Servicios	UTE Metro L9. Tramo 2	1.883.347	2002	GISA
10	Asistencia técnica para la redacción de los pliegos de condiciones para el concurso de proyecto y obra de: ATC, señalización y PCC, sistemas de telecomunicación, subestaciones de tracción, subestaciones receptoras y sistema de distribución de energía de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.1	Negociado sin publicidad	Servicios	Sener, Ingeniería y Sistemas, SA	518.103	2002	GISA
11	Asistencia técnica para la redacción de los anexos de Arquitectura e instalaciones de estaciones de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Sagrera - Pozo Tuneladora (zona final Sagrera - TAV). Clave: TM-00509.1A	Negociado sin publicidad	Servicios	M.S.U.	96.162	2002	GISA
12	Asistencia técnica para la redacción de los anexos de superestructura, vía y catenaria de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Sagrera - Pozo Tuneladora (zona final Sagrera - TAV). Clave: TM-00509.1A	Negociado sin publicidad	Servicios	Riazu, SA	91.646	2002	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
13	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º. Aeroport - Parc Logístic. Subtramo PK 4+500 – Llobregat. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6A2	Abierto	Obra	UTE Túnel Aeroport (FCC Construcción, SA, & Scrinser, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferroviaria Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	168.959.643	2003	GISA
14	Ejecución conjunta de la redacción del proyecto y ejecución de las obras: Sistemas de telecomunicación de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.6; Subestaciones de tracción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.7; Subestaciones receptoras de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.8 y Sistema de distribución de energía de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.9	Abierto	Obra	UTE Agelètric, SA, & Elecnor, SA, & Emte, SA, & Instalaciones Inabensa, SA, & Isolux Wat, SA	129.875.653	2003	GISA
15	Dirección conjunta de las obras: Proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo PK 4+500 – Llobregat. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6A2; Proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo Llobregat - Parc Logístic. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6B; Proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º. Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Parc Logístic - Fira. Clave: TM-00509.5F y Proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo Terminal entre pistas - PK 4+500. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6A1	Abierto	Servicios	UTE Payma Cotas, SA, & Riazu, SA, & Tec-Cuatro, SA, & GPO Ingeniería, SA	8.529.098	2003	GISA
16	Dirección conjunta de las obras: Proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Bifurcación, tramo Bifurcación - Fira. Clave: TM-00509.5A y Proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º. Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Pozo de ataque c/ Motors - Zona Franca ZAL (final cocheras). Infraestructura, estaciones, talleres y cocheras. Clave: TM-00509.5B	Abierto	Servicios	UTE Tec-Cuatro, SA, & Intecasa y Intraesa	4.900.755	2003	GISA
17	Asistencia técnica a la redacción del proyecto constructivo, con la elaboración del extracto para información pública y el estudio de impacto ambiental de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic (variante de El Prat). Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.10	Negociado sin publicidad	Servicios	UTE Uno (Peyco, SA – Inpasa)	1.173.276	2003	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
18	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo: Terminal entre pistas - PK 4+500. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6A1.A	Abierto	Obra	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scrinser, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferroviaria Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	119.929.979	2004	GISA
19	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Sagrera - Pozo Tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.8	Negociado sin publicidad	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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo del intercambiador de Sagrera Meridiana de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-00509.7	Abierto	Obra	UTE Intercambiador Sagrera (Isolux Wat, SA, & Scrinser, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA)	75.116.894	2004	GISA
21	Dirección conjunta de las obras de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Sagrera - Pozo Tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.8 y de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Acceso al Triángulo Ferroviario. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.9	Negociado sin publicidad	Servicios	Payma Cotas, SAU	2.399.349	2004	GISA
22	Dirección de las obras del proyecto constructivo del intercambiador de Sagrera Meridiana de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-00509.7	Abierto	Servicios	UTE Intercambiador Meridiana (Europrincipia Consultores Asociados, SL, & Idom Ingeniería i Sistemes, SA, & Técnica y Proyectos, SA)	2.269.827	2004	GISA
23	Asistencia técnica para la realización del estudio geológico y geotécnico del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Clave: E1-TM-00509.5	Abierto	Servicios	Investigación Técnica y Calidad, SA	159.492	2004	GISA
24	Ejecución de las obras del proyecto modificado núm. 1 de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Bifurcación, tramo Bifurcación - Fira. Clave: TM-00509.5A-M1	Modificado	Obra	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	6.676.768	2006	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
25	Ejecución de las obras del proyecto modificado núm. 1 del intercambiador de Sagrera Meridiana de la L9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-00509.7-M1	Modificado	Obra	UTE Intercanviador Sagrera (Isolux Wat, SA, & Scrinser, SA, & Comsa Empresa Constructora, SA)	3.545.479	2006	GISA
26	Entre IFERCAT, GISA y UTE GORG del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona, subtramo Pozo Tuneladora Parc Logístic - Zona Universitària	Modificado	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	Ejecución de las obras del proyecto modificado núm. 1 de la Línea 9. Tramos 1º y 2º. Subtramo Llobregat - Fira. Estaciones. Clave: TM-00509.6B/5F-M1	Modificado	Obra	UTE L9 Llobregat - Fira (Necso Entrecanales Cubiertas, SA, & Dragados Obras y Proyectos, SA, & Comsa, SA, & Sorigué, SA)	51.694.265	2007	GISA
28	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 1 de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo: Bifurcación Fira. Clave: TM-00509.5A-C1	Negociado sin publicidad	Obra	UTE L9 HOSPITALET (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	10.688.405	2007	GISA
29	Ejecución de las obras del proyecto modificado núm. 1 del ATC, señalización y PCC de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.1-M1	Modificado	Obra	UTE Siemens, SA & Dimetronic, SA	2.271.834	2007	GISA
30	Consultoría y asistencia técnica para la implantación de los procedimientos de gestión de funcionalidades y de seguridad previos a la puesta en explotación de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Abierto	Servicios	EGIS RAIL, SA	941.309	2007	IFERCAT
31	Asistencia técnica para la realización de un estudio de investigación y asesoramiento en temas estructurales de la Línea 9 del Metro de Barcelona y de otras grandes infraestructuras gestionadas por GISA. Clave: E21-TM-00509	Negociado sin publicidad	Servicios	Universidad Politécnica de Cataluña	864.000	2007	GISA
32	Trabajos de testificación, análisis e interpretación de sondeos mecánicos de la Línea 9 del Metro	Negociado sin publicidad	Servicios	Instituto Geológico de Cataluña	177.098	2007	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
33	Contrato de consultoría y asistencia para la elaboración de los estudios necesarios para determinar el modelo y los requerimientos para la explotación de la infraestructura de la Línea 9 del ferrocarril metropolitano de Barcelona, así como la asistencia jurídica en su determinación	Negociado sin publicidad	Servicios	J&A Garrigues, SL	25.400	2007	IFERCAT
34	Consultoría para el análisis y el diagnóstico del diseño de los sistemas de información de la Línea 9 del Metro de Barcelona orientado a la elaboración de un futuro Sistema de Información Geográfica (GIS)	Negociado sin publicidad	Servicios	Unitronics Comunicaciones, SAU	25.400	2007	IFERCAT
35	Asistencia técnica para la redacción del estudio de revisión y ampliación del pliego de condiciones técnicas referente a la construcción de muros pantalla de la Línea 9 del Metro. Clave: E14-TM-00509	Menor	Servicios	Consultor de Ingeniería Civil, SA	10.300	2007	GISA
36	Asistencia técnica para la redacción del estudio sobre varios aspectos de los muros pantalla perimetrales de las obras del tramo Bifurcación - Fira de la Línea 9 del Metro. Clave: E13-TM-00509	Menor	Servicios	Consultor de Ingeniería Civil, SA	5.600	2007	GISA
37	Contrato de concesión de obra pública para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de determinadas infraestructuras del Tramo I de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-08402.1	Abierto	Concesión de obra pública	FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Prenaica, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Concessió Estacions Aeroport L9, SA	4.115.985.917	2008	IFERCAT
38	Contrato de concesión de obra pública para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de determinadas infraestructuras del Tramo IV de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-08402.4	Abierto	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SL, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Quatre, SA	2.593.168.737	2008	IFERCAT
39	Suministro de energía eléctrica para la puesta en funcionamiento de la L9	Abierto	Suministros	Endesa Energía, SA	2.719.647	2008	IFERCAT
40	Asistencia técnica para la redacción de un estudio para la investigación y asesoramiento en temas geotécnicos de la Línea 9 del Metro de Barcelona y otras grandes infraestructuras gestionadas por GISA. Clave: E23-TM-00509	Negociado sin publicidad	Servicios	Centro Internacional de Métodos Numéricos en Ingeniería (CIMNE)	411.880	2008	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
41	Consultoría y asistencia técnica para la implantación de los procedimientos de gestión de funcionalidades y de seguridad previos a la puesta en explotación de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Modificado	Servicios	EGIS RAIL, SA	181.210	2008	IFERCAT
42	Contratación de los trabajos de consultoría para el análisis y el diagnóstico del diseño de los sistemas de información de la Línea 9 del Metro de Barcelona orientado a la elaboración de un futuro Sistema de Información Geográfica (GIS)	Prórroga	Servicios	Unitronics Comunicaciones, SA	0	2008	IFERCAT
43	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 5 de losa intermedia en el macropozo. Conexión con triángulo. Espacios interiores al pozo de introducción de Gorg. Clave: TM-00509.3-C5	Negociado sin publicidad	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	Dirección conjunta de las obras: Sistemas de telecomunicaciones de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.6; Subestaciones de tracción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.7; Subestaciones receptoras de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.8 y Sistema de distribución de energía de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.9	Abierto	Servicios	UTE Enercom 2 L9 (Auditorías e Ingenierías, SAU, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA)	9.925.588	2009	GISA
45	Prórroga del servicio de consultoría y asistencia para la implantación del procedimiento de gestión y funcionalidad y de seguridad previos a la puesta en explotación de la L9	Prórroga	Servicios	EGIS RAIL, SA	470.654	2009	IFERCAT
46	Asistencia y asesoramiento jurídicos en relación con la Línea 9 del ferrocarril metropolitano de Barcelona. Clave: ITM-09246	Abierto	Servicios	J&A Garrigues, SL	150.000	2009	IFERCAT
47	Asistencia y asesoramiento en relación con la regularización patrimonial de los terrenos de la Línea 9 del ferrocarril metropolitano de Barcelona	Negociado sin publicidad	Servicios	Core Solutions, SL	39.875	2009	IFERCAT
48	Ejecución e instalación de 4 soportes informativos tipo OPPI modelo Pal-li para información de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Menor	Servicios	Corporación Europea Mobiliario Urbano, SA (CEMUSA)	22.403	2009	IFERCAT

