

Txostena

Informe

Bilboko Hiritrenaren 2. lineako obren kontratazioan legea bete dela eta 1. linearen likidazioa eta horren guztizko kostua gaurkotzea

Cumplimiento de legalidad de la contratación de las obras de la Línea 2 y liquidación de la Línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y Actualización de su coste total

1998-2000



Herri-Kontuen
Euskal Epaitegia

Tribunal Vasco
de Cuentas Públicas



AURKIBIDEA/ÍNDICE

SARRERA	3
ONDORIOAK	4
I. BIZKAIKO GARRAIO PARTZUERGOARI BURUZKO IRITZIA	4
I.1 Legea betetzeari buruzko iritzia	4
II. AZALERATU DIREN LEGEHAUSTEAK	5
II.1 1. Linearen Kontratuen Likidazioa	5
II.2 2. Linearen Azpiegitura Kontratatzeko Espedienteak	5
III. OBREN KOSTUA	7
III.1 1. Linearen obren kostua	7
III.2 2. Linearen obren kostua	8
III.3 Inbertsio eta Finantza Plana	9
IV. BESTELAKO IRIZPENAK	11
INTRODUCCIÓN	12
CONCLUSIONES	14
I. OPINIÓN SOBRE EL CONSORCIO DE TRASPORTES DE BIZKAIA	14
I.1 Opinión sobre el Cumplimiento de Legalidad.....	14
II. DEFICIENCIAS OBSERVADAS	15
II.1 Liquidación Contratos de la Línea-1	15
II.2 Expedientes de Contratación de Infraestructura de la Línea-2	15
III. COSTE DE LAS OBRAS	17
III.1 Coste de las obras de la Línea-1	17
III.2 Coste de las obras de la Línea-2.....	18
III.3 Plan de Inversiones y Financiero	19
IV. OTRAS CONSIDERACIONES	21
APARTADOS EXPLICATIVOS	22
A.1 Contratación	22
ALEGACIONES	25



SARRERA

Herri-Kontuen Euskal Epaitegiaren (HKEE) otsailaren 5eko 1/1988 Legean eta HKEE honek oniritzitako Lan Programan ebatzitakoari jarraiki, Bilboko Hiri-Trenbidearen (aurrerantzean, BHT) 2. Linearen kontratazioaren fiskalizazioa egin dugu, 1998-2000 aldiari dagokiona eta Bizkaiko Garraio Partzuergoak gauzatutakoa, kontratazio alorrean indarreko legedia bete dela balio-neurtzearen.

Garraio Partzuergoa 44/75 Legearen bitartez eratu zen; bertan nortasun juridiko propioa duen toki entitate modura definitzen da, partzuergoan dauden erakundeekiko independentea dena. Honenbestez, ezargarria zaion legedia, bere sorrera Legeaz gain, 4.769/76 ED da, estatutuak eta toki erregimenaren araubidea oniritzen dituen.

Partzuergoan bildutako Enteen ondotik adierazitako ehunekoarekin parte hartzen dute Partzuergoan:

- Eusko Jaurlaritzak, %50arekin.
- Bizkaiko Foru Aldundiak, %25arekin.
- Eraginpeko udalek, %25arekin.

Partzuergoak honako eskumen hauek ditu:

- Bilboko Hiri Trenbidearen Azpiegitura lanen finantzaketan esku hartzea, behin obrak amaituak direlarik, obren harrera eginez; horren gainegitura proiektu eta lanak eta ekipamendu orokorrari dagozkionak gauzatzea, 44/75 Legearen 4. artikuluan aurreikusitakoaren arabera.
- Hiritren horrek emango duen garraio zerbitzu publikoa kudeatu zuzeneko kudeaketa sistemaren bitartez, Partzuergoaren kapitalarekin Sozietate Pribatua sortuz (Metro Bilbao, SA), 44/75 Legearen 5. artikulua xedatutakoaren arabera.

1996ko uztailaren 1ean, Bizkaiko Garraio Partzuergoak eta Eusko Jaurlaritzak BHTren 2. Linearen exekuzioan bi erakundeen jarduerak koordinatzeko hitzarmena izenpetu zuten; hitzarmen honen indarrez, Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Obra Publikoen Saila arduratzen da bai proiektuak idatzi eta oniritzteaz, bai azpiegitura lanen zuzendaritza eta exekuzioaz; baita, 2. Linea hori egiteko beharrezko diren desjabetzeen kudeaketaz ere; halaber, Bizkaiko Garraio Partzuergoaren ardurapen zuzen-zuzenekoak dira 2. Linearen gainegiturari dagozkion obra, hornigai eta laguntza teknikoak.

Kontratu mota bakoitzari ezargarriak zaizkion legezko prozedimenduak egiaztatu ditugu eta horretarako, BHTren 2. Linearen esleipenei dagozkien 20 kontratazio espediente aztertu ditugu, 37.324 milioi pezetakoak (224.322 mila euro); baita, 1998-2000 aldian gauzatu diren 1. Linearen kontratuen likidazioak ere, horien esleipenak iada lehenagoko fiskalizazioetan aztertuak.

Azterlanaren ondorioak txosten honen I. Atalean jaso ditugu. II, III eta IV. atalean, berriz, lana gauzatu ahala azalerau diren bestelako hainbat alderdi aipagarri deskribatu ditugu.



ONDORIOAK

I. BIZKAIKO GARRAIO PARTZUERGOARI BURUZKO IRITZIA

I.1 LEGEA BETETZEARI BURUZKO IRITZIA

Epaitegi honen ustetan, Bizkaiko Garraio Partzuergoak 1998, 1999 eta 2000ko urtealdietan Bilboko Hiri Trenbidearen obren kontratazioa indarreko arautegiaren arabera gauzatu du.



