

NOTA RESUMEN

Nota resumen del informe 22/2023, relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano, sistema tranviario, ejercicio 2021

Barcelona, 29 de noviembre de 2023

La Sindicatura de Cuentas de Cataluña ha emitido el informe 22/2023, relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), sistema tranviario, ejercicio 2021, en cumplimiento de su Programa anual de actividades.

El informe, presentado por el síndico Josep Viñas como ponente, fue aprobado por el Pleno de la Sindicatura en la sesión del 8 de noviembre de 2023.

En este informe de fiscalización limitada financiera de la ATM relativo al sistema tranviario se ha analizado la valoración actualizada de las inversiones del Trambaix y del Trambesòs, su contratación y contabilización, y la contraprestación que la ATM paga a los operadores de los tranvías por la prestación del servicio de transporte público de viajeros. También se ha efectuado un análisis de las obras para la conexión de los 2 subsistemas tranviarios en una única red tranviaria y se han revisado los trámites efectuados para su aprobación y los principales datos de los contratos formalizados.

El coste de las inversiones del Trambaix y el Trambesòs y su financiación se presentan en el cuadro 19 del informe:

Coste y fuentes de financiación totales

Concepto	Trambaix 2001-2021		Trambesòs 2002-2021	
	Coste	% s/ total	Coste	% s/ total
Coste de las inversiones	325,53	78,37	276,86	67,66
Coste financiero	89,86	21,63	132,31	32,34
Coste total	415,39	100,00	409,17	100,00
	Financiación	% s/ total	Financiación	% s/ total
Acuerdos de gobierno (Generalidad de Cataluña)	301,10	72,49	322,13	78,73
Convenios de financiación (administraciones consorciadas)	88,52	21,31	84,48	20,65
Financiación de la empresa adjudicataria	15,31	3,68	-	-
Otras fuentes de recursos	10,46	2,52	2,56	0,62
Financiación total	415,39	100,00	409,17	100,00

Importes en millones de euros.

Fuente: Elaboración propia.

Las observaciones más relevantes de la fiscalización realizada se resumen a continuación:

- La financiación de las obras de construcción del Trambaix y del Trambesòs la ha asumido la ATM mediante recursos procedentes mayoritariamente de la Generalidad de Cataluña

y también de las otras 2 administraciones consorciadas, Ayuntamiento de Barcelona y Área Metropolitana de Barcelona (AMB), en lugar de asumirlo las empresas adjudicatarias mediante los ingresos procedentes de los usuarios y resultantes de la explotación del servicio de transporte. Así, pesa a los términos contractuales iniciales, en los contratos refundidos y teniendo en cuenta la efectiva ejecución y financiación de las inversiones, se ha observado que no hay una transmisión de riesgo de construcción.

- El coste final de las obras del Trambaix y del Trambesòs ha sido superior en un 49,79% y en un 35,05% al coste inicial, respectivamente, aumentos que per sí mismos suponen una modificación de las condiciones esenciales de los contratos iniciales. Este aumento del coste es fruto de diversas modificaciones y complementarios a lo largo de la ejecución de las obras que ponen de manifiesto cambios significativos en el trazado previsto, con la incorporación de obras no previstas, prolongación de paradas o cambios en la señalización, entre otros. A la vista de estos cambios y del incremento de costes, la Sindicatura echa en falta un mayor rigor y una mayor previsión en las fases de planificación y de redacción del proyecto.
- En el caso del Trambaix, la licitación del proyecto incluía tanto la redacción del proyecto como la ejecución de las obras y su explotación posterior. A la vista de los resultados, este modelo de licitación conjunta no es el instrumento más adecuado en obras tan complejas como esta.
- En cuanto al Trambaix, el contrato refundido en 2009 previó nuevas inversiones que representaban el 7,04% del contrato inicial (suministro de 4 nuevas unidades de tranvías y nuevas inversiones en sistemas de videovigilancia), que se adjudicaron de forma directa al adjudicatario del contrato inicial. Teniendo en cuenta que la obra principal ya estaba finalizada y que el coste de las nuevas inversiones junto con los modificados y complementarios realizados a lo largo de la ejecución de la obra representaba un aumento del 41,94% del coste inicial del contrato, deberían haberse licitado mediante uno de los procedimientos previstos en la normativa de contratación.
- El sistema de contraprestación del servicio de transporte, que depende del número de validaciones, cubre con creces todos los gastos de operación que incluyen un margen del 5% sobre los gastos directos, además de un beneficio industrial del 10% y un canon que vuelve a incluir otros gastos como los financieros y de gestión, el impuesto sobre sociedades, un beneficio que para el Trambaix es de un 26,36% y para el Trambesòs es de un 28,65% sobre el canon total previsto, y unos importes calculados sobre la tarifa media ponderada neta.

Así, en la mayoría de los ejercicios el número de validaciones reales superan el 100% de las validaciones previstas, o bien se acercan mucho, por lo que la contraprestación ha permitido a las empresas adjudicatarias cubrir, incluso en un marco de crisis económica general como el existente entre 2008 y 2014, los gastos y los márgenes y beneficios mencionados, además de la práctica totalidad del canon del sistema.

Habría que plantearse si este sistema tan garantista para la empresa adjudicataria que, en la práctica, disminuye y casi anula cualquier riesgo que pudiera asumir, es el modelo

adecuado para este tipo de obras y su explotación, muy beneficioso para la empresa adjudicataria pero con un coste que parece muy elevado para el sector público.

- La amortización acumulada de los 2 sistemas tranviarios, contabilizada a 1 de enero de 2018, debería haber sido superior en aproximadamente 31,26 M€. En consecuencia, a 31 de diciembre de 2021, el valor neto contable del Trambaix y el Trambesòs debería haber sido de 300,53 M€ en lugar de 331,79 M€.
- Las obras o actuaciones previstas para conectar los 2 subsistemas tranviarios per la Diagonal se establecieron en el convenio de colaboración formalizado en febrero de 2021 entre la ATM y el Ayuntamiento de Barcelona. El convenio establecía, entre otros aspectos, que el Ayuntamiento de Barcelona se haría cargo de la solución técnica referente al sistema de alimentación continua terrestre que evitaba la construcción de catenaria. Este coste se cuantificó en 7,95 M€ que, posteriormente, con la tendencia inflacionista general y la escasez de materias primas, se incrementó en 4,24 M€. De este sobrecoste, el Ayuntamiento de Barcelona asumió 3,32 M€, aproximadamente el 78%, mientras que la ATM tuvo que asumir el restante 22%, 918.201 €, hecho que, pese a formalizarse en una adenda al convenio, contraviene lo inicialmente acordado.

Por último, el informe formula 4 recomendaciones sobre las previsiones de financiación de las obras de conexión de los tranvías por parte de las administraciones consorciadas, sobre la necesidad de efectuar un mayor control de estas obras, sobre la necesidad de instaurar un sistema de validación externa del sistema de contraprestación por la explotación del servicio de transporte y sobre la conveniencia de mejorar el modelo de explotación del tranvía para incluir variables más concretas y directamente relacionadas con el sistema tranviario.

<p>Esta nota resumen tiene efectos meramente informativos. El informe se puede consultar en www.sindicatura.cat.</p>