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
49	Servicios de asesoramiento y gestión en el proceso de obtención para IFERCAT de la propiedad de los terrenos ocupados por la Cochera (taller de L9 de Barcelona en la Zona Franca de Barcelona), propiedad en la actualidad del Ayuntamiento de Barcelona. Estudio de la situación y propuesta de actuación, redacción y supervisión de la documentación a presentar, seguimiento del trámite, intervención ante las instancias que sean necesarias (Consortio de la Zona Franca de Barcelona, Registro de la Propiedad, Ayuntamiento de Barcelona, etc.) durante el tercer trimestre de 2009	Pedido	Servicios	M.T.V.	4.700	2009	IFERCAT
50	Servicios de asesoramiento y gestión en el proceso de obtención para IFERCAT de la propiedad de los terrenos ocupados por la Cochera - Taller de la L9 del Metro de Barcelona en la Zona Franca, propiedad en la actualidad del Ayuntamiento de Barcelona. Estudio de la situación y propuesta de actuación, redacción y supervisión de la documentación a presentar, seguimiento del trámite, intervención ante las instancias que sean necesarias durante el cuarto trimestre de 2009	Pedido	Servicios	M.T.V.	3.400	2009	IFERCAT
51	Contrato de concesión de obra pública para la construcción, conservación, mantenimiento y explotación de determinadas infraestructuras del Tramo II de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Abierto	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Comsa Emte Concesiones, SL, & Acsa Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Dos, SA	3.184.971.390	2010	IFERCAT
52	Ejecución de las obras del Centro Intermodal de El Baix Llobregat en El Prat de Llobregat. Clave: TM-00509.6A2-C1	Restringido	Obra	UTE Comsa, SA, & Dragados, SA, & FCC Construcción, SA	59.077.339	2010	GISA
53	Suministro energía eléctrica L9	Negociado sin publicidad	Suministros	Endesa Energía, SA	3.712.542	2010	IFERCAT
54	Cesión parcial del contrato: Ejecución de las obras del proyecto modificado núm. 2 de las obras del túnel del tramo Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-00509.4F2	Modificado	Obra	UTE Túnel Mandri (Dragados, SA & Acciona Infraestructuras, SA & Comsa, SA & ACSA Obras e Infraestructuras, SA)	1.508.621	2010	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
55	Prórroga del servicio de asistencia y asesoramiento jurídicos en relación con la L9	Prórroga	Servicios	J&A Garrigues, SL	112.500	2010	IFERCAT
56	Programa Convenio CCOO-GISA 2º tramo Línea 9, Prórroga del Convenio de colaboración entre el Departamento de Trabajo y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña, GISA y REGSA, y las Federaciones Nacional de Metal, Construcción y Afines de la Unión General de Trabajadores de Cataluña y de Industrias de la Construcción y la Madera de Comisiones Obreras de Cataluña	Menor	Servicios	Federación Nacional, Metal, Construcción y Afines de la Unión General de Trabajadores de Cataluña	81.511	2010	GISA
57	Programa Convenio CCOO-GISA 1º tramo Línea 9, Prórroga del Convenio de colaboración entre el Departamento de Trabajo y el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalidad de Cataluña, GISA y REGSA, y las Federaciones Nacional de Metal, Construcción y Afines de la Unión General de Trabajadores de Cataluña y de Industrias de la Construcción y la Madera de Comisiones Obreras de Cataluña	Menor	Servicios	Federación de Industrias de la Construcción y la Madera de Comisiones Obreras de Cataluña	81.511	2010	GISA
58	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la redacción del proyecto complementario núm. 2. Superestructura, vía y catenaria Macropozo - Havaneres. Clave: TM-00509.9-C2	Negociado sin publicidad	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SAU	42.800	2010	GISA
59	Honorarios en concepto de asistencia y asesoramiento sindical a los trabajadores, en materia laboral y de prevención de riesgos, en las obras de la Línea 9, 3 y 5 del Metro, de acuerdo con la cláusula segunda B del Convenio entre GISA y esta Federación Sindical, de fecha 14.5.08, prorrogado el 14.5.2009. Período del 1.12.2009 al 31.5.2010	Pedido	Servicios	Federación de Industrias de la Construcción y la Madera de Comisiones Obreras de Cataluña	40.553	2010	GISA
60	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la redacción del proyecto modificado núm. 5 Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo. Terminal entre pistas - PK 4+500. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6A1.A-M5	Negociado sin publicidad	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SAU	25.300	2010	GISA

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
61	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la división del proyecto complementario núm. 1: Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos de estructura interior, vía y catenaria del túnel 2. Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos de estructura interior, vía y catenaria del túnel 2. Tramo pozo C/ Motors - Zona Universitària. Adaptación de tuneladora y pozos. Clave: TM-00509.5E-C1; Proyecto complementario 2, Línea 9 tramo pozo C/ Motors - Zona Universitària. Clave: TM-00509.5E-C1 en: Proyecto complementario núm. 1 Línea 9 del Metro de Barcelona	Negociado sin publicidad	Servicios	Payma Cotas, SAU	23.030	2010	GISA
62	Asistencia y asesoramiento en relación con la regularización patrimonial de los terrenos de los tramos 2 y 3 de la Línea 9	Menor	Servicios	Core Solutions, SL	17.950	2010	IFERCAT
63	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 3º Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estaciones de Sanllehy, Guinardó y Maragall. Estructuras interiores y urbanizaciones. Clave: TM-00509.4D-BIS.1	Menor	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SAU	17.241	2010	GISA
64	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la redacción del proyecto complementario núm. 1 Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 3º Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estación Sanllehy. Desviaciones de tráfico y servicios afectados. Clave: TM-00509.4D-C1	Menor	Servicios	Auditorías e Ingenierías, SAU	14.224	2010	GISA
65	Asesoramiento para la redacción de un pliego de cláusulas técnicas para el suministro de energía eléctrica en la Línea 9 del Metro de Barcelona	Menor	Suministros	Idom, Enginyeria i Sistemes, SA	9.444	2010	IFERCAT
66	Consultoría y asistencia en la formalización de la adquisición del suelo necesario para la cochera de la Zona Franca de la Línea 9 del Metro de Barcelona	Menor	Servicios	M.T.V.	9.000	2010	IFERCAT
67	Servicios de consultoría y asistencia en la relación con Red Eléctrica de España, SAU, por la localización dentro del edificio de taller cochera de la Zona Franca de la Línea 9 del Metro de Barcelona de una subestación de transporte y distribución de energía eléctrica para alimentar la L9; establecimiento de la figura jurídica que dé cobertura a la presencia permanente de REE en el edificio y establecimiento de las condiciones económicas de la permanencia en la finca en la vida útil de la instalación mediante un convenio regulador, durante el primer trimestre de 2010.	Pedido	Servicios	M.T.V.	3.800	2010	IFERCAT

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
68	Servicios de asesoramiento y gestión en el proceso de obtención para IFERCAT de la propiedad de los terrenos ocupados por la cochera taller de la L9 en la Zona Franca de Barcelona	Pedido	Servicios	M.T.V.	2.700	2010	IFERCAT
69	Servicio de asesoramiento y gestión en el proceso de obtención para IFERCAT de la propiedad de los terrenos ocupados por la cochera taller de la Línea 9 del Metro de Barcelona en la Zona Franca de Barcelona, propiedad en la actualidad del Ayuntamiento de Barcelona. Estudio de la situación y propuesta de actuación, redacción y supervisión de la documentación a presentar, seguimiento del trámite e intervención ante las instancias que sean necesarias (Consortio de la Zona Franca de Barcelona, Registro de la Propiedad, Ayuntamiento de Barcelona, etc.) durante el primer trimestre de 2010	Pedido	Servicios	M.T.V.	1.900	2010	IFERCAT
70	Servicios de asesoramiento y gestión en el proceso de obtención para IFERCAT de la propiedad de los terrenos ocupados por la cochera taller de la Línea 9 del Metro de Barcelona en la Zona Franca de Barcelona, propiedad en la actualidad del Ayuntamiento de Barcelona. Estudio de la situación y propuesta de actuación, redacción y supervisión de la documentación a presentar, seguimiento del trámite e intervención ante las instancias que sean necesarias (Consortio de la Zona Franca de Barcelona, Registro de la Propiedad, Ayuntamiento de Barcelona, Autoridad Portuaria de Barcelona, catastro, etc.), durante el segundo trimestre de 2010	Pedido	Servicios	M.T.V.	1.800	2010	IFERCAT
71	Suministro de agua de Barcelona correspondiente al Tramo IV: Església, Llefià, Bon Pastor y La Salut	Pedido	Suministros	Sociedad General de Aguas de Barcelona, SA	1.223	2010	IFERCAT
72	Servicios de consultoría y asistencia en relación con Red Eléctrica Española, SA, para la localización dentro del edificio de taller cochera de la Zona Franca de la Línea 9 del Metro de Barcelona de una subestación de transporte y distribución de energía eléctrica para alimentar la L9; establecimiento de la figura jurídica que dé cobertura a la presencia permanente de REE en el edificio y establecimiento de las condiciones económicas de la permanencia en la finca en la vida útil de la instalación mediante un convenio regulador, durante el segundo trimestre de 2010	Pedido	Servicios	M.T.V.	800	2010	IFERCAT
73	Prórroga del servicio de asistencia y asesoramiento en relación con la regularización patrimonial de los terrenos de la L9	Prórroga	Servicios	Core Solutions, SL		2010	IFERCAT

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
74	Modificación del contrato de concesión de obra pública de las estaciones del Tramo I	Modificado	Concesión de obra pública	FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Concessió Estacions Aeroport L9, SA	-	2010	IFERCAT
75	Modificación del contrato de concesión de obra pública de las estaciones del Tramo I	Modificado	Concesión de obra pública	FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Concessió Estacions Aeroport L9, SA	-	2010	IFERCAT
76	Modificación del contrato de concesión de obra pública de las estaciones del Tramo IV	Modificado	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Quatre, SA	-	2010	IFERCAT
77	Modificación del contrato de concesión de obra pública de las estaciones del Tramo IV	Modificado	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Quatre, SA	-	2010	IFERCAT
78	Modificación del contrato de concesión de obra pública de las estaciones del Tramo IV	Modificado	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Quatre, SA	(73.218.806)	2010	IFERCAT

Núm. exp.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
79	Modificación del contrato de concesión de obra pública de las estaciones del Tramo I	Modificado	Concesión de obra pública	FCC, Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Concessió Estacions Aeroport L9, SA	(132.210.676)	2010	IFERCAT
80	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo PK 4+500 – Llobregat. Infraestructura y estaciones. Clave: TM-00509.6A2	Modificado	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	Contrato de servicios para la asistencia técnica de unidad de evaluación y supervisión de proyecto y obra (UASPO). Concesión. Estaciones y determinadas infraestructuras del tramo 2º de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-08402.2	Abierto	Servicios	UTE Tec-Cuatro, SA, & Técnica y Proyectos, SA	3.029.584	2011	GISA
82	Contrato de servicios para la dirección de las obras del proyecto de ejecución del Centro Intermodal de El Baix Llobregat en el Prat de Llobregat. Clave: TM-00509.6A2-C1	Negociado sin publicidad	Servicios	UTE Intermodal del Prat (Agua y Estructuras, SA, & Cesar Portela, SLU, & A.B.F. & J.M.B.)	1.333.966	2011	GISA
83	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 2. Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º. Aeroport - Parc Logístic. Subtramo: PK 4+500 - Llobregat. Acondicionamiento pozos evacuación y otras obras complementarias. Clave: TM-00509.6A2-C2	Abierto	Obra	UTE FCC Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA	8.770.345	2012	Inf.cat
84	Ejecución de las obras del proyecto de red de transmisión inalámbrica de banda ancha de la Línea 9 del Metro de Barcelona para la transmisión en tiempo real de vídeo embarcado Fase II: tramo I y tramo II. Clave: TM-02609.1-C1.2A	Abierto	Obra	UTE Emte Sistemas, SA, & Teyco, SL	4.033.425	2012	Inf.cat
85	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 4 de obras de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos de estructura interior, vía y catenaria del túnel 2. Tramo Pozo C/ Motors - Zona Universitària. Puertas, sectorización y otros elementos auxiliares (pago concesionario). Clave: TM-00509.5E-C4	Negociado sin publicidad	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.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
86	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la ingeniería de integración de los sistemas e infraestructuras, y coordinación de pruebas de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramos I y II. Clave: TM- 02609.0-T1	Abierto	Servicios	UTE ATI 4 L9 (Auditorías e Ingenierías, SAU, & Sener, Ingeniería y Sistemas, SA)	2.151.470	2013	Inf.cat
87	Modificación concesión Tramo II. Segundo reequilibrio. Clave: TM- 08402.2	Modificado	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL, & Comsa Emte Concesiones, SL, & Acsa Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Dos, SA	124.373.223	2014	IFERCAT
88	Modificación concesión Tramo I. Tercer reequilibrio. Clave: TM-08402.1	Modificado	Concesión de obra pública	FCC, Construcción, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Copisa, Constructora Pirenaica, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Concessió Estacions Aeroport L9, SA	82.812.637	2014	IFERCAT
89	Modificación concesión Tramo IV. Segundo reequilibrio. Clave: TM- 08402.4	Modificado	Concesión de obra pública	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes & Acciona Infraestructuras, SA, & Comsa, Concesiones, SA, & ACSA, Obras e Infraestructuras, SA, que constituyeron la empresa concesionaria Línia Nou Tram Quatre, SA	52.003.455	2014	IFERCAT
90	Ejecución de las obras del proyecto de acondicionamiento del acceso a la estación Aeroport T2 y otros trabajos para la puesta en servicio del tramo Aeroport T1 - Zona Universitària. Clave: TM-00509.47	Abierto	Obra	UTE CRC Obras y Servicios, SL, & Ingeniería y Servicios Ferroviarios, SA	1.624.845	2015	Inf.cat
91	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 2 Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos de estructura interior, vía y catenaria del túnel 2. Tramo Pozo c/ Motors - Zona Universitària. Traslado de instalaciones y reposiciones en Parc Logístic. Clave: TM-00509.5E-C2	Modificado	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.	Descripción del contrato	Procedimiento de adjudicación	Tipo de contrato	Adjudicatario	Importe adjudicado	Año	Órgano
92	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la redacción del Plan general de obsolescencia de la L9 del Metro de Barcelona. Clave: E11-TM-02609	Abierto	Servicios	Sener, Ingeniería y Sistemas, SA	248.000	2015	IFERCAT
93	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la investigación y asesoramiento en temas geotécnicos de la Línea 9 del Metro de Barcelona y otras grandes infraestructuras gestionadas por Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU. Clave: AT.TM-00509 (CIMNE 2015)	Negociado sin publicidad	Servicios	Centro Internacional de Métodos Numéricos en Ingeniería (CIMNE)	85.000	2015	Inf.cat
94	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo de mejora de la accesibilidad de la estación de Zona Universitària a intercambiador L9-L3 desde la acera lado montaña de la avenida Diagonal. Clave: TM-14338	Abierto	Servicios	AUDINGINTRAESA, SA	71.260	2015	Inf.cat
95	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 2 de ejecución de las obras del túnel del tramo 2º, Parc Logístic - Zona Universitària de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Pozo de explotación tuneladora Campus Sud. Clave: TM-00509.5G-C2-M1	Modificado	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	Redacción del proyecto y ejecución de las obras de la ATC: señalización y PCC de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Clave: TM-02609.1-M3	Modificado	Obra	UTE Siemens, SA, & Dimetric, SA	550.611	2016	Inf.cat
97	Ejecución de las obras del proyecto de mejora de los puestos de trabajo de los talleres y cocheras de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Fase 1. Clave: TM-00509.53.1	Negociado sin publicidad	Obra	Dragados, SA	195.542	2016	Inf.cat
98	Contrato de servicios para la asistencia técnica para la investigación y asesoramiento en temas geotécnicos de la Línea 9 del Metro de Barcelona y otras grandes infraestructuras gestionadas por Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU. Clave: AT.TM-00509 (CIMNE 2016)	Negociado sin publicidad	Servicios	Centro Internacional de Métodos Numéricos en Ingeniería (CIMNE)	80.000	2016	Inf.cat