II. AZALERATU DIREN LEGEHAUSTEAK

II.1 1. LINEAREN KONTRATUEN LIKIDAZIOA

“Korronte ahulen sistema” eta “Material mugikorra eta parkeko piezak eta ordezkioak” kontratuak (14 eta 18 zk.ak), hurrenez hurren, 12 eta 29 hilabeteko atzeraldiarekin hartu dira, luzapenik eman dela eta zigorrik ezarri dela inon jaso gabe. “Material mugikorra eta parkeko piezak eta ordezkioak” kontratuaren barruan, tren unitateen horniketa, 1996ko irailaz geroztik hartua zegoena, 24 hilabeteko atzeraldiarekin kitatu da.

Berebat, aztergai izan ditugun azpiegitura kontratuen 6 likidazioetatik 4, hilabete eta 6 hilabete bitarteko atzeraldiarekin egin dira.

25 kontratutan (nagusiak eta osagarriak) kontratua kitatu ondoko datetan prezio berrikusketen likidazioak gauzatu dira. APKLren 148. artikuluari jarraiki, bidezko diren prezio berrikusketen zenbatekoa, egiaztagiriri edo ordainketa partzialetan dagokion ordainketa edo deskontu bitartez kitatuko da, edo, salbuespenez, kontratuaren likidazioan, beti ere, aipatutako egiaztagiriri edo ordainketa partzialetan jasotzerik izan ez bada.

II.2 2. LINEAREN AZPIEGITURA KONTRATATZEKO ESPEDIENTEAK

II.2.1 2. LINEAREN AZPIEGITURA KONTRATATZEKO ESPEDIENTEAK, EUSKO JAURLARITZAK ESLEITUTAKOAK

Eusko Jaurlaritzak 7.881 milioi pezetan (47.366 mila €) esleitu zituen 6 kontratutan (4, 5, 6, 7, 8 eta 10 zk.koak), kontratariaren kaudimenari dagozkion alderdiak balio-neurtu dira, antzeko lanetan duen esperientzia eta obrari atxikitako baliabide tekniko zein gizazkoak, esate baterako. Alderdi hauek eskaintzak onartzeko prozedimenduaren atal izan behar lukete, eta ez, baloraketaren atal.

7.227 milioi pezetako (43.435 mila €) 6 kontratutan (4, 5, 6, 8, 9 eta 10 zk.koak), premiazko prozedura bidezko izapidea erabili da, behar hainbat justifikatu gabe.

5.917 milioi pezetako (35.562 mila €) 5 kontratutan (4, 5, 8, 9 eta 10 zk.koak), alderdi ekonomikoaren balorazioa aritmetikazko batez bestekoarekiko gertutasuna lehenesten duten irizpideei jarraiki gauzatu da, ekonomikoki merkeagoak ziren eskaintzak zigortuz.

II.2.2 2. LINEAREN AZPIEGITURA KONTRATATZEKO ESPEDIENTEAK, BIZKAIKO GARRAIO PARTZUERGOAK ESLEITUTAKOAK

3.942 milioi pta.n (23.692 mila €) esleitutako 7 kontratutan (2, 4, 6, 7, 8, 9 eta 10 zk.koak), kontratariaren kaudimenari dagozkion alderdiak balio-neurtu dira esleipenerako irizpide modura, esperientzia, azpikontratazioa, etab. Alderdi hauek eskaintzak onartzeko prozedimenduaren atal izan behar lukete, eta ez, baloraketaren atal.



8 eta 9 zk.ko kontratazio espedienteetan onartutako epe luzapenean eta 2. espedientearen kontratu osagarrian, guztira 2.601 milioi pezetakoak (15.632 mila €), ez da artekaritza txostenik ageri.

Guztira 1.772 milioi pezetan (10.650 mila €) esleitutako 5 kontratutan (2, 3, 4, 8 eta 10 zk.koak), ez da esleipenaren ebazpena aldizkaritan argitaratu, APKLren 93. artikulua aurreikusten duen moduan.

San Ignazio-Urbinaga Trenbidearen obra kontratuan (5. zk.), 1.088 milioi pezetan esleitu zena (6.539 mila €), ez dago aurretiazko birplanteaketa agiririk, eta birplanteaketaren egiaztaketa 3 hilabeteko atzeraldiarekin egin da.

Laguntza teknikoa emateko 3 kontratutan (6, 7 eta 10 zk.koak), 212 milioi pezetan esleitu zirenak (1.274 mila €), ez da baliabide propioen gutxiegitasuna justifikatuko duen txostena barne hartu, APKLren 202. artikulua agintzen duen moduan.

Azpizentralen proiektuaren idazketa esleitzeko espedienteetan, 13 milioi pezetan esleitutakoa (78.132 mila €), eskaintza ekonomiko bat onartu da eta horren zenbatekoa Korrante ahulen proiektua idazteko kontratua aurrez esleitzeari baldintzapetu zaio. Eskaintza ekonomiko hau, azkenean esleipen hartzaile gertatu dena, ez da baliozko kontratu baten prezioa beste bat esleitzeari meneratzen diolako (APKLren 11. art.).



III. OBREN KOSTUA

III.1 1. LINEAREN OBREN KOSTUA

Hona hemen 2000ko abenduaren 31n Bilboko Hiri Trenbidearen 1. Linean Garraio Partzuergoak egindako inbertsioen guztizko kostua, 1995az geroztik abian dagoena, 1998ko abenduan egindako azken Inbertsio Planarekin alderatuta eta mila €tan eta milioi pezetatan emana:

KONTZEPTUA	Mila €			
	Inbertsioen Plana 98.12.31n	00.12.31n EXEKUTATUA	GAUZATU GABE	GUZTIRA
1. linea:				
Azpiegitura.....	384.521	382.418	1.088	383.506
Gainegitura.....	95.327	95.327	-	95.327
Material higigarria.....	135.456	135.456	-	135.456
Laguntza teknikoak.....		8.546	-	8.546
Ekintza osagarrien fondoa. 1. linea.....	11.419	925	2.278	3.203
1. LINEA GUZTIRA	626.723	622.672	3.366	626.038

KONTZEPTUA	Milioi pezeta			
	Inbertsioen Plana 98.12.31n	00.12.31n EXEKUTATUA	GAUZATU GABE	GUZTIRA
1. linea:				
Azpiegitura.....	63.979	63.629	181	63.810
Gainegitura.....	15.861	15.861	-	15.861
Material higigarria.....	22.538	22.538	-	22.538
Laguntza teknikoak.....		1.422	-	1.422
Ekintza osagarrien fondoa. 1. linea.....	1.900	154	379	533
1. LINEA GUZTIRA	104.278	103.604	560	104.164

Azpiegituren exekutatzeke dauden kopuruak, auzitan dauden desjabetzei dagozkie, balio justuari buruzko irizpena emateko zain.

