

## NOTA RESUM

### Nota resum de l'informe 22/2023, relatiu a l'Autoritat del Transport Metropolità, sistema tramviari, exercici 2021

Barcelona, 29 de novembre de 2023

La Sindicatura de Comptes de Catalunya ha emès l'informe 22/2023, relatiu a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), sistema tramviari, exercici 2021, en compliment del seu Programa anual d'activitats.

L'informe, presentat pel síndic Josep Viñas com a ponent, va ser aprovat pel Ple de la Sindicatura en la sessió del 8 de novembre del 2023.

En aquest informe de fiscalització limitada financera de l'ATM relatiu al sistema tramviari s'ha analitzat la valoració actualitzada de les inversions del Trambaix i del Trambesòs, la seva contractació i comptabilització, i la contraprestació que l'ATM paga als operadors dels tramvies per la prestació del servei de transport públic de viatgers. També s'ha efectuat una anàlisi de les obres per a la connexió dels 2 subsistemes tramviaris en una única xarxa tramviària i s'han revisat els tràmits efectuats per a la seva aprovació i les principals dades dels contractes formalitzats.

El cost de les inversions del Trambaix i el Trambesòs i el seu finançament es presenten en el quadre 19 de l'informe:

#### Cost i fonts de finançament totals

Concepte	Trambaix 2001-2021		Trambesòs 2002-2021	
	Cost	% s/ total	Cost	% s/ total
Cost de les inversions	325,53	78,37	276,86	67,66
Cost financer	89,86	21,63	132,31	32,34
<b>Cost total</b>	<b>415,39</b>	<b>100,00</b>	<b>409,17</b>	<b>100,00</b>
	Finançament	% s/ total	Finançament	% s/ total
Acords de govern (Generalitat de Catalunya)	301,10	72,49	322,13	78,73
Convenis de finançament (administracions consorciades)	88,52	21,31	84,48	20,65
Finançament de l'empresa adjudicatària	15,31	3,68	-	-
Altres fonts de recursos	10,46	2,52	2,56	0,62
<b>Finançament total</b>	<b>415,39</b>	<b>100,00</b>	<b>409,17</b>	<b>100,00</b>

Imports en milions d'euros.

Font: Elaboració pròpia.

Les observacions més rellevants de la fiscalització realitzada es resumeixen a continuació:

- El finançament de les obres de construcció del Trambaix i del Trambesòs l'ha assumit l'ATM mitjançant recursos procedents majoritàriament de la Generalitat de Catalunya i

també de les altres 2 administracions consorciades, Ajuntament de Barcelona i Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB), en lloc d'assumir-lo les empreses adjudicatàries mitjançant els ingressos procedents dels usuaris i resultants de l'explotació del servei de transport. Així, malgrat els termes contractuals inicials, en els contractes refosos i tenint en compte l'efectiva execució i finançament de les inversions, s'ha observat que no hi ha una transmissió de risc de construcció.

- El cost final de les obres del Trambaix i del Trambesòs ha estat superior en un 49,79% i en un 35,05% al cost inicial, respectivament, augments que per ells mateixos suposen una modificació de les condicions essencials dels contractes inicials. Aquest augment del cost és fruit de diverses modificacions i complementaris al llarg de l'execució de les obres que posen de manifest canvis significatius en el traçat previst, amb la incorporació d'obres no previstes, prolongació de parades o canvis en la senyalització, entre altres. A la vista d'aquests canvis i de l'increment de costos, la Sindicatura troba a faltar un major rigor i una major previsió en les fases de planificació i de redacció del projecte.
- En el cas del Trambaix, la licitació del projecte incloïa tant la redacció del projecte com l'execució de les obres i la seva explotació posterior. A la vista dels resultats, aquest model de licitació conjunta no és l'instrument més adequat en obres tan complexes com aquesta.
- Pel que fa al Trambaix, el contracte refós el 2009 va preveure noves inversions que representaven el 7,04% del contracte inicial (subministrament de 4 noves unitats de tramvies i noves inversions en sistemes de videovigilància), que es van adjudicar de forma directa a l'adjudicatari del contracte inicial. Tenint en compte que l'obra principal ja estava finalitzada i que el cost de les noves inversions juntament amb els modificats i complementaris realitzats al llarg de l'execució de l'obra representava un augment del 41,94% del cost inicial del contracte, s'haurien d'haver licitat mitjançant un dels procediments previstos en la normativa de contractació.
- El sistema de contraprestació del servei de transport, que depèn del nombre de validacions, cobreix amb escreix totes les despeses d'operació que inclouen un marge del 5% sobre les despeses directes, a més d'un benefici industrial del 10% i un cànon que torna a incloure altres despeses com ara les financeres i de gestió, l'impost sobre societats, un benefici que pel Trambaix és d'un 26,36% i pel Trambesòs és d'un 28,65% sobre el cànon total previst, i uns imports calculats sobre la tarifa mitjana ponderada neta.

Així, en la majoria d'exercicis el nombre de validacions reals superen el 100% de les validacions previstes, o bé s'hi queden molt a prop, per la qual cosa, la contraprestació ha permès a les empreses adjudicatàries cobrir, fins i tot en un marc de crisi econòmica general com l'existent entre el 2008 i el 2014, les despeses i els marges i beneficis abans esmentats, a més de la pràctica totalitat del cànon del sistema.

Caldria plantejar-se si aquest sistema tan garantista per a l'empresa adjudicatària que, a la pràctica, disminueix i gairebé anul·la qualsevol risc que pogués assumir, és el model adequat per a aquest tipus d'obres i la seva explotació, molt beneficiós per a l'empresa adjudicatària però amb un cost que sembla molt elevat per al sector públic.

- L'amortització acumulada dels 2 sistemes tramviaris, comptabilitzada a 1 de gener del 2018, hauria d'haver estat superior en aproximadament 31,26 M€. En conseqüència, el 31 de desembre del 2021, el valor net comptable del Trambaix i el Trambesòs hauria d'haver estat de 300,53 M€ en lloc de 331,79 M€.
- Les obres o actuacions previstes per connectar els 2 subsistemes tramviaris per la Diagonal es van preveure en el conveni de col·laboració formalitzat el febrer del 2021 entre l'ATM i l'Ajuntament de Barcelona. El conveni establia, entre altres aspectes, que l'Ajuntament de Barcelona es faria càrrec de la solució tècnica referent al sistema d'alimentació contínua terrestre que evitava la construcció de catenària. Aquest cost es va quantificar en 7,95 M€ que, posteriorment, amb la tendència inflacionista general i l'escassetat de matèries primeres, es va incrementar en 4,24 M€. D'aquest sobrecost, l'Ajuntament de Barcelona en va assumir 3,32 M€, aproximadament el 78%, mentre que l'ATM va haver d'assumir el restant 22%, 918.201 €, fet que, tot i formalitzar-se en una addenda al conveni, contravé el que inicialment s'havia acordat.

Finalment, l'informe formula 4 recomanacions sobre les previsions de finançament de les obres de connexió dels tramvies per part de les administracions consorciades, sobre la necessitat de fer un major control d'aquestes obres, sobre la necessitat d'instaurar un sistema de validació extern del sistema de contraprestació per l'explotació del servei de transport i, sobre la conveniència de millorar el model d'explotació del tramvia per incloure variables més concretes i directament relacionades amb el sistema tramviari.

Aquesta nota resum té efectes merament informatius.  
L'informe es pot consultar a [www.sindicatura.cat](http://www.sindicatura.cat).