Importes en euros, IVA excluido. Entre paréntesis, importes de las modificaciones negativas.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la lista de contratación facilitada por la entidad en cada ejercicio.

#### 4.4. CUADRO RESUMEN DE LAS OBSERVACIONES DE CONTRATACIÓN

**Cuadro 18. Observaciones relativas a la contratación. Periodo 2000-2016**

Aspecto al cual se refiere la observación	Expedientes afectados por la observación	
	Código del expediente de la muestra*	Número de expedientes
<i>Procedimiento abierto y restringido</i>		
Criterios de adjudicación:		
a) Puntuación y ponderación	2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16, 18, 20, 22, 23, 44, 81, 83, 84, 86, 90, 92 y 94	20
b) Definición:		
Criterio de experiencia en obras anteriores	2, 3, 4, 5, 13, 14, 15, 16 y 22	9
Criterio económico basado en precios medios	18, 20, 22 y 23	4
Criterio de elementos personales y materiales	52, 81, 83, 84, 86, 90 y 94	7
Criterio de servicios complementarios y mejoras tecnológicas	52, 81, 83, 84 y 86	5
c) Valoración	37, 38, 44, 46, 52, 81, 83, 84, 86, 90, 92 y 94	12
Sistema de financiación en los contratos de obra	90	1
Justificación de la valoración técnica	39, 44, 46, 81, 83, 84, 86, 90, 92 y 94	10
Ofertas con valores presuntamente anormales o desproporcionados:		
a) Determinación	51, 52, 81, 83, 84, 86, 90, 92 y 94	9
b) Motivación de la exclusión	52, 83 y 84	3
c) Propuesta y resolución de exclusión	52, 83, 84, 86 y 90	5
<i>Procedimiento negociado sin publicidad</i>		
Justificación del procedimiento	6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 31 y 93	9
Elaboración de pliegos de bases	1, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 17, 19, 21, 28, 31, 32, 33, 34, 40, 43 y 85	19
Negociación	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 y 98	27
<i>Otras observaciones</i>		
Modificación de los contratos:		
a) Previsión en el contrato original	24, 25, 26, 27, 29, 41, 54, 80, 91, 95 y 96	11
b) Condiciones que se modifican	26, 27, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 87, 88, 89, 95 y 96	14
c) Requisitos de imprevisibilidad y de interés público	27, 54, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 91 y 96	11
Oficina Técnica de Evaluación	83, 84, 86, 90, 92 y 94	6
Tipología de los contratos	37, 38 y 51	3
Garantías	2, 3, 13, 14, 18, 19, 20, 28 y 43	9
Comunicación al Registro público de contratos	30, 33, 34, 39, 41, 42, 45, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 87, 88 y 89	16
Fraccionamiento	35, 36, 47, 49, 50, 62, 63, 64, 66, 68, 69 y 70	12
Prohibición de contratar	**	1

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la fiscalización de la contratación correspondiente a cada ejercicio.

\* El número de expediente es el que consta en el anexo 4.3.

\*\* El expediente corresponde a la clave de obra TM-02609.0. Adjudicataria: UTE ATI 4 L9 (véase el apartado 2.1.4.3).

#### 4.5. CONCILIACIÓN DE LOS COSTES DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA 9 CON LA CONTABILIDAD

La conciliación entre los costes de construcción de la L9 que constan en el cuadro 6 y el importe de los costes directos de la L9 que constan registrados en los estados financieros de IFERCAT a 31 de diciembre de 2016 es la siguiente:

**Cuadro 19. Conciliación de los costes de construcción de la L9 con la contabilidad de IFERCAT a 31 de diciembre de 2016**

Concepto	Obra presupuestaria	Obra concesionada	Total a 31.12.2016
Importe certificado	2.743.604.550	1.947.611.855	4.691.216.405
Estudios y proyectos*	26.661.619	16.513.379	43.174.998
Expropiaciones y servicios afectados*	30.824.015	23.030.000	53.854.015
Convenios	7.789.892	-	7.789.892
Reinversión	-	198.042	198.042
<b>Total (sin costes financieros)</b>	<b>2.808.880.076</b>	<b>1.987.353.276</b>	<b>4.796.233.352</b>
Costes financieros	717.827.679	1.402.410.502	2.120.238.181
<b>Total coste de construcción de la L9 (cuadro 6)</b>	<b>3.526.707.755</b>	<b>3.389.763.778</b>	<b>6.916.471.533</b>
Inmovilizado material	3.150.982.508	2.269.249.590	5.420.232.098
Gastos financieros no capitalizadas	437.680.877	1.077.818.849	1.515.499.726
Gastos de mantenimiento sustitutivo estaciones	-	198.042	198.042
<b>Total costes directos L9 contabilidad de IFERCAT</b>	<b>3.588.663.385</b>	<b>3.347.266.481</b>	<b>6.935.929.866</b>
<b>Diferencia (de más/menos en contabilidad)</b>	<b>61.955.630</b>	<b>(42.497.297)</b>	<b>19.458.333</b>
<b>Partidas de conciliación:</b>			
a) Importes no registrados en contabilidad:			
- Importe certificado en el ejercicio 2002 (claves de obra TM-00509.2 y TM-00509.3) registrado en la contabilidad de GISA	38.657.606		
- Importe repercutido a ADIF correspondiente al muro pantalla de la futura estación del TAV de La Sagrera, dado de baja del inmovilizado	6.875.000		
- Convenios urbanización espacios afectados L9 (Ayuntamiento de El Prat de Llobregat e IMPSOL)	4.437.892		
- Proyectos registrados en la contabilidad de GISA	3.658.452		
- Importe certificado a 31.12.2016, Tramo I de las obras de las estaciones aplazadas		32.463.112	
- Importe certificado a 31.12.2016, tramos I y II (claves de obra TM-00509.23 y TM-02609.20)		1.101.701	
- Coste proyectos incluido en los contratos de concesión como otros costes de inversión, que forma parte de los costes indirectos que cubre la tarifa técnica		8.934.931	
b) Importes no incluidos en el coste de construcción:			
- Importe activado en el inmovilizado no incluido en las certificaciones de los contratos de obra	(73.833.630)		
- Construcciones en explotación activadas con cargo a la amortización acumulada	(41.694.016)		
- Mobiliario urbano	(22.403)		
- Servicios afectados y expropiaciones	(34.531)		
- Construcciones e instalaciones, Tramo IV		(2.447)	

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

#### 4.6. MUESTRA DEL GRADO DE EJECUCIÓN DE LAS OBRAS PRESUPUESTARIAS FISCALIZADA

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las veintiocho claves de obra fiscalizadas con relación a la ejecución de las obras presupuestarias hasta el 31 de diciembre de 2016 (véase el apartado 2.2.2.1). Los resultados de su fiscalización constan en el apartado 2.2.4.1, subapartado Coste de la inversión.

**Cuadro 20. Muestra de las claves de obra fiscalizadas con relación al grado de ejecución de las obras presupuestarias**

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.2	Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor - Can Zam. Infraestructura y estaciones	UTE Línea 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	Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º, Bon Pastor - Gorg. Infraestructura y estaciones	UTE Línea 9 del FMB (posteriormente 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la línea 9 del metro de Barcelona. Tramo 3º Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estaciones: Zona Universitària, Campus Nord, Manuel Girona, y pozos de ventilación	Corsán-Corviam Construcción, SA	35.643.208	943.335	(97,4)	-	-	-	-	943.238

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.4B	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la línea 9 del metro de Barcelona. Tramo 3º Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estaciones: Prat de la Riba, Sarrià, Mandri, y pozos de ventilación	UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón, 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la línea 9 del metro de Barcelona. Tramo 3º Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estaciones: Putxet, Lesseps, Muntanya, y pozos de ventilación	UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón, 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la línea 9 del metro de Barcelona. Tramo 3º Zona Universitària - Sagrera Meridiana. Estaciones: Sanllehy, Guinardó, Maragall, y pozos de ventilación	UTE Estacions Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón, 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	Ejecución de las obras de túnel del tramo Zona Universitària - Sagrera Meridiana de la Línea 9 del Metro de Barcelona	UTE Línia 9 (FCC Construcción, SA, & Copcisa, SA, & Obrascón Huarte Laín, SA, & Ferrovial Agroman, SA, & Copisa Constructora Pirenaica, SA)	127.168.940	122.686.817	(3,5)	11.641.184	-	-	-	134.327.998

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.4F2	Cesión parcial del contrato: Ejecución de las obras del proyecto modificado núm. 2 de las obras del túnel del tramo 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la línea 9 del metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Bifurcación, tramo Bifurcación - 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	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 1 de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Bifurcación - 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	Ejecución de las obras del proyecto complementario de Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Bifurcación - Fira. Mejoras del terreno	UTE L9 Hospitalet (Comapa & Copisa Constructora Pirenaica, SA, & FCC Construcción, SA)	4.145.789	5.854.559	41,2	-	-	-	-	5.854.600

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.5A-C3	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 3 del proyecto constructivo de Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo: Bifurcación - 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la línea 9 del metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Pozo de ataque c/ Motors - Zona Franca ZAL (final cocheras). Infraestructura, estaciones, talleres y cocheras	UTE L-9 Viaducto (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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos de estructura interior, vía y catenaria del túnel 2. Tramo Pozo 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	Cesión parcial del contrato para la ejecución de las obras de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Parc Logístic - Fira. Estación 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

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.5G	Ejecución de las obras de túnel del Tramo 2º, Parc Logístic - Zona Universitària de la Línea 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo: Terminal entre pistas - PK 4+500. Infraestructura y estaciones	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scrinser, 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	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 1 de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo: Aeroport - PK 4+500. Infraestructura y estaciones. Pozos y estructuras	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scrinser, 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º, Aeroport - Parc Logístic. Subtramo PK 4+500 – Llobregat. Infraestructura y estaciones	UTE Túnel Aeroport II (FCC Construcción, SA, & Scrinser, 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

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.6B/5F	Ejecución conjunta de las obras: tramo 2º, Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Parc Logístic - Fira. Clave: TM-00509.5F y Tramo 1º, Aeroport-Parc Logístic. Subtramo Llobregat - Parc Logístic. Infraestructura y estaciones. Clave 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	Ejecución de las obras del proyecto complementario núm. 1 de Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramos 1º y 2º. Subtramo Llobregat - Fira. Salidas de emergencia	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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Subtramo Sagrera - Pozo Tuneladora (zona final Sagrera TAV - Bon Pastor). Infraestructura y estaciones	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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Acceso al triángulo ferroviario. Infraestructura y estaciones	UTE Triangle Línia 9 (FCC Construcción, SA & Ferroviaria 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

Clave de obra	Adjudicación			Ejecución						
	Descripción contrato	Nombre adjudicatario	Aprobado*	Obra	Ejec. obra (%)	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
TM-00509.35.1	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de superestructura, vía y catenaria del tramo Nueva Terminal Sur (aeropuerto) Prat Eixample Norte de Línea 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	Redacción del proyecto y ejecución de las obras de la ATC, señalización y PCC de la Línea 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	Redacción del proyecto y ejecución de las obras del sistema de cierre de andenes de la Línea 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	Ejecución conjunta de la redacción del proyecto y de la ejecución de las obras de las claves TM-02609.6, TM-02609.7, TM-02609.8 y 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	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de alimentación provisional de Línea 9 del Metro de Barcelona desde 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
<b>Total</b>			<b>2.196.982.405</b>	<b>2.003.568.897</b>	<b>(8,8)</b>	<b>388.419.873</b>	<b>56.546.058</b>	<b>20.286.933</b>	<b>181.554</b>	<b>2.469.003.132</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

\* El importe aprobado incluye el importe de adjudicación de los contratos más las correspondientes modificaciones y prórrogas aprobadas durante el período 2000-2016.