1. Linearen Inbertsio Planean aurreikusitako jardunbide osagarrien fondoa kargutuz, 533 milioi pezetako zenbateko obrak esleitu dira (3.203 mila €); hona hemen, oinarri-oinarrian zeri dagozkien:

	00.12.31n esleitura		00.12.31n exekutatua	
	Mila €	Miloi pta.	Mila €	Miloi pta.
Leioako aparkalekua.....	2.031	338	-	-
Creditranserako egokitzapena.....	871	145	871	145
Kopuru txikiagoko beste batzuk.....	301	50	54	9
GUZTIRA	3.203	533	925	154



Partzuergoak egindako inbertsioez gain, EA Eren Administrazio Orokorrak zuzenean hainbat kostu bereganatu ditu, batik bat, emandako laguntza teknikoengatik, ia beti IMEBISA sozietate publikoak egindakoa. Halaber, Metro Bilbao, SA sozietateak ere, egin ditu hobekuntza eta inbertsio osagarri batzuk. 2000ko abenduaren 31ra arte, inbertsio osagarri hauek honakoak izan dira:

	Mila €	Miloi pta.
AUTONOMIA ERKIDEGOA:	49.325	8.207
Laguntza teknikoak (IMEBISA)	47.300	7.870
Bestelakoak	2.025	337
METRO BILBAO, S.A.:	36.524	6.077
Trenbide berritzea eta itxiturak	7.687	1.279
Informatika ekipoa eta softwarea	5.902	982
Establezimendu gastuak	2.200	366
Instalakuntzak, tresneria eta beste	20.735	3.450

III.2 2. LINEAREN OBREN KOSTUA

2. Linearen obrak hiru ataletan garatuko dira. Atal hauek eta aurreikusitako kostua, 2000ko abenduan oniritzitako 2. Linearen azken Inbertsio Planaren arabera, honako hauek dira:

ATALA	BIDEZATIA	Mila €	Miloi pta.
I	S. Ignazio-Urbinaga eta Bolueta-Etxebarri	279.825	46.559
II	Urbinaga-Portugalete eta Etxebarriko geltokia	145.385	24.190
III	Portugalete-Cabieces eta Etxebarri-Basauri	296.599	49.350
GUZTIRA		721.809	120.099

Kostu hau hasiera batean aurreikusitakoa baino %34 garestiagoa da; honen arrazoia da, batik bat, 1999an Inbertsio Planean hainbat aldaketa egin izana; izan ere, Plan exekutiboa aldatu baitzuten, hasiera batean 1. faserako soilik aurreikusia zegoena, 2.era ere zabaldu zelarik, ordura arteko izaera operatiboa zuena; honek Planaren definizio handiagoa dakar, hedapen zabalagokoa eta proiektuen ezagutza sakonagoa ematen duena, eta, hitz labur esanda, ordura arte Plana ulertzeko moduan aldaketa bat, jarduera maila handiagoa izatea barne hartzen duena.

2. Linean esleitu eta exekutututako obrak 00.12.31ra arte, oso-osorik I. Fasekoak dira. Segidan, inbertsio horiek mila € eta milioi pezetan azalduko ditugu:



Mila €				
KONTZEPTUA	00.12.31n oniritzitako inbertsio plana	00.12.31n EXEKUTATUA	EGITEKE (*)	GUZTIRA
2. Linea:				
I. Fasearen azpiegitura.....	157.633	111.458	28.506	139.964
I. Fasearen azpiegitura.....	34.564	11.221	18.114	29.335
I. Fasearen material mugikorra	78.576	49.535	29.041	78.576
I. Fasearen laguntza teknikoak	-	1.082	1.322	2.404
Desjabetzak eta beste	9.052	-	-	-
GUZTIRA	279.825	173.296	76.983	250.279

(*) Esleitutakoa gehi gora-beheren eta 00.12.31ra arte exekututakoaren arteko aldea.

Milioi pta.				
KONTZEPTUA	00.12.31n oniritzitako inbertsio plana	00.12.31n EXEKUTATUA	EGITEKE (*)	GUZTIRA
2. Linea:				
I. Fasearen azpiegitura.....	26.228	18.545	4.743	23.288
I. Fasearen azpiegitura.....	5.751	1.867	3.014	4.881
I. Fasearen material mugikorra	13.074	8.242	4.832	13.074
I. Fasearen laguntza teknikoak	-	180	220	400
Desjabetzak eta beste	1.506	-	-	-
GUZTIRA	46.559	28.834	12.809	41.643

(*) Esleitutakoa gehi gora-beheren eta 00.12.31ra arte exekututakoaren arteko aldea.

Partzuergoak egindako inbertsio hauez gain, EA Eren Administrazio Orokorrak 1. Linearentzat bezalaxe, modu zuzenean, Bilboko Hiri Trenbidearen 2. Lineari ezargarriak zaizkion gastuak egin ditu, batik bat, IMEBISA sozietate publikoak emandako laguntza teknikoak:

	Mila €	Milioi pta.
AUTONOMIA ERKIDEGOA:	10.187	1.697
Laguntza teknikoak (IMEBISA)	9.466	1.575
Bestelakoak.....	721	122

III.3 INBERTSIO ETA FINANTZA PLANA

1996ko uztailean eta 1986an 1. Linea finantzatzeko izenpetutako akordioari segida emateko, finantzaketa protokoloa izenpetu zuten Eusko Jaurlaritzak eta Bizkaiko Foru Aldundiak eta horren ondorioz, Bilboko Hiri Trenbidearen 2. Linea Santurtzi eta Basauri bitartean %50ean finantzatzeko konpromisoa hartu zuten.