#### **4.7. MUESTRA DE OBRAS CONCESIONADAS CERTIFICADAS DURANTE LA CONCESIÓN FISCALIZADA**

En el siguiente cuadro se muestra el detalle de las doce claves de obra fiscalizadas con relación a las obras concesionadas certificadas durante la concesión hasta el 31 de diciembre de 2016 (véase el apartado 2.2.2.2). Los resultados de su fiscalización constan en el apartado 2.2.4.1, subapartado Coste de la inversión.

**Cuadro 21. Muestra de claves de obra fiscalizadas con relación al importe certificado de obras ejecutadas durante la concesión**

Tramo	Adjudicatario	Empresa concesionaria	Clave de obra del contrato de concesión	Muestra de claves de obra incluidas en los contratos de concesión	Descripción contrato	Obra	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
Tramo I	FCC Construcción, SA & Obrascón Huarte Lain, SA & Copisa, Constructora Pirenaica, SA	Concessió Estacions Aeroport L9, SA	TM-08402.1.	TM-00509.6A1.A	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º Aeroport - Parc Logístic. Subtramo: Terminal entre pistas - PK 4+500. Estaciones.	27.469.461	(1.124.942)	-	-	-	26.344.519
				TM-00509.6A2	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 1º. Aeroport - Parc Logístic. Subtramo PK 4+500 – Llobregat. Estaciones.	159.091.988	67.597.133	-	-	-	226.689.121
				TM-00509.28	Ejecución de las obras de acondicionamiento e instalaciones de las estaciones de Sant Cosme, Pl. Catalunya (El Prat), Intermodal (El Prat-RENFE), Eixample Norte y Verge de Montserrat de la Línea 9 del Metro de Barcelona.	56.071.464	3.853.448	-	-	-	59.924.913
				TM-00509.6B/5F	Ejecución conjunta de las obras: Tramo 2º. Parc Logístic - Zona Universitària. Subtramo Parc Logístic - Fira, y Tramo 1º. Aeroport - Parc Logístic. Subtramo Llobregat - Parc Logístic. Estaciones.	18.810.381	2.956.282	-	-	-	21.766.664

Tramo	Adjudicatario	Empresa concesionaria	Clave de obra del contrato de concesión	Muestra de claves de obra incluidas en los contratos de concesión	Descripción contrato	Obra	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
Tramo II	Cat Desenvolupament de Concessions Catalanes, SL & Comsa Emte Concessions, SL & Acsa Obras e Infraestructuras, SA	Línia Nou Tram Dos, SA	TM-08402.2.	TM-00509.23	Ejecución de las obras de acondicionamiento e instalaciones de las estaciones: Zona Franca Litoral, Zona Franca Port, Zona Franca ZAL, Nueva Estación ZAL.	38.133.481	-	-	-	-	38.133.481
				TM-00509.25	Ejecución de las obras de acondicionamiento e instalaciones de las estaciones: Gornal, Torrassa, Collblanc.	39.357.431	-	-	-	-	39.357.431
				TM-00509.5E	Ejecución de las obras del proyecto constructivo de la L9 del Metro de Barcelona. Tramo 2º. Parc Logístic - Zona Universitària. Complementos de estructura interior, vía y catenaria del túnel 2. Tramo Pozo c/ Motors - Zona Universitària.	27.863.096	9.246.478	-	-	-	37.109.574
				TM-00509.5G	Ejecución de las obras de túnel del Tramo 2º Parc Logístic - Zona Universitària. de la Línea 9 del Metro de Barcelona.	19.681.347	6.839.273	-	-	-	26.520.619

Tramo	Adjudicatario	Empresa concesionaria	Clave de obra del contrato de concesión	Muestra de claves de obra incluidas en los contratos de concesión	Descripción contrato	Obra	Revisión de precios	Indemnización	Compensación financiera	Otros conceptos certificados	Total certificado a 31.12.2016
Tramo 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	Ejecución de las obras de construcción de la estación Sagrera TAV.	48.655.952	3.482.739	-	-	-	52.138.691
				TM-00509.3	Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º. Bon Pastor - Gorg. Estaciones.	5.869.862	(481.173)	-	-	-	5.388.689
				TM-00509.2	Redacción del proyecto y ejecución de las obras de construcción de la Línea 9 del Metro de Barcelona. Tramo 4º. Bon Pastor - Can Zam. Estaciones.	18.072.231	3.233.566	-	-	-	21.305.797
				TM-00509.21/22A	Ejecución de las obras: de acondicionamiento e instalaciones de las estaciones de Gorg, La Salut, Llefià y Bon Pastor de la L9 del Metro de Barcelona	41.008.394	-	-	-	-	41.008.394
<b>Total</b>						<b>500.085.088</b>	<b>95.602.805</b>	-	-	-	<b>595.687.893</b>

Importes en euros, IVA excluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de la información proporcionada por la entidad.

#### 4.8. LOS PEF DE LA LÍNEA 9

A continuación se muestra el detalle de los costes y la financiación de la L9 según los primeros encargos efectuados por la Generalidad a GISA y los diferentes PEF, aprobados todos ellos mediante Acuerdo del Gobierno de la Generalidad. Se incluyen tanto los costes de la inversión y la reinversión, como los costes de explotación (operativos y financieros), así como los recursos que los financian.

**Cuadro 22. Primeros encargos de construcción (2001-2012)**

Concepto	Importe
<b>Ingresos y resto de financiación</b>	
Aportaciones de capital a realizar por la Generalidad	2.281,30
<b>Total ingresos y resto de financiación</b>	<b>2.281,30</b>
<b>Obligaciones económicas</b>	
Inversión inicial	2.281,30
<b>Total obligaciones económicas</b>	<b>2.281,30</b>

Importes en millones de euros, IVA incluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir de los Acuerdos de Gobierno de la Generalidad anteriores al 10 de diciembre de 2002 de encargo de la construcción de la L9 a GISA.

**Cuadro 23. PEF 2003 (2002-2012)**

Concepto	Importe
<b>Ingresos y resto de financiación</b>	
A) Aportaciones de capital a realizar por la Generalidad	3.606,31
B) Desembolso de créditos bancarios	3.369,48
<b>Total ingresos y resto de financiación</b>	<b>6.975,79</b>
<b>Obligaciones económicas</b>	
A) Inversión inicial	3.131,37
B) Intereses de operaciones de endeudamiento	474,94
C) Reembolso en concepto de amortización de préstamos	3.369,48
<b>Total obligaciones económicas</b>	<b>6.975,79</b>

Importes en millones de euros y con IVA incluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del presupuesto de tesorería incluido en el Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de 17 de junio de 2003, de aprobación del PEF de la L9 dentro del PEF de GISA.

**Cuadro 24. PEF 2004 (2002-2053)**

Concepto	Importe	Total
<b>Ingresos y resto de financiación:</b>		
A) Ingresos de explotación		9.406,58
Canon de uso de la infraestructura (a)	8.715,28	
Otros ingresos	691,30	
B) Aportaciones de capital a realizar por la Generalidad (b)		800,00
C) Desembolso de créditos bancarios (c)		13.041,89
<b>Total ingresos y resto de financiación</b>		<b>23.248,47</b>
<b>Obligaciones económicas:</b>		
A) Inversión inicial (d)		2.883,63
B) Inversión en reposición de activos		2.409,04
C) Intereses de operaciones de endeudamiento		4.470,52
D) Gastos de estructura de IFERCAT		142,75
E) Reparto de dividendos (b)		800,00
F) Reembolso en concepto de amortización de préstamos (c)		12.542,53
<b>Total obligaciones económicas</b>		<b>23.248,47</b>

Importes en millones de euros y con IVA incluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Estado de tesorería incluido en el Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de 5 de octubre de 2004, de aprobación del PEF de IFERCAT.

Notas:

- (a) El canon de uso de las infraestructuras corresponde al importe previsto del alquiler a pagar por el operador de la L9 con relación a las infraestructuras que IFERCAT pusiese a su disposición, calculado con un crecimiento anual del 2,5%.
- (b) Las aportaciones de capital de la Generalidad previstas en el PEF por importe de 800,00 M€, está previsto que se desembolsen durante el período constructivo y a la vez se contempla que durante los últimos dieciséis años se devuelva este capital en forma de dividendos.
- (c) El saldo vivo de la financiación bancaria a 31 de diciembre de 2053 es de 499,36 M€ y corresponde a la amortización pendiente en aquella fecha.
- (d) La inversión inicial incluye los gastos financieros intercalares (157,91 M€), que son los que estaba previsto que se pagarían durante la fase de construcción de las obras y se activarían en el inmovilizado como más coste de la inversión.

**Cuadro 25. PEF 2008 (2002-2053)**

Concepto	Importe	Total
<b>Cobros de ingresos, de aportaciones de capital y de financiación ajena:</b>		
A) Ingresos de explotación		14.114,30
Canon ferroviario (a)	3.052,78	
Subvención corriente de la Generalidad (tarifa técnica de concesiones)	9.896,48	
Ingresos de mantenimiento y energía eléctrica (ATM/TMB)	1.145,68	
Otros ingresos no convencionales	19,36	
B) Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña (DPTOP)		700,00
C) Subvenciones de capital de la Administración General del Estado durante el período 2009-2013 (disposición adicional tercera del Estatuto de autonomía de Cataluña)		1.943,05
D) Disposiciones de financiación bancaria (b)		3.815,60
Préstamos del BEI	1.300,00	
Financiación de la tesorería	1.279,80	
Financiación de la reposición de infraestructuras	1.179,08	
Otra financiación bancaria	56,72	
<b>Total cobros</b>		<b>20.572,95</b>
<b>Pagos de inversiones, de gastos y de financiación ajena:</b>		
A) Inversiones		4.981,90
Obra no concesionable (c)	3.027,90	
Reinversión años 2033-2053	1.689,68	
Gastos financieros intercalares (d)	264,32	
B) Pagos de gastos de explotación		11.199,25
Tarifa técnica de concesiones	11.042,21	
Gastos de estructura de IFERCAT	157,04	
C) Pagos de gastos financieros		984,46
D) Amortizaciones de financiación bancaria (b)		3.370,08
Préstamos del BEI	1.300,00	
Financiación de la tesorería	1.271,63	
Financiación de la reposición de infraestructuras	741,73	
Otra financiación bancaria	56,72	
<b>Total pagos</b>		<b>20.535,69</b>
<b>Disponibilidades de caja y saldos pendientes de cobro/pago:</b>		
A) Efectivo en caja a 31 de diciembre de 2053		38,27
B) Hacienda pública		(1,01)
<b>Total disponibilidades de caja y saldos pendientes de cobro/pago</b>		<b>37,26</b>

Importes en millones de euros y con IVA incluido.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Estado de tesorería incluido en el Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de 29 de julio de 2008, de aprobación del PEF de IFERCAT.

Notas:

- Corresponde al canon de uso del túnel.
- El saldo vivo de la financiación bancaria a 31 de diciembre de 2053, fecha de la finalización de la vigencia del PEF, es de 445,52M€ y corresponde a la amortización pendiente en aquella fecha.
- Las inversiones en obra no concesionable incluyen el importe, sin IVA, de las certificaciones de obra, de los servicios afectados y de las expropiaciones.
- Gastos financieros que estaba previsto que se pagarían durante la fase de construcción de las obras y que se activarían en el inmovilizado como más coste de la inversión.

**Cuadro 26. PEF 2010 (2008-2055)**

Concepto	Importe	Total
<b>Cobros de ingresos, de aportaciones de capital y de financiación ajena:</b>		
A) Ingresos de explotación		25.700,20
Canon ferroviario (a)	8.163,00	
Subvención corriente de la Generalidad (tarifa técnica concesiones)	10.815,00	
Ingresos para el mantenimiento de las estaciones y la energía eléctrica (ATM/TMB)	3.420,90	
Cobro inicial de los concesionarios (obras ejecutadas por IFCAT)	1.233,80	
Otros ingresos no convencionales	14,40	
IVA ingresos (160%)	2.053,10	
B) Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña (DPTOP)		700,00
C) Subvenciones de capital de la Administración General del Estado durante el período 2010-2013 (disposición adicional tercera del Estatuto de autonomía de Cataluña)		1.245,00
D) Cobros de financiación bancaria / Tesorería corporativa de la Generalidad		4.321,10
Disposiciones préstamos del BEI	1.800,00	
Préstamo reinversión (b)	1.344,70	
Disposiciones por financiación de la tesorería (póliza de crédito)	1.138,10	
Remuneraciones Tesorería corporativa	38,30	
E) Cobros de IVA (16,0%)		1.513,30
<b>Total cobros</b>		<b>33.479,60</b>
<b>Pagos de inversiones, de gastos y de financiación ajena:</b>		
A) Pago de inversiones		7.172,21
Certificaciones de obra no concesionable de la Línea 9	3.431,95	
Certificaciones de obra entregada a los concesionarios	1.162,15	
Proyectos/reinversiones	1.374,10	
Saldos de proveedores	249,10	
IVA de pagos de inversiones (16,0%)	954,91	
B) Pagos de gastos de explotación		19.024,69
Tarifa técnica de concesiones (c)	12.120,70	
Energía eléctrica	2.115,20	
Mantenimiento de infraestructuras no concesionables	1.938,30	
Gastos de personal	134,90	
Otros gastos	110,10	
IVA de pagos de gastos de explotación (16,0%)	2.605,49	
C) Pagos de gastos financieros		3.589,40
Intereses del BEI	1.430,30	
Préstamo reinversión (b)	1.132,50	
Intereses de póliza de crédito (financiación posterior al periodo constructivo)	1.026,60	
D) Reembolso de créditos		3.533,10
Préstamos del BEI	1.800,00	
Préstamo reinversión (b)	595,00	
Financiación de la tesorería (póliza de crédito)	1.138,10	
E) Impuesto de sociedades		23,70
<b>Total pagos</b>		<b>33.343,10</b>
<b>Disponibilidades de caja y saldos pendientes de cobro/pago:</b>		
A) Disponibilidades de centralización de tesorería ( <i>cash pooling</i> ) periodo 2008-2055		136,50
Saldo final (a 31.12.2055)	354,20	
Saldo inicial (a 31.12.2007)	(217,70)	
<b>Total disponibilidades de caja y saldos pendientes de cobro/pago</b>		<b>136,50</b>

Importes en millones de euros. El IVA consta detallado de forma separada.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Estado de tesorería incluido en el Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de 6 de julio de 2010, de aprobación del PEF de IFCAT.

Notas:

- El canon ferroviario incluye los ingresos correspondientes al uso del túnel (6.224,70 M€) y al mantenimiento de las infraestructuras viarias (1.938,30 M€), importes que no incluyen el IVA.
- El saldo vivo del préstamo reinversión a 31 de diciembre de 2055, fecha de la finalización de la vigencia del PEF, es de 749,70 M€ y los intereses pendientes, de 308,90 M€. Estos saldos pendientes corresponden a las amortizaciones posteriores a 2055.
- El importe de la tarifa técnica incluye el pago correspondiente a la inversión (2.478,76 M€) y a la explotación (9.641,94 M€).

**Cuadro 27. PEF 2016 (2016-2060)**

Concepto	Importe	Total
<b>Cobros de ingresos, de aportaciones de capital y de financiación ajena:</b>		
A) Ingresos de explotación		20.098,39
Canon ferroviario	10.535,10	
Subvención corriente de la Generalidad (tarifa técnica de concesiones)	7.118,67	
Suplemento Aeropuerto 3€	180,26	
Cobro de saldos de balance	42,96	
Subvención de gastos financieros del ICO	4,81	
Otros ingresos no convencionales	3,49	
IVA de ingresos (21,0%)	2.213,10	
B) Aportaciones de capital de la Generalidad de Cataluña (DPTOP)		2.590,31
C) Cobros de financiación bancaria / Tesorería corporativa de la Generalidad		2.754,73
Préstamo reinversión	2.541,66	
Disposiciones por financiación de la tesorería (póliza de crédito)	213,07	
D) Cobros de IVA (21,0%)		718,83
<b>Total cobros</b>		<b>26.162,26</b>
<b>Pagos de inversiones, de gastos y de financiación ajena:</b>		
A) Pago de inversiones		2.866,20
Certificaciones de obra no concesionable (2016-2018)	100,33	
Proyectos/reinversiones	2.734,80	
Saldos de proveedores	10	
IVA de pagos de inversiones (21,0%)	21,07	
B) Pagos de gastos de explotación		14.055,82
Tarifa técnica de concesiones	7.955,56	
Energía eléctrica	804,04	
Mantenimiento de infraestructuras no concesionables	2.268,84	
Gastos de personal	28,53	
Otros gastos	87,99	
IVA de pagos de gastos de explotación (21,0%)	2.910,86	
C) Pagos de gastos financieros		1.993,56
Intereses de operaciones de endeudamiento	1.993,56	
D) Reembolso de créditos		7.246,71
Reembolso de créditos bancarios	3.673,58	
Devolución de capital / Disminución de subvención	3.573,13	
<b>Total pagos</b>		<b>26.162,29</b>
<b>Saldos pendientes de cobro</b>		<b>(0,03)</b>

Importes en millones de euros. El IVA consta detallado de forma separada.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas a partir del Estado de tesorería incluido en el Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de 6 de septiembre de 2016, de aprobación del PEF de IFERCAT.

\* El canon ferroviario incluye los ingresos correspondientes al uso del túnel (6.225,30 M€), al mantenimiento de las infraestructuras viarias (1.192,70 M€) y de las estaciones (1.913,10 M€), y a la energía eléctrica (804,00 M€), importes que no incluyen el IVA.

## 5. TRÁMITE DE ALEGACIONES

De acuerdo con la normativa vigente, el proyecto de informe de fiscalización fue enviado a Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña el 22 de septiembre de 2020 para cumplir el trámite de alegaciones.

El ente fiscalizado solicitó una prórroga para presentar las alegaciones, y el plazo se amplió hasta el 7 de octubre de 2020.

### 5.1. ALEGACIONES RECIBIDAS

El escrito de alegaciones presentado por Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña se reproduce a continuación:<sup>37</sup>

Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña

Alegaciones a un proyecto de informe

30/2017-B

07/09/2020

Apreciado Síndico:

Adjuntamos alegaciones al proyecto de informe de fiscalización 30/2017-b, correspondiente a la Línea 9 del Metro.

Jaume Nart  
Director de Servicios

---

Jaume Nart Espinet, [...] en nombre y representación de **Infraestructuras Ferroviarias de Cataluña (en adelante, "Ifercat")**, con domicilio social, y a efectos de notificaciones, situado en la calle Vergós, 36-42, C.P. 08017 de Barcelona, representación que tengo acreditada ante esa Sindicatura de Cuentas, comparezco y como mejor en Derecho proceda, **DIGO**:

- I. Que en fecha 7-9-2020 le ha sido notificado a Ifercat el proyecto de informe 30/2017-B, relativo a la construcción de la Línea 9 del Metro. Se adjunta, señalada como **Documento núm. 1**, copia de la notificación recibida.

---

37. El escrito original estaba redactado en catalán. Aquí figura traducido al castellano.

- II. Que dicho Proyecto de Informe no será definitivo hasta su aprobación por el Pleno de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña.
- III. Que la Sindicatura de Cuentas de Cataluña otorga a Ifercat un plazo de 10 días hábiles para presentar las alegaciones que estime oportunas en relación con el Proyecto de Informe.
- IV. Que, mediante escrito del 21 de septiembre de 2020, Ifercat solicitó una ampliación del plazo inicialmente conferido en 10 días hábiles más, ampliación que fue conferida por un plazo de 10 días hábiles a contar a partir del día siguiente al de la recepción del escrito de esa Sindicatura de fecha 22 de septiembre de 2020.
- V. Que dentro del plazo concedido, pasa a formular las siguientes

## ALEGACIONES

### PRIMERA.- CONSIDERACIÓN PREVIA

Estas alegaciones harán referencia a las observaciones que se encuentran en el apartado 3.2 del proyecto de informe bajo el título “Observaciones” incluido en el capítulo 3 de Conclusiones del Proyecto de Informe.

A tal efecto, Ifercat formula las presentes alegaciones siguiendo el mismo orden de exposición que consta en el apartado 3.2, y dentro de cada una de las observaciones se indican en formato cursiva las puestas de manifiesto por la Sindicatura de Cuentas.

### SEGUNDA.- ALEGACIONES SOBRE LA FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

Previas:

1ª.- Dado el objeto del informe, la muestra fiscalizada corresponde a expedientes adjudicados en el período 2000-2016, durante el cual la legislación en materia de contratación pública ha sufrido constantes modificaciones, como se explica en el mismo. Dada la antigüedad de los expedientes fiscalizados, y dado

- (i) que la propia Sindicatura de Cuentas indica en su informe que muchas de las observaciones ya han sido corregidas,
- (ii) que tanto Gestió d'Infraestructures, SAU (GISA), actualmente denominada Infraestructures de la Generalitat de Catalunya, SAU (Infraestructures.cat), como Ifercat, en sus alegaciones correspondientes a los informes precedentes de la Sindicatura (los últimos correspondientes a GISA 2008-2009, GISA 2010-2011, Infraestructures.cat 2012-2013-2014, Ifercat 2009-2010 e Ifercat 2011-2012-2013-2014), han puesto de manifiesto sus argumentaciones hacia las observaciones de la Sindicatura, sin que el proyecto de informe ponga de manifiesto observaciones diferentes, y
- (iii) que con fecha de 9 de marzo de 2018 entró en vigor la Ley 9/2017, de 8 de

noviembre, de contratos del Sector Público, por la que se trasponen al ordenamiento jurídico español las Directivas del Parlamento Europeo y del Consejo 2014/23/UE y 2014/24/UE, de 26 de febrero de 2014 (en adelante, LCSP), lo que ha dado lugar a la elaboración de nuevos pliegos de cláusulas adaptados a la nueva normativa,

en las presentes alegaciones se hará referencia únicamente al momento en que la incidencia quedó resuelta y a la regulación actual o, en su caso, a la discrepancia con el criterio de la Sindicatura.

2ª.- Por el volumen de licitaciones que gestiona Infraestructures.cat (y anteriormente GISA), la sociedad requiere disponer de pliegos tipo aprobados por tipología de contratos. Por lo tanto, cuando en las alegaciones se hace referencia a los pliegos, hay que entenderla hecha a los pliegos tipo aprobados por el órgano de contratación de Infraestructures.cat, y los criterios establecidos en los mismos hay que entenderlos trasladados también a pliegos específicos de la propia Infraestructures.cat y de Ifercat a partir del año 2011, cuando este ente público compartió la estructura organizativa de la citada sociedad, teniendo en cuenta los encargos llevados a término por Ifercat a Infraestructures.cat para la gestión de contratos de obras y servicios.