Kontseilu Nagusiak 2000ko abenduaren 28ko bileran Finantza Plana hezur-mamitzeko oinarri den Inbertsio Plana berrikustea onartu zuen. II.1 atalean azaldu dugu iada 1. Lineari dagokion Inbertsio Plana, eta ondoko taulan 2. Lineari dagozkion inbertsioak eta 00.12.31n egitea aurreikusitako dena jaso dugu:



KONTZEPTUA	Mila €		Milioi pezeta	
	00.12.31ra arte	GUZTIRA	00.12.31ra arte	GUZTIRA
Azpiegitura.....	110.292	396.968	18.351	66.050
Gainegitura	10.968	97.376	1.825	16.202
Material mugikorra.....	54.440	121.873	9.058	20.278
Askotakoak	956	11.239	159	1.870
Indarreko pta.k gaurkotzea.....	-	94.353	-	15.699
2. LINEA GUZTIRA	176.656	721.809	29.393	120.099

2. Linearen lehenengo atala 2002ko bigarren hiruhilekoan abian jartzea aurreikusi zen eta urte bereko apirilaren 13an zabaldu zen.

Bilboko Hiri Trenbidearen guztizko inbertsioen finantzaketari dagokionez (1. Linea + 2. Linea), 2000n oniritzitako Finantza Planak, 2026 urtera arte besarkatzen duenak, ondoko guztizko sarrerak aurreikusten ditu:

KONTZEPTUA	Mila €	Milioi pta.
Eusko Jaurlaritzaren ekarpena	1.121.669	186.630
BFAren ekarpena	1.121.669	186.630
Estatuaren ekarpena.....	27.352	4.551
Zorpidetza.....	937.387	155.968
Creditrans-en salmentak.....	947.075	157.580
Beste batzuk	54.926	9.139
SARRERAK GUZTIRA	4.210.078	700.498

Aurreko sarrerak finantzatuko dituzten gastuak 2026 urtera arte, aipatutako Plan Finantzarioaren arabera, honako hauek dira:

KONTZEPTUA	Mila €	Milioi pta.
1 eta 2 linea-en kostua.....	1.336.885	222.439
Jarduera Osagarrien Fondoa	11.720	1.950
Laguntza teknikoak	21.438	3.567
Finantza zama	1.596.709	265.670
Metro Bilbao, S.A transferentziak	220.559	36.698
Partzuergoaren ustiaketa gastuak.....	117.660	19.577
Creditrans kanzelatzeta	936.100	155.754
Beste batzuk	10.969	1.825
IRTEERAK GUZTIRA	4.252.040	707.480



IV. BESTELAKO IRIZPENAK

Partzuergoaren Kontu Orokorrari buruzko aurreko txostenean, 1997ko abenduaren 31n, bi alderdi azalatu ziren BHTren 1. Lineari atxikitako higiezinu materialaren egoerarekiko:

1.- BHTren 1. Linearen azpiegituraren atal diren hainbat elementu “Higiezindurako aurrerakinak” idazpuruan erregistratuak ageri ziren, Eusko Jaurlaritzaren Garraio eta Obra Publikoen Sailak Partzuergoari emakida gauzatu ez izanaren ondorioz, nahiz eta 1995az geroztik abian zegoen.

HKEEren gomendioari jarraiki, 1999an zehar ondasun hauek higiezinu materialaren idazpuru egokietan erregistratu ziren, aldi berean, abian jarri zirenetik izan zuten balio galera aitortu zitzaielarik. Higiezinuko dagozkien idazpuruetara aldatutako kopurua 62.791 milioi pta.koa da (377.381 mila €). Nolanahi ere, txosten hau idatzi dugun datan gauzatzeko dago ondasun horien eskualdaketa juridikoa.

2.- Bilbao-Areeta eta Bilbao-Plentzia trenbideei atxikitako hainbat ondasun, Elorrieta eta Plentzia bitarteko bidezatian, Eusko Trenbideak SA sozietate publikoaren jabetzakoak ziren, nahiz eta abenduaren 27ko 483/94 Dekretuaren arabera, aipatutako linea horien ustiaketan ondoretza arautzen duena, ondare elementu horiek BHT ustiatzen duen Sozietateari laga behar zaizkion.

Txosten hau idatzi dugun datan, ondasun hauek lehengo egoera berean diraute, Eusko Trenbideak, SA sozietatearen kontuetan 1.260 milioi pezetako (7.573 mila €) kontularitzako balio garbiarekin ageri direlarik.



INTRODUCCIÓN

De acuerdo con lo establecido en la Ley 1/1988, de 5 de febrero, del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas (TVCP/HKEE), y en el Programa de trabajo aprobado por el Pleno de este TVCP/HKEE, se ha realizado la fiscalización de la contratación de la Línea-2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, en adelante FMB, correspondiente al periodo 1998-2000 realizada por el Consorcio de Transportes de Bizkaia, con el fin de evaluar el cumplimiento de la legislación vigente en materia de contratación.

El Consorcio de transportes se constituyó mediante la Ley 44/75, definiéndose en la misma como entidad local, con personalidad jurídica propia e independiente de la de los entes consorciados. La normativa aplicable es, por lo tanto, además de su Ley de creación, el R.D.4.769/76, por el que se aprueban sus estatutos y la normativa de régimen local.

Los Entes Consorciados participan en el Consorcio en la siguiente proporción:

- Gobierno Vasco, 50%.
- Diputación Foral de Bizkaia, 25%.
- Ayuntamientos afectados, 25%.

Las competencias del Consorcio son:

- Participar en la financiación de las obras de Infraestructura del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, recibíéndolas una vez ejecutadas, y llevar a cabo los correspondientes proyectos y obras de superestructura y equipamiento general del mismo, conforme a lo previsto en el artículo 4 de la Ley 44/75.
- Gestionar el servicio público de transporte a prestar por dicho ferrocarril, por el sistema de gestión directa mediante constitución de Sociedad privada con capital del Consorcio, (Metro Bilbao, SA), según lo dispuesto en el artículo 5 de la Ley 44/75.