#### Contratos adjudicados por procedimiento abierto y restringido

##### *1.- Criterios de adjudicación.*

##### *1.a) Puntuación y ponderación: hay que concretar las valoraciones de los subcriterios contenidos en los pliegos y su ponderación*

La incorporación de anexos de baremos a los pliegos, que concretan los subcriterios y la ponderación de cada subcriterio, se aprobó entre julio y diciembre de 2013. En los pliegos vigentes aprobados a raíz de la entrada en vigor de la nueva LCSP, se ha trabajado con una mayor concreción de la ponderación de los criterios de valoración y parametrización objetiva de los mismos, hecho que permite que los licitadores dispongan de la información de los elementos de su oferta que no les ha hecho llegar a tener la máxima puntuación. Se salvaguarda de este modo el derecho de los licitadores a conocer los baremos con los criterios de valoración y sus coeficientes de ponderación, establecidos claramente en los pliegos, sin que se pueda generar desigualdad y falta de transparencia en la presentación y posterior valoración de las ofertas, de acuerdo con la Jurisprudencia reiterada del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (TJUE).

##### *1.b) Definición de los criterios:*

- *El criterio de experiencia en obras anteriores, tal y como estaba definido, no respetaba los principios de igualdad de trato y no discriminación, y podría haber limitado la concurrencia de licitadores.*

Como afirma la propia Sindicatura, este criterio se eliminó en febrero de 2003.

- *La idoneidad del equipo técnico incluido en la oferta o su organización solo se pueden valorar en la fase de adjudicación en el caso de que se fijen unos mínimos*

*a acreditar en la fase de valoración de la solvencia y se concrete qué ventajas adicionales hay que cumplir por encima de estos mínimos en la fase de adjudicación.*

La valoración de elementos personales se mantiene en los pliegos actuales, pero únicamente por encima de los mínimos de solvencia determinados en los pliegos, criterio que la Sindicatura considera correcto.

En concreto,

- (i) en los pliegos para la licitación de contratos de ejecución de obras tramitados por procedimiento abierto, se valora el perfil del jefe de obra comprometido (no nominativo), como plus de solvencia de acuerdo con el artículo 76.2 LCSP, mediante la experiencia acumulada en obras similares, a partir de la experiencia mínima requerida, y eventualmente también la experiencia en obras de especial singularidad. Las tipologías de obra similar y de especial singularidad se definen en el pliego. Para la licitación de obras con valor estimado inferior o igual a 2M€ este criterio de valoración puede no ser de aplicación.
  - (ii) En los pliegos para la licitación de contratos de servicios (redacción de estudios y proyectos y servicios asociados a la ejecución de obras, excepto los de control de calidad) tramitados por procedimiento abierto y simplificado con varios criterios de adjudicación, se valora el equipo de trabajo ofertado mediante el número de trabajos similares adicionales al requerido como mínimo a efectos de acreditación de la solvencia y eventualmente también de la experiencia en trabajos de especial singularidad. Las tipologías de trabajos similares y de especial singularidad se definen en el pliego.
- *Los criterios de adjudicación de servicios complementarios o adicionales y de mejoras tecnológicas establecidos por GISA/Infraestructures.cat no incluían la definición de los aspectos del contrato respecto a los cuales se admitían las variantes y mejoras, ni los requisitos y límites que se aplicarían para su valoración*

La propia Sindicatura ya considera resuelta la incidencia puesta de manifiesto en su informe a partir del segundo semestre de 2013.

En contratos de obras, desde julio de 2017, ya no se valoran las mejoras tecnológicas. En los pliegos aprobados a raíz de la entrada en vigor de la nueva LCSP, en cuanto a las mejoras y ventajas del proceso constructivo, se ha parametrizado más este criterio respecto al procedimiento estándar previsto en el proyecto constructivo de la licitación, hecho que permite conocer con qué grado de detalle ha analizado el licitador el proyecto constructivo aportando un valor añadido a su oferta.

En lo referente a los contratos de servicios, en los pliegos aprobados a raíz de la entrada en vigor de la nueva LCSP, se limita considerablemente la presentación de las mejoras (solo 8 de los 28 pliegos tipo aprobados prevén esta posibilidad), la valoración de las mejoras, cuando se acepta su presentación, pierde peso en el conjunto de la valoración global (entre 2 y 4 puntos sobre 100), se incorporan las mejoras de valoración objetiva que, por su propia naturaleza, no tienen baremos de puntuación, tanto el anexo de criterios de adjudicación como el anexo de baremos incorporan el rango de puntuación a otorgar para cada tipología de mejora admitida, la puntuación máxima

de las mejoras sujetas a juicio de valor es de 3 puntos sobre 100 y los baremos de puntuación pasan de ser genéricos a ser muy concretos.

Se da por lo tanto cumplimiento a la doctrina en materia de contratación que se ha pronunciado favorablemente sobre la admisión y valoración de mejoras en el contrato que impliquen la ejecución de prestaciones accesorias al mismo sin coste para el órgano de contratación, siempre que los pliegos recojan los criterios de valoración aplicables a dichas mejoras, con la expresión de los requisitos, límites, modalidades y características de estas y siempre que guarden relación directa con la ejecución del contrato (Resolución 719/2019 y 235/2019, del Tribunal Central de Recursos Contractuales entre otras).

*1.c) Valoración: es preciso que la preponderancia en la puntuación de los criterios subjetivos y evaluables mediante un juicio de valor obedezca efectivamente a la dificultad técnica del objeto y en todo caso, que se motive lo suficientemente la puntuación otorgada.*

En los pliegos tipo aprobados a raíz de la entrada en vigor de la nueva LCSP se ha revisado el peso de los criterios de valoración objetiva y de valoración evaluables mediante un juicio de valor, y se han modificado respecto a los que había anteriormente. Teniendo en cuenta que, como se ha dicho anteriormente, para agilizar el elevado volumen de contratación, Infraestructures.cat dispone de pliegos tipo aprobados por tipología de contratos, en el establecimiento de la preponderancia de los criterios en estos pliegos tipo, se ha tenido en cuenta la dificultad “promedia” o “habitual” de las licitaciones que gestiona de cada tipología de contrato.

Adicionalmente, en este nuevo establecimiento de criterios, ha habido aspectos valorables de carácter técnico que han pasado a valorarse con criterios objetivos (cuando anteriormente todos los aspectos técnicos se valoraban con criterios subjetivos y evaluables mediante un juicio de valor).

En los pliegos tipo vigentes, en lo referente a los procedimientos abiertos no simplificados la ponderación de los criterios de valoración objetivos (que incluye la oferta económica) en contratos de obras es del 60% y la de los criterios subjetivos y evaluables mediante un juicio de valor es del 40%. En contratos de servicios, esta ponderación oscila entre el 71,5% y el 78% los criterios objetivos, y el 28,5% y el 22% los criterios subjetivos y evaluables mediante un juicio de valor.

*2.- Financiación con crédito de contratista: La sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Cataluña STSJ CAT 8146/2014, de 23 de abril de 2014, ratificada por el Tribunal Supremo en la sentencia de 9 de octubre de 2015, considera que la cláusula del pliego de cláusulas administrativas particulares que prevé la financiación de la obra objeto del contrato mediante un contrato de crédito de naturaleza privada con el contratista es abusiva en los términos previstos en el artículo 9.1 de la Ley 3/2004, de 29 de diciembre, que establece medidas de lucha contra la morosidad en las operaciones comerciales y, en consecuencia, la declara nula de pleno derecho.*

*Con todo, el expediente 90 se licitó con la cláusula de financiación mediante un contrato de crédito de contratista después de la Sentencia de 23 de abril de 2014, ya que Infraestructures.cat dejó de licitar con esta cláusula a partir de la ratificación de la sentencia por parte del Tribunal Supremo, el 9 de octubre de 2015.*

No se añade ningún comentario adicional ni alegación.

*3.- Hay que justificar fehacientemente las valoraciones otorgadas.*

En relación con el informe de la evaluación técnica que explica la valoración otorgada a cada uno de los criterios y subcriterios previstos en el pliego de la licitación, Infraestructures.cat ha ido ampliando el ámbito de los expedientes para los cuales ya se elaboraba este informe desde el año 2008, y desde el primer trimestre de 2012 todos los expedientes de adjudicación incorporan la motivación de las puntuaciones otorgadas.

Adicionalmente, los informes técnicos de puntuación se publican en los Perfiles de Infraestructures.cat o de Ifercat, residenciados en la Plataforma de Servicios de Contratación Pública (PSCP), lo que hace que sea transparente para los licitadores la forma de obtención de la puntuación.

*4.- Ofertas con valores anormales o desproporcionados: hay que justificar fehacientemente las exclusiones por ofertas anormales o desproporcionadas y que el acuerdo lo tome el órgano de contratación.*

Como se indica en la propia observación, a partir del ejercicio 2015 los informes técnicos de valoración de las alegaciones presentadas por los licitadores incluyen un análisis individualizado y lo suficientemente detallado de cada una de las alegaciones presentadas.

En la actualidad, cuando alguna oferta resulta presuntamente anormalmente baja, y el licitador que la ha presentado justifica el precio, se incorpora al expediente un informe de la Comisión Técnica (en el caso de licitaciones con varios criterios de adjudicación) o de la Gerencia correspondiente (en el caso de licitaciones con criterio único de adjudicación el precio más bajo) en el que se analizan los diferentes argumentos del licitador y se concluye con una motivación respecto a cada argumento con su procedencia o no para justificar la baja oferta. Estos informes analizan los fundamentos y las justificaciones concretas presentadas por los licitadores a efectos de demostrar la viabilidad de su oferta y, en el supuesto de exclusión, la motivación se refuerza de acuerdo con lo previsto en la doctrina (Resolución 305/2018 TCCSP, entre otras) a efectos de desvirtuar las justificaciones presentadas por la empresa afectada y poder afirmar que esta no ha roto la presunción de oferta anormalmente baja cuando la justificación aportada no explica satisfactoriamente el bajo nivel de los precios o costes ofrecidos para el correcto cumplimiento del contrato.

En cuanto a la adopción del acuerdo sobre las ofertas consideradas anormalmente bajas, desde junio de 2016, el mismo ya lo toma el órgano de contratación.

Contratos adjudicados por procedimiento negociado

*5.- Justificación del procedimiento negociado: En nueve expedientes adjudicados durante el período 2001-2015 por GISA/Infraestructures.cat, las causas para aplicar el procedimiento negociado sin publicidad (imperiosa urgencia o especificidad técnica) no estaban lo suficientemente justificadas.*

De estos nueve expedientes, siete (los identificados con los números 6, 7, 8, 9, 10, 11 y 12) son contratos de servicios encargados a Infraestructures.cat y adjudicados en

los años 2001 y 2002 de acuerdo con la preceptiva autorización del Departamento competente. De acuerdo el Convenio Generalidad – Infraestructures.cat de fecha 28 de abril de 2000, tanto la imperiosa urgencia como la especificidad técnica, en caso de actuaciones encargadas a Infraestructures.cat, la declara el Departamento actuando en condición de promotor y titular de la actuación objeto del encargo, que actúa verificando que se dan las circunstancias que justifican dicha tramitación.

En relación con los expedientes 31 (adjudicado en 2007) y 93 (adjudicado en 2015), que son los únicos que se siguen contratando en la actualidad, señalar al respecto que Infraestructures.cat ya hizo la oportuna alegación en el informe de fiscalización del ejercicio 2007 en el sentido de que no comparte el parecer de esa Sindicatura, en tanto que considera plenamente razonada la especificidad técnica invocada a efectos de adjudicar los referidos contratos mediante procedimiento negociado sin publicidad y de forma directa. En efecto, los informes técnicos que obran en los expedientes de adjudicación justifican que los trabajos solo los pueden realizar profesores de la Universidad altamente especializados en la materia y que su realización requiere de unas herramientas innovadoras desarrolladas por la misma, la mayoría de las cuales no están al alcance de las empresas consultoras.

No obstante, atendiendo a las observaciones de la Sindicatura, Infraestructures.cat licitó en el año 2018 estos 2 contratos por procedimiento abierto con el resultado de que únicamente se presentó, a cada una de ellas, el mismo licitador que había realizado previamente el asesoramiento especializado mediante contratos precedentes y a una de ellas otro licitador también del ámbito universitario.

*6.- Elaboración de pliegos de bases: de acuerdo con el TRLCAP, había que elaborar un pliego independientemente de cuál fuese el procedimiento de adjudicación, y con la entrada en vigor de la LCSP, para los procedimientos que superaran los 50.000 €.*

Como se indica en el propio informe, desde mayo de 2014, se estableció la obligatoriedad de elaborar pliegos para las licitaciones de presupuesto superior a 50.000 €.

La necesidad de elaborar pliegos de cláusulas durante la vigencia del TRLCAP en cualquier procedimiento de adjudicación es un criterio jurídico de la Sindicatura que ha sido objeto de alegaciones razonadas en anteriores informes de fiscalización de Infraestructures.cat (y anteriormente GISA) por no ser compartido por esta sociedad.

En la actualidad, para todos los procedimientos de contratación tramitados por procedimiento abierto y negociado se elabora pliego de cláusulas.

*7.- Negociación: necesidad de prever en los pliegos la fase de negociación.*

De acuerdo con lo que se señala en el informe, desde noviembre-2014 (por procedimientos con varios criterios de adjudicación) y desde febrero-2015 (también por procedimientos con criterio único el precio) se incorporó la fase negociadora.

El expediente 98 que indica la Sindicatura en su informe, adjudicado en el año 2016, no incorpora fase negociadora puesto que se trata de un procedimiento negociado por especificidad técnica con criterio único de adjudicación (precio), en el que no se consideró posible la negociación del precio con el único candidato.

En la actualidad, para todos los procedimientos de contratación tramitados por procedimiento negociado, el pliego de cláusulas prevé la fase negociadora, salvo que, de acuerdo con lo previsto en el art. 170.2 de la vigente LCSP, participe un único candidato y no sea posible negociar con él los términos del contrato, circunstancia que queda debidamente motivada en el expediente.

#### Otras observaciones

##### *8.- Modificación de los contratos.*

*[Incumplimiento o no justificación de los requisitos fijados en la jurisprudencia comunitaria para la formalización de modificaciones contractuales: que la posibilidad de incorporar modificaciones esté prevista de forma clara, precisa e inequívoca en la documentación de la licitación, que no haya una modificación de las condiciones esenciales de la licitación y que queden justificados los requisitos de imprevisibilidad y de necesidades de interés público]*

En primer lugar hay que indicar que los requisitos a los que se refiere esa Sindicatura fueron introducidos en la LCSP con motivo de la aprobación de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible (LES), con entrada en vigor el 3 de junio de 2011, como esa Sindicatura reconoce en la propia observación.

Como ya alegó ampliamente GISA en el informe de fiscalización del ejercicio 2010, al que nos remitimos para evitar reiteraciones, estos requisitos no eran de aplicación ni a GISA ni a Ifercat con anterioridad a la entrada en vigor de esta norma pues así lo estableció el legislador por disposición transitoria, al prever en la Disposición Transitoria séptima de la LES que los contratos regulados por la Ley 30/2007, de 30 de octubre, de Contratos del Sector Público, adjudicados con anterioridad a la entrada en vigor de la LES, deben regirse por el régimen previsto en la Ley 30/2007 anterior a las modificación introducida por la LES.

En relación con la observación relativa a que la posibilidad de modificar el contrato no estaba prevista de forma clara, precisa e inequívoca en once expedientes, hay que decir que todos ellos son anteriores a la entrada en vigor de las modificaciones introducidas en la LCSP por la LES excepto los identificados con el número 91, 95 y 96, que son modificados de contratos principales adjudicados también con anterioridad a dicha norma.

En relación con la modificación de las condiciones esenciales de la licitación en catorce expedientes, hay que decir que 9 de ellos son de modificación de los 3 contratos de concesión tramitados por Ifercat, 6 en 2010 y 3 en 2014, que se tratarán más adelante. En lo referente a los otros 5, 3 fueron tramitados por GISA, 2 en el año 2007 (incluye el expediente 26 que erróneamente la Sindicatura atribuye a Ifercat) 1 en el año 2010, y 2 por Infraestructures.cat, 1 en el año 2015 y el otro en el año 2016, y todos ellos son modificados de contratos de obra. En los 5 casos se trata de una diferencia de criterio con la Sindicatura. Como ya ha hecho constar GISA en anteriores alegaciones, las circunstancias y características que hicieron necesaria la modificación contractual constan reflejadas en la tramitación de la autorización de redacción del proyecto y en su aprobación por la Administración actuante que forman parte del expediente. Hay que subrayar que, cuando la gerencia que gestiona la obra detecta la necesidad de tramitar una modificación del contrato, solicita la celebración de un

Comité de control de modificaciones en las obras, que se estableció en GISA (ahora Infraestructures.cat) en el año 2006, que es quien analiza y valida que se den las condiciones técnicas y jurídicas para este tipo de tramitación.

En cuanto a la observación relativa a que no constaban acreditadas o no se motivaron lo suficientemente las razones de interés público y las causas imprevistas que justificaban la modificación en once expedientes, hay que decir que 6 de ellos son de modificación de los 3 contratos de concesión tramitados por Ifercat en 2010, que se tratarán más adelante. En lo referente a los otros 5, 3 fueron tramitados por GISA, 1 en el año 2007 y 2 en el año 2010, y 2 por Infraestructures.cat, 1 en el año 2015 y el otro en el año 2016, y todos ellos son modificados de contratos de obra, incluyendo una cesión parcial de contrato. En relación con esta cesión parcial, tramitada por GISA en 2010, nos remitimos a las alegaciones formuladas por dicha sociedad en el informe de fiscalización de la Sindicatura de ese ejercicio en el sentido de que se ajusta tanto a la Ley como al régimen previsto en el contrato. En cuanto a las otras 4 modificaciones, nuevamente se trata de una diferencia de criterio con la Sindicatura y nos remitimos a los argumentos expuestos en el párrafo anterior en el sentido de que la motivación de las modificaciones obra en los expedientes.

Por último, señalar que en la actualidad, a raíz de la entrada en vigor de la nueva LCSP, Ifercat tiene la consideración de Administración Pública a efectos del régimen de contratación, de acuerdo con el artículo 3.2b), motivo por el cual le son de aplicación íntegra todos los preceptos de esta Ley relativos a las modificaciones contractuales. Y en el caso de Infraestructures.cat, este régimen está previsto en los pliegos vigentes e incluye los supuestos de modificación previstos en los artículos 203 a 205 de la nueva LCSP que, de acuerdo con su art. 319, le son de aplicación.

*[En nueve expedientes de modificación de los contratos de concesión que fueron tramitados por Ifercat en los ejercicios 2010 (seis expedientes) y 2014 (tres expedientes) se modificaron aspectos esenciales de los contratos y, en los seis tramitados en el ejercicio 2010, no se motivaron suficientemente las razones de interés público que lo justificaban].*

En relación con las 6 modificaciones tramitadas en el ejercicio 2010, todas ellas están soportadas con los correspondientes informes jurídicos, técnicos y económicos que avalan la necesidad de modificar los correspondientes contratos. En los seis informes jurídicos respectivos se exponen las justificaciones de las razones de interés público adecuadas. En relación con las 3 modificaciones tramitadas en el ejercicio 2014, tal y como refleja el seguimiento de las observaciones y recomendaciones de ejercicios anteriores del informe 18/2017 correspondiente a los ejercicios 2011-2014 de Ifercat, en las modificaciones ya se detallaron adecuadamente las razones de interés público que las justificaban, y no se observó la vulneración del artículo 50 de los pliegos.

*[otras modificaciones de contratos de obras: en veinte contratos no se tramitaron las modificaciones positivas correspondientes a unidades de obra no previstas en el proyecto, en diferencias de mediciones superiores al 10,0% y a sobrecostes acordados con los contratistas, y en cinco contratos no se tramitaron las modificaciones negativas correspondientes a obras presupuestarias incorporadas a los contratos de concesión]*

Puesto que esta observación es la misma que la correspondiente a las observaciones 15 y 16 de la Sindicatura, nos remitimos a las alegaciones formuladas más adelante en los apartados correspondientes a las mismas para evitar reiteraciones.

*9.- Oficina Técnica de Evaluación: se cuestiona su tarea atendiendo a las observaciones puestas de manifiesto.*

Tal y como menciona la Sindicatura, la Oficina Técnica de Evaluación fue eliminada por acuerdo del Consejo de Administración de 26 de noviembre de 2015 y su tarea se trasladó a las comisiones técnicas, formadas por las personas responsables de la licitación y ejecución del contrato.

*10.- Contratos de concesión y su contabilización: Los contratos no cumplen las características que según la LCSP definían la concesión de obras públicas ni existía una suficiente transferencia de riesgos a las empresas concesionarias. En consecuencia, hay que reflejar en el activo las inversiones asociadas a la concesión y en el pasivo la deuda con las empresas concesionarias.*

Como recoge el informe, desde 2011 Ifercat incorporó a su Balance la totalidad de los activos y pasivos vinculados a las concesiones, como un arrendamiento financiero, al haber considerado la Intervención General de la Administración del Estado (IGAE) que los riesgos no estaban adecuadamente transferidos a los concesionarios.

*11.- Garantías: exigencia de garantías definitivas en licitaciones de contratos de obras del 15% y el 20% que superaban los porcentajes establecidos en la Ley de contratos y limitaban la concurrencia de los empresarios a la licitación.*

Como ha sido objeto de alegaciones razonadas en anteriores informes de fiscalización de la Sindicatura, la posibilidad de pedir garantías en porcentaje superior a lo establecido por los poderes adjudicadores administración pública estaba permitida por la legislación de contratos aplicable a GISA. También se argumenta en dichos informes que la concurrencia no puede quedar afectada por el importe de la garantía que decida el órgano de contratación pues las ofertas tienen en consideración todos los costes derivados de la adjudicación.

No obstante lo anterior, atendiendo a las indicaciones dadas por el Gobierno de la Generalidad de Cataluña como medida de impulso económico ante la situación de crisis económica, desde septiembre-2009 se ajustaron estos porcentajes al 5% como se recoge en el propio informe.

*12.- Comunicación al Registro Público de Contratos: Ifercat no comunicó al Registro Público de Contratos de la Generalidad dieciséis expedientes relativos a adjudicaciones, modificaciones y prórrogas aprobadas.*

La Sindicatura se refiere a 4 contratos (años 2007 y 2008), a 10 modificaciones contractuales (1 del año 2008, 6 modificaciones de los contratos de concesión del año 2010 y 3 modificaciones de los contratos de concesión del año 2014) y a 2 prórrogas (años 2008 y 2009) de los que Ifercat no informó al RPC.

Como ya se puso de manifiesto en las alegaciones del informe de fiscalización de Ifercat de los ejercicios 2009-2010, desde que Ifercat compartió la estructura organizativa de Infraestructures.cat en el año 2011, se siguen los mismos circuitos que Infraestructures.cat aplica en relación con el envío de datos al RPC.

Desde Infraestructures.cat se pidió al RPC informar de los 3 contratos iniciales de concesión para poder informar a dicho Registro de las posteriores modificaciones.

Actualmente constan informados al RPC los cuatro contratos adjudicados en los ejercicios 2007 y 2008 (expedientes 30, 33, 34 y 39), cinco modificaciones aprobadas en el período 2008-2014 (expedientes 41, 78, 87, 88 y 89) y las dos prórrogas aprobadas en los ejercicios 2008 y 2009 (expedientes 42 y 45).

Se está trabajando para informar lo antes posible, y con los datos completos y precisos, de las cinco modificaciones pendientes de comunicar, aprobadas en el período 2008-2014 (expedientes 74, 75, 76, 77 y 79). En cuanto se haya informado de ellos se comunicará a la Sindicatura.

*13.- Fraccionamiento: hubo un fraccionamiento indebido de determinados contratos.*

La Sindicatura considera que determinados contratos (todos contratos menores y pedidos ordinarios, excepto un contrato tramitado por procedimiento negociado), 8 de ellos adjudicados por Ifercat en los años 2009 y 2010 y 4 por GISA (2 en 2007 y 2 en 2010), se fraccionaron. Se trata de diferencias de criterio que ya fueron alegadas y motivadas en los informes de los años correspondientes por ambas entidades.

*14.- Prohibición de contratar: en la adjudicación de un contrato de servicios por GISA en el año 2011 se podría haber incurrido en la prohibición de contratar del artículo 60.1.f del TRLCSP.*

Los argumentos jurídicos por los cuales no es procedente considerar que la empresa adjudicataria podría haber incurrido en prohibición de contratar están ampliamente desarrollados en las alegaciones al informe de fiscalización de la Sindicatura de GISA-2011, a las cuales se acompaña por copia como Documento núm. 2 un informe jurídico específico sobre esta cuestión.