El 1 de julio de 1996, el Consorcio de Transportes de Bizkaia y el Gobierno Vasco firmaron un convenio para coordinar las actuaciones de ambas instituciones en la ejecución de la Línea 2 del FMB, según el cual, el Departamento de Transportes y Obras del Gobierno Vasco Públicas se encarga tanto de la redacción y aprobación de los proyectos, como de la dirección y ejecución de las obras de infraestructura, así como de la gestión de las expropiaciones necesarias para la realización de dicha Línea 2, quedando bajo la responsabilidad directa del Consorcio de Transportes de Bizkaia el total de las obras, suministros y asistencias técnicas correspondientes a la superestructura de la Línea 2.

Hemos verificado los procedimientos legales aplicables a cada tipo de contrato, a través de 20 expedientes de contratación correspondientes a adjudicaciones de la Línea 2 del FMB, por importe de 37.324 millones de ptas. (224.322 miles de €), así como las liquidaciones de los contratos de la Línea 1 que han tenido lugar en el periodo 1998-2000, y cuyas adjudicaciones fueron objeto de fiscalizaciones anteriores.



Las conclusiones de la revisión realizada se exponen en el apartado I de este informe. En los apartados II, III y IV se describen otros aspectos destacables puestos de manifiesto en la realización de este trabajo.



CONCLUSIONES

I. OPINIÓN SOBRE EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA

I.1 OPINIÓN SOBRE EL CUMPLIMIENTO DE LEGALIDAD

En opinión de este tribunal, el Consorcio de Transportes de Bizkaia ha realizado, durante los ejercicios 1998, 1999 y 2000, la contratación de las obras del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao de acuerdo a la normativa vigente.



II. DEFICIENCIAS OBSERVADAS

II.1 LIQUIDACIÓN CONTRATOS DE LA LÍNEA-1

Los contratos de “Sistema de corrientes débiles” y “Material móvil y piezas de parque y repuestos”, (num.: 14 y 18), se han recepcionado con un retraso en el plazo de 12 y 29 meses respectivamente, sin que conste la concesión de una prórroga ni la imposición de penalizaciones. Dentro del contrato de “Material móvil y piezas de parque y repuestos”, el suministro de unidades de tren, que estaban recepcionadas desde septiembre de 1996, se ha liquidado con 24 meses de retraso.

Asimismo, 4 de las 6 liquidaciones de contratos de infraestructura analizadas, se han efectuado con retrasos que oscilan entre 1 y 6 meses.

En 25 contratos, (principales y complementarios), se han efectuado liquidaciones de revisiones de precios en fechas posteriores a la liquidación del contrato. Conforme al artículo 148 de la LCAP, el importe de las revisiones de precios que procedan se hará efectivo mediante el abono o descuento correspondiente en las certificaciones o pagos parciales, o, excepcionalmente, en la liquidación del contrato, cuando no hayan podido incluirse en dichas certificaciones o pagos parciales.

II.2 EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE LA LÍNEA-2

II.2.1 EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN DE INFRAESTRUCTURA DE LA LÍNEA-2, ADJUDICADOS POR EL GOBIERNO VASCO

En 6 contratos (núms.: 4, 5, 6, 7, 8 y 10), adjudicados por el Gobierno Vasco en 7.881 millones de ptas. (47.366 miles de €), se han valorado aspectos relativos a la solvencia del contratista, como la experiencia en trabajos similares, y medios técnicos y humanos asignados a la obra. Estos aspectos deberían formar parte del procedimiento de admisión de ofertas, y no del de valoración.

En 6 contratos (núms.: 4, 5, 6, 8, 9 y 10), por importe de 7.227 millones de ptas. (43.435 miles de €), se ha utilizado la tramitación por el procedimiento de urgencia, sin estar suficientemente justificado.

En 5 contratos (núms.: 4, 5, 8, 9 y 10), por importe de 5.917 millones de ptas. (35.562 miles de €), la valoración del factor económico se ha efectuado conforme a criterios que priman la cercanía a la media aritmética, penalizando ofertas económicamente más bajas.

II.2.2 EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN DE LA LÍNEA-2, ADJUDICADOS POR EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA

En 7 contratos (núms.: 2, 4, 6, 7, 8, 9 y 10), adjudicados en 3.942 millones de ptas. (23.692 miles de €), se valoran, como criterios de adjudicación, aspectos relativos a la solvencia del



contratista, tales como experiencia, subcontratación, etc.... Estos aspectos deberían formar parte del proceso de admisión de ofertas, y no del de valoración de las mismas.

En la ampliación de plazo aprobada en los expedientes de contratación núms. 8 y 9, así como en el contrato complementario del expediente 2, con un importe total de 2.601 millones de ptas. (15.632 miles de €), no consta el informe de intervención.

En 5 contratos (núms.: 2, 3, 4, 8 y 10), adjudicados en un importe total de 1.772 millones de ptas. (10.650 miles de €), no se ha realizado la publicación en boletines de la resolución de la adjudicación, prevista en el artículo 93 de la LCAP.

En el contrato de obra, Vía San Ignacio-Urbinaga, (núm. 5), adjudicado en 1.088 millones de ptas. (6.539 miles de €), no consta el acta de replanteo previo, y la comprobación del replanteo se efectúa con 3 meses de retraso.

En 3 contratos de asistencia técnica (núms.: 6, 7 y 10), adjudicados en 212 millones de ptas. (1.274 miles de €), no se incluye el informe justificativo de insuficiencia de medios propios, tal y como prevé el artículo 202 de la LCAP.

En el expediente para la adjudicación de la Redacción del proyecto de subcentrales, adjudicado por un importe de 13 millones de ptas., (78.132 miles de €), se admite una oferta económica cuya cuantía está condicionada a la adjudicación previa del contrato para la Redacción del proyecto de corrientes débiles. Esta oferta económica, que finalmente resulta adjudicataria, no puede entenderse válida porque vincula el precio de un contrato a la adjudicación de otro, (art. 11 LCAP).