### **TERCERA.- ALEGACIONES RELATIVAS A LOS COSTES DE CONSTRUCCIÓN Y FINANCIACIÓN**

*15.- En veinte de los veintiocho expedientes de la muestra de obra presupuestaria se han certificado unidades de obra (58,73M€) y sobrecostes acordados con los contratistas (49,33M€) no previstos en el proyecto aprobado, y diferencias de mediciones superiores al 10,0% (9,74M€). En ninguno de estos casos se aprobó la modificación de los contratos correspondiente a estos incrementos de precio del contrato.*

[Unidades de obra no previstas en 11 expedientes por un importe total de 58,73M€]

Como criterio general se debe considerar que la estructura de capítulos del presupuesto es una decisión del proyectista para poder hacer un seguimiento, pero la obra se debe considerar en su globalidad definida técnicamente por los planos (geometría) y el pliego de prescripciones (condiciones de ejecución y del resultado final de las dife-

rentes unidades de obra) y los cuadros de precios que se configuran como documentos contractuales.

Los importes totales de las obras son estimativos, tal y como se indica en los contratos. Esto es así porque no se trata de precios por ajuste o por tanto alzado, sino que los precios finales de las obras resultan de aplicar, en las unidades de obra realmente ejecutadas según el Proyecto, los precios establecidos en los cuadros de precios unitarios correspondientes. En este caso no se puede hablar de sobrecostes por capítulos, ya que los precios existen en el cuadro de precios del contrato.

Cuando en el desarrollo de las obras surge la necesidad de ejecutar alguna unidad de obra no prevista en los cuadros de precios, se formulan precios contradictorios de mutuo acuerdo con el Contratista, siguiendo el procedimiento indicado en los contratos. En este sentido, las nuevas unidades de obra se formalizan en actas de precios contradictorios, donde se incorporan los nuevos cuadros de precios a aplicar en las mismas condiciones que los precios unitarios iniciales, tal y como refieren los contratos, y estas actas de precios contradictorios tienen el valor de una modificación de contrato.

Las modificaciones a los Proyectos iniciales quedan reflejadas posteriormente en un Proyecto Modificado aprobado por el departamento competente en la materia, que se incorpora a la adenda de Contrato modificado, normalmente con un nuevo importe total estimado. Este Modificado incluye pues los nuevos precios ya anteriormente formalizados en las actas de precios contradictorios.

Excepcionalmente, puede darse el caso de que las nuevas unidades aparezcan en la parte final de la obra, que se formalicen con precios contradictorios según lo indicado en los contratos, y estos se incluyan directamente en la liquidación de la obra. En relación con las unidades de obra, en 11 expedientes indicadas como no previstas, se considera que se trata de unidades de obra que se han formalizado e incorporado a los contratos como se ha indicado anteriormente. Es decir, se da alguna de las siguientes casuísticas:

- bien se trata de unidades de obra que estaban incorporadas al proyecto inicial o en proyectos Modificados contratados, por lo tanto, también en los cuadros de precios de los contratos, y que se han ejecutado en diferentes capítulos de los presupuestos y por lo tanto son precios ya existentes aunque se hayan certificado en otros capítulos del presupuesto, o bien se trata de precios contradictorios formalizados según recogen los contratos, que se han ejecutado y certificado, y que posteriormente se han incorporado a un proyecto Modificado
- bien se trata de precios contradictorios formalizados según recogen los contratos, que se han ejecutado y certificado, y que no se han incorporado en un nuevo documento técnico pero es la propia firma de los precios contradictorios la correspondiente modificación del contrato tal y como está recogido en el mismo. Esta casuística se da en supuestos que por el alcance de las partidas y características no se precisa de la redacción de un proyecto modificado. En cualquier caso, las liquidaciones de las obras que incorporaban estos precios contradictorios no superaban el 10%.

Este procedimiento de trabajo es el que se realiza habitualmente en todos los contratos de obra que gestiona Infraestructures.cat.

[Sobrecostes acordados con los contratistas en 13 expedientes por un importe total de 49,33M€]

Todos los sobrecostes a que se refiere el informe están recogidos en acuerdos firmados entre los adjudicatarios de las obras e Ifercat e Infraestructures.cat y que se consideran modificaciones del contrato y regulados por el contrato vigente.

Todos los conceptos son indemnizatorios por causas no imputables al contratista previstos en la cláusula 7.4 de los respectivos contratos donde se dice "Si por motivo de retraso en las fechas de ocupación de terrenos y/o reposición de servicios, no imputables al contratista, se alterase el Plan de Obras o los rendimientos previstos en los anexos al presente Contrato, se establecerían de forma contradictoria los sobrecostes en los que haya incurrido el Contratista". Por lo tanto, son conceptos que, por su propia naturaleza indemnizatoria, no pueden aparecer en un proyecto modificado. Estos conceptos pueden aparecer así indicados en las certificaciones en conceptos independientes de las relaciones valoradas

[Diferencias de mediciones superiores al 10% en 1 expediente por un importe total de 9,74 M€]

Hemos revisado el expediente y no hemos encontrado una desviación superior al 10% en la liquidación de las obras, ya que la relación valorada de la última certificación da un importe PEC de obra ejecutada de 97.890.459,29€ y el importe PEC del contrato M2 es de 89.006.639,59€ y el incremento por liquidación que resulta es de 8.883.819,70€, lo que supone un 9,98% respecto al M2, inferior al 10%.

*16.- En siete expedientes de la muestra de obra presupuestaria (cinco del Tramo II y dos de la parte común) no se aprobaron las modificaciones correspondientes a la reducción del coste de la obra que se incorporó a los contratos de concesión por un importe total de 260,79M€.*

#### DETALLE EXPEDIENTES CORRESPONDIENTES

##### 5 expedientes Tramo 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>
<b>Total Tramo II:</b>	<b>232.427.616 €</b>

##### 2 expedientes parte Común

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

En este caso no se hicieron unos modificados negativos ya que figuran como obras pagadas por la concesión:

La clave **TM-00509.5B** se concesionó una vez recibida, por lo tanto era extemporánea la tramitación de una modificación contractual.

Las claves **TM-00509.5C** y **TM-00509.5D** se concesionaron en su totalidad.

En lo referente a los expedientes **TM-00509.5E** y **TM-00509.5E-C2**, la sociedad concesionaria asumía los pagos pendientes de la parte ejecutada y el pago de la parte pendiente de ejecutar de las mismas obras. Esta subrogación implicaba únicamente efectos de novación respecto a dichas obligaciones de pago sin que la sociedad concesionaria asumiera ninguna otra obligación ni riesgo respecto a dichas obras. Por lo tanto, las obras seguían formando parte del proyecto presupuestario ya que se desarrollaban bajo el seguimiento que lleva a cabo infraestructures.cat (con la supervisión y seguimiento del contrato asociado de la dirección de obra, la ejecución por parte de los adjudicatarios de las obras de Infraestructures.cat, etc.). IFCAT se comprometía a realizar las actuaciones necesarias (redacción de los proyectos de obra modificados si fueran necesarios para cambiar o modificar las obras vigentes en el proyecto vigente, dirección de obra de las infraestructuras y otras actuaciones responsabilidad de IFCAT). Así pues, la concesionaria solo ejercía de pagador.

Para las claves **TM-02609.6R** y **TM-02609.21** no se concesionó ninguna obra. Estos contratos incluyen los trabajos de los elementos para el suministro eléctrico de la L9. Cuando crearon las concesiones se incluyó un concepto de pago por conexión eléctrica equivalente a los derechos de acometida.

*17.- El coste de la inversión prevista en el PEF de 2016 no incluía los siguientes conceptos: compensación financiera de las obras presupuestarias, proyectos a cargo de las empresas concesionarias y la reinversión de las obras concesionadas. Tampoco constaban incluidos los costes financieros, excepto los gastos financieros incorporados en los contratos de concesión correspondientes a obras ejecutadas previamente por GISA.*

Estos importes están incluidos dentro del PEF de Ifercat el cual engloba no solo el coste de la inversión prevista, sino todos aquellos otros costes financieros, de administración, explotación, mantenimiento y reinversión de la Línea 9. No se encuentran incluidos dentro del coste de inversión puesto que este refleja el coste de obra y ejecución así como otros de naturaleza contractual similar, como las revisiones de precios, servicios afectados, mutuos acuerdos, expropiaciones y otros. Si entramos en el detalle, de los 21,6M€ de compensación financiera, 21,0M€ son anteriores a 2016 y toda la compensación financiera está recogida en el inmovilizado material de los balances (pág. 20 a 22 del PEF 2016); en cuanto a la reinversión de las concesiones está incluida en el apartado de amortizaciones y reinversiones (pág. 30 a 32 del PEF 2016) con un total de reinversiones concesionadas y no concesionadas de 2.734,9M€ desde el año 2011 a 2060; y los costes financieros no concesionados están en el apartado de endeudamiento en el que constan todos los préstamos solicitados, y su amortización e intereses anuales, desde el año 2016 al año 2060 (pág. 25 a 27 del PEF 2016).

*18.- Los cobros y pagos previstos en el PEF de 2016 no incluyeron los efectuados con anterioridad y, en lo referente a los previstos para el periodo 2016-2060, no se incluyó el pago de las obras pendientes no programadas ni su financiación.*

Todos los PEF de Ifercat incluyen columnas con los saldos iniciales y acumulados correspondientes a los años iniciales, los cuales se ocultan para dar mayor legibilidad al documento, pero se muestra el saldo inicial o movimiento acumulado hasta entonces. En el caso concreto de cobros y pagos, los anteriores no se muestran para no confundir la interpretación de la hoja de *cash-flow* donde las sumas acumuladas se corresponden a los pagos futuros a realizar los cuales justifican las aportaciones pluri- anuales futuras necesarias.

Queda pendiente de ejecutar gran parte de las obras del Tramo 3 o central, que comprende el trayecto entre las estaciones entre Zona Universitària y Sagrera, y que se programará cuando Ifercat disponga de los recursos para ejecutar las obras.

*19.- La subvención de capital de los costes de inversión de los contratos de concesión (por un importe de 2.269,26M€ de costes de inversión ejecutados) no constaba reconocida en las liquidaciones de presupuesto de Ifercat, mientras que las subvenciones corrientes constaban previstas en los acuerdos de gobierno de autorización de gastos plurianuales.*

Los presupuestos anuales recogen la anualidad correspondiente a cada año como no puede ser de otra forma y es en los acuerdos de gobierno donde se recogen las pluri- anualidades y por lo tanto estas subvenciones de capital están incluidas en el PEF de Ifercat y validadas y aprobadas en los sucesivos acuerdos de gobierno.

Visto todo lo anterior,

**SOLICITO:** Que habiendo presentado este escrito, se admita, se tengan por efectuadas las alegaciones que se contienen en el mismo, y en sus méritos, sean tenidas en cuenta en la redacción del informe 30/2017-B.

Jaume Nart Espinet

Barcelona, 7 de octubre de 2020

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA

Via Laietana, 60

08003 BARCELONA

## **5.2. TRATAMIENTO DE LAS ALEGACIONES**

Las alegaciones formuladas han sido analizadas y valoradas por la Sindicatura de Cuentas. El texto del proyecto del informe no se ha alterado porque se entiende que las alegaciones enviadas son explicaciones que confirman la situación descrita inicialmente o explicaciones de nuevos procedimientos que se aplican en ejercicios posteriores o bien porque no se comparten los juicios que en ellas se exponen.

## **APROBACIÓN DEL INFORME**

Certifico que el 27 de octubre de 2020, reunido telemáticamente el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, Jaume Amat Reyero, con la asistencia de los síndicos Jordi Pons Novell, Miquel Salazar Canalda y Emma Balseiro Carreiras, actuando como secretario el secretario general de la Sindicatura, Manel Rodríguez Tió, y como ponente el síndico Miquel Salazar Canalda, previa deliberación se acuerda aprobar el informe de fiscalización 24/2020, relativo a la Línea 9 del Metro, Resolución 511/XI del Parlamento.

Y para que así conste y surta los efectos que correspondan, firmo esta certificación, con el visto bueno del síndico mayor.

[Firma digital]

El secretario general

Visto bueno

[Firma digital]

El síndico mayor