III. COSTE DE LAS OBRAS

III.1 COSTE DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA-1

El coste total, al 31 de diciembre de 2000, de las inversiones efectuadas por el Consorcio de Transportes en la Línea-1 del ferrocarril Metropolitano de Bilbao, en funcionamiento desde 1995, comparado con el último Plan de Inversiones realizado en diciembre de 1998, en miles de € y millones de ptas., es el siguiente:

Miles de €				
CONCEPTO	Plan de inversiones a 31.12.98	EJECUTADO a 31.12.00	PDTE.	TOTAL
Línea-1:				
Infraestructura	384.521	382.418	1.088	383.506
Superestructura	95.327	95.327	-	95.327
Material móvil.....	135.456	135.456	-	135.456
Asistencias técnicas.....		8.546	-	8.546
Fondo actuaciones complement. Línea-1	11.419	925	2.278	3.203
TOTAL LÍNEA 1	626.723	622.672	3.366	626.038

Millones-ptas.				
CONCEPTO	Plan de inversiones a 31.12.98	EJECUTADO a 31.12.00	PDTE.	TOTAL
Línea-1:				
Infraestructura	63.979	63.629	181	63.810
Superestructura	15.861	15.861	-	15.861
Material móvil.....	22.538	22.538	-	22.538
Asistencias técnicas.....		1.422	-	1.422
Fondo actuaciones complement. Línea-1	1.900	154	379	533
TOTAL LÍNEA 1	104.278	103.604	560	104.164

Las cantidades pendientes de ejecución en infraestructura, corresponden a expropiaciones en litigio, pendientes de dictaminar justiprecio.

Con cargo al Fondo de actuaciones complementarias, previsto en el Plan de Inversiones de la Línea-1, se han adjudicado obras por importe de 533 millones de ptas., (3.203 miles de €), que básicamente corresponden a:

	Adjudicado a 31.12.00		Ejecutado a 31.12.00	
	Miles de €	Millones-ptas.	Miles de €	Millones-ptas.
Aparcamiento de Leioa	2.031	338	-	-
Adaptación al Creditrans	871	145	871	145
Otras de menor importe	301	50	54	9
TOTAL	3.203	533	925	154



Además de las inversiones realizadas por el Consorcio, la Administración General de la CAPV ha asumido de manera directa algunos costes, fundamentalmente, de asistencias técnicas realizadas, en su mayor parte, por la sociedad pública IMEBISA. También, la sociedad Metro Bilbao, S.A. ha realizado algunas mejoras e inversiones complementarias. Hasta 31 de diciembre de 2000, estas inversiones complementarias han sido:

	Miles de €	Millones-ptas.
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	49.325	8.207
Asistencias técnicas (IMEBISA)	47.300	7.870
Otros	2.025	337
METRO BILBAO, S.A.:	36.524	6.077
Renovación vía y cerramientos.....	7.687	1.279
Equipo informático y software.....	5.902	982
Gtos. establecimiento.....	2.200	366
Instalaciones, utillaje y otros.....	20.735	3.450

III.2 COSTE DE LAS OBRAS DE LA LÍNEA-2

Las obras de la Línea 2, se van a desarrollar en tres fases. Estas fases, y su coste previsto, según el último Plan de Inversiones de la Línea 2, aprobado en diciembre de 2000, son los siguientes:

FASE	TRAMO	Miles de €	Millones-ptas.
I	S.Ignacio-Urbinaga y Bolueta-Etxebarri	279.825	46.559
II	Urbinaga-Portugalete y Estación de Etxebarri	145.385	24.190
III	Portugalete-Cabieces y Etxebarri-Basauri	296.599	49.350
TOTAL		721.809	120.099

Este coste supera en un 34% el inicialmente previsto, debido, fundamentalmente, a que en 1999 se introdujeron una serie de modificaciones en el Plan de Inversiones, al modificar el Plan ejecutivo, previsto en un principio únicamente para la 1ª fase, alcanzando también a la 2ª fase, que hasta entonces tenía el carácter de operativo, lo que produce una mayor definición del Plan, con mayor alcance del mismo y conocimiento de los proyectos y, en definitiva un cambio en la concepción del Plan que estaba considerándose hasta entonces y que incluye un mayor nivel de actuaciones.

Las obras adjudicadas y ejecutadas de la Línea 2, hasta el 31.12.00, pertenecen en su totalidad a la Fase I. A continuación se presentan dichas inversiones en miles de € y millones de ptas.:



Miles de €

CONCEPTO	Plan de inversiones aprobado a 31.12.00	EJECUTADO a 31.12.00	PDTE (*)	TOTAL
Línea-2:				
Infraestructura Fase-I.....	157.633	111.458	28.506	139.964
Superestructura Fase-I.....	34.564	11.221	18.114	29.335
Material móvil Fase-I.....	78.576	49.535	29.041	78.576
Asistencias técnicas Fase-I.....	-	1.082	1.322	2.404
Expropiaciones y otros.....	9.052	-	-	-
TOTAL	279.825	173.296	76.983	250.279

(*) Diferencia entre lo adjudicado más incidencias y lo ejecutado a 31.12.00.

Millones-ptas.

CONCEPTO	Plan de inversiones aprobado a 31.12.00	EJECUTADO a 31.12.00	PDTE (*)	TOTAL
Línea-2:				
Infraestructura Fase-I.....	26.228	18.545	4.743	23.288
Superestructura Fase-I.....	5.751	1.867	3.014	4.881
Material móvil Fase-I.....	13.074	8.242	4.832	13.074
Asistencias técnicas Fase-I.....	-	180	220	400
Expropiaciones y otros.....	1.506	-	-	-
TOTAL	46.559	28.834	12.809	41.643

(*) Diferencia entre lo adjudicado más incidencias y lo ejecutado a 31.12.00.

Además de estas inversiones realizadas por el Consorcio, la Administración General de la CAPV, igual que para la Línea 1, ha realizado, de forma directa, gastos imputables a la Línea 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, fundamentalmente asistencias técnicas prestadas por la sociedad pública IMEBISA:

	Miles de €	Millones-ptas.
COMUNIDAD AUTÓNOMA:	10.187	1.697
Asistencias técnicas (IMEBISA).....	9.466	1.575
Otros.....	721	122

III.3 PLAN DE INVERSIONES Y FINANCIERO

En julio de 1996, y como continuación al acuerdo firmado en 1986 para financiación de la Línea 1, se firmó un protocolo de financiación entre el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Bizkaia, por el que se comprometían a financiar al 50% la Línea-2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao entre Santurtzi y Basauri.

El Consejo General aprobó en su reunión del 28 de diciembre de 2000, la revisión del Plan de Inversiones que sirve de base para la elaboración del Plan Financiero. En el apartado II.1 ya se ha presentado el Plan de Inversiones correspondiente a la Línea 1, y en el siguiente



cuadro se muestran las inversiones correspondientes a la Línea-2, así como la realización prevista a 31.12.00:

CONCEPTO	Miles de €		Millones-ptas.	
	Hasta 31.12. 00	TOTAL	Hasta 31.12.00	TOTAL
Infraestructura.....	110.292	396.968	18.351	66.050
Superestructura.....	10.968	97.376	1.825	16.202
Material móvil.....	54.440	121.873	9.058	20.278
Varios.....	956	11.239	159	1.870
Actualización ptas. corrientes.....	-	94.353	-	15.699
TOTAL LÍNEA-2	176.656	721.809	29.393	120.099

La entrada en funcionamiento de la primera fase de la Línea-2 estaba prevista para el segundo trimestre del año 2002, inaugurándose el 13 de abril de dicho año.

Respecto a la financiación de las inversiones totales del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao (Línea 1 + Línea 2), el Plan Financiero aprobado en 2000, que abarca hasta el año 2026, prevé los siguientes ingresos totales:

CONCEPTO	Miles de €	Millones-ptas.
Aportación Gobierno Vasco.....	1.121.669	186.630
Aportación DFB.....	1.121.669	186.630
Aportación Estado.....	27.352	4.551
Endeudamiento.....	937.387	155.968
Ventas Creditrans.....	947.075	157.580
Otros.....	54.926	9.139
TOTAL ENTRADAS	4.210.078	700.498

Los gastos que van a financiar los anteriores ingresos, hasta el año 2026, según el citado Plan Financiero, son:

CONCEPTO	Miles de €	Millones-ptas.
Coste Líneas 1 y 2.....	1.336.885	222.439
Fondo Actuaciones Complementarias.....	11.720	1.950
Asistencias técnicas.....	21.438	3.567
Carga financiera.....	1.596.709	265.670
Transferencias Metro Bilbao, S.A.....	220.559	36.698
Gastos explotación Consorcio.....	117.660	19.577
Cancelación Creditrans.....	936.100	155.754
Otros.....	10.969	1.825
TOTAL SALIDAS.....	4.252.040	707.480



IV. OTRAS CONSIDERACIONES

En el anterior informe referido a la Cuenta General del Consorcio a 31 de diciembre de 1997, se pusieron de manifiesto dos aspectos en relación con la situación del inmovilizado material afecto a la Línea-1 del FMB:

1.- Determinados elementos que forman parte de la infraestructura de la Línea-1 del FMB figuraban registrados en el epígrafe “ Anticipos para inmovilizado” por no haberse efectuado su entrega al Consorcio por parte del Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, a pesar de estar en funcionamiento desde 1995.

Siguiendo la recomendación del TVCP, durante 1999 se procedió al registro de estos bienes en los correspondientes epígrafes del inmovilizado material, reconociendo asimismo la depreciación de los mismos desde su entrada en funcionamiento. El importe traspasado a los correspondientes epígrafes de inmovilizado asciende a 62.791 millones de ptas. (377.381 miles de €). No obstante, a la fecha de este informe continúa pendiente de efectuarse la transmisión jurídica de dichos bienes.

2.- Determinados bienes afectos a las líneas ferroviarias Bilbao-Las Arenas y Bilbao-Plentzia, en el tramo comprendido entre Elorrieta y Plentzia, eran propiedad de la sociedad pública Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, SA, a pesar de que según el Decreto 483/94 de 27 de diciembre, que regula la sucesión en la explotación de las citadas líneas, debe procederse a la oportuna cesión de dichos elementos patrimoniales a la Sociedad explotadora del FMB.

A la fecha de este informe, estos bienes siguen en idéntica situación, figurando en las cuentas de la sociedad Eusko Trenbideak/Ferrocarriles Vascos, SA, por un importe de 1.260 millones de ptas. (7.573 miles de €) de valor neto contable.



APARTADOS EXPLICATIVOS

A.1 CONTRATACIÓN

A.1.1 LIQUIDACIÓN DE LA LÍNEA-1

Hemos revisado las liquidaciones de los contratos de la Línea-1 realizadas en el periodo 1998-2000.

CUADRO RESUMEN

Millones-ptas.

Objeto	Fecha de Recepción	Fecha de liquidac.	Fecha Liq. Rev. Precios	Importe Liquidac.	Importe Rev.Precios
Infraestructura					
1. Ampliación área mantenimiento Sopela (Liquidac.).....	octubre 97	enero 98	-	0	-
2. Estación Bidezabal, mejoras (Rev. Precios).....	-	-	abril 98	-	1
Complementario 1 (Rev. Precios).....	-	-	marzo 98	-	0
3. Elorrieta-Sarriko excav. y estaciones (Rev. Precios).....	-	-	junio 98	-	(74)
4. Repos. serv. municip. Olabeaga-Ripa (Rev. Precios).....	-	-	abril 98	-	5
Complementario 1 (Rev. Precios).....	-	-	abril 98	-	1
5. Casco Viejo-Bolueta, 2 estac. (Liquid. y Rev. Precios)...	marzo 97	marzo 98	nov. 98	146	10
Complementario 1 (Liquidac.).....	mayo 97	enero 98	-	16	-
6. Estación Bolueta (Rev. Precios).....	-	-	nov. 98	-	1
7. Instalac. eléctricas e incendios (Liquidac).....	octubre 97	enero 98	-	(135)	-
8. Escal. mec. Santutxu, Basarrate, C.Viejo (Rev.Prec).....	-	-	nov. 99	-	(11)
Complementario 1 (Revisión de Precios).....	-	-	enero 98	-	2
Complementario 2 (Revisión de Precios).....	-	-	enero 98	-	1
9. Ascen. anden-mezzanina y exterior (Liq. y Rev.p.).....	junio 97	enero 98	nov. 99	3	(5)
Complementario 1 (Revisión de precios).....	-	-	julio 98	-	0
Complementario 2 (Revisión de precios).....	-	-	enero 98	-	0
Complementario 3 (Revisión de precios).....	-	-	marzo 98	-	0
10. Pavimento revestim. cuartos técnicos (Rev. precios).....	-	-	octubre 98	-	1
11. Instalac. bombeo en túneles (Revisión de precios).....	-	-	nov.99	-	0
12. Ventilación de emergencia (Revisión de precios).....	-	-	nov.99	-	0
13. Carpintería metálica (Revisión de precios).....	-	-	octubre 98	-	0
Complementario 1 (Liquidación).....	mayo 97	enero 98	-	5	-
Superestructura					
14. Corrientes débiles Línea-1 (Liquidac. y Rev. precios)....	junio 98	junio 98	octubre 98	135	(30)
Complementario 1 (Revisión de precios).....	nov. 96	-	marzo 98	-	(3)
Complementario 2 (Liquidación y Revisión precios).....	-	enero 98	marzo 98	5	(1)
Complementario 3 (Revisión de precios).....	-	-	marzo 98	-	(1)
Complementario 4 (Liquidación y Revisión precios).....	abril 98	abril 98	octubre 98	1	0
Complementario 5 (Revisión de precios).....	-	-	marzo 98	-	8
Complementario 6 (Liquidación y Revisión precios).....	mayo 98	junio 98	octubre 98	0	(4)
15. Subcentrales eléctricas (Revisión de precios).....	-	-	marzo 98	-	(33)
16. Electrificación tracción (Revisión de precios).....	-	-	dic.98	-	(30)
17. Sistema tarifario (Revisión de precios).....	-	-	marzo 98	-	8
Complementario 1 (Revisión de precios).....	-	-	marzo 98	-	2
18. Mat. Móvil, piezas parque y repuestos (Liquidac.).....	9/96 y 1/99	marzo 99	-	(2)	-
TOTAL				174	(152)



A.1.2 CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA-2

Hemos analizado los procedimientos legales aplicables a la adjudicación y ejecución de los 34 contratos de las obras de construcción de la Línea-2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, adjudicados por un importe de 37.707 millones de ptas., a través de una muestra de 20 expedientes por los que se adjudicaron compras e inversiones por 37.324 millones de ptas., según se detalla en los siguientes cuadro resumen.

Según el Convenio de 1 de julio de 1996, suscrito entre el Gobierno Vasco y el Consorcio de Transportes de Bizkaia, para coordinar las actuaciones de ambas instituciones en la ejecución de la infraestructura y de las expropiaciones de la línea 2 del FMB, corresponde al Departamento de Transportes y Obras Públicas la redacción y aprobación de los proyectos de infraestructura de la Línea 2 del FMB, la contratación de las obras, la dirección e inspección de la ejecución y la entrega al Consorcio de las actuaciones terminadas, así como la expropiación de los bienes y derechos necesarios para la construcción de dicha línea.

CUADRO RESUMEN (Gestión Gobierno Vasco)

Millones-ptas.

OBJETO	AÑO ADJUD.	TIPO CONTR.	FORMA ADJUD.	IMPORTE ADJUDIC.	REVIS. PRECIOS	__INCIDENCIAS__ MODIF.	EJECUT. AL 31.12.00
1. Tramo San Ignacio-Lutxana.....	1997	Obra	Conc.	3.873	91		3.734
2. Tramo Lutxana Ansio	1997	Obra	Conc.	3.994	112		3.976
3. Ansio-Sta. Teresa.....	1997	Obra	Conc.	5.682	99		5.716
4. Estación de Ansio	1998	Obra	Conc.	1.820	57		1.396
Complementario				201			-
5. Tramo Sta. Teresa-Urbinaga.....	1998	Obra	Conc.	2.300	41	414	1.506
6. Tramo Bolueta-Etxebarri	2000	Obra	Conc.	1.310			304
7. Instalaciones eléctricas.....	2000	Obra	Conc.	965			252
8. Escaleras mecánicas.....	1999	Sumin.	Conc.	1.190			1.050
9. Ascensores	1999	Sumin.	Conc.	311	14		139
10. Ventilación	1999	Sumin.	Conc.	296			148
TOTAL				21.942	414	414	18.221



CUADRO RESUMEN (Gestión Consorcio)

Millones-ptas.

OBJETO	AÑO ADJUD.	TIPO CONTR.	FORMA ADJUD.	IMPORTE ADJUDIC.	REVIS. PRECIOS	__INCIDENCIAS__ MODIF.	LIQUIDAC.	EJECUT. AL 31.12.00
1. Material móvil	1999	Sumin.	Conc.	9.982		2.910		8.242
Complementario-1				182				-
2. Subcentrales.....	2000	Sumin.	Conc.	634				210
Complementario				36				-
3. Asistencia técnica a la dirección de obra vía, acom. eléctricas y otros..	2000	Asist.Téc.	Conc.	76				4
4. Catenaria, Electríf. San Ignacio-Urbinaga	2000	Sumin.	Conc.	531		106		100
5. Vía San Ignacio-Urbinaga.....	2000	Obra	Conc.	1.088				656
6. Redacción Proyecto subcentrales ..	1999	Asist.Téc.	Conc.	13			1	14
7. Redac. proyec. corrientes débiles..	1999	Asist.Téc.	Conc.	47			5	52
8. Sistema venta y cancelac. billetes..	2000	Sumin.	Conc.	379				99
Complementario-1				76				-
9. Corrientes débiles.....	2000	Sumin.	Conc.	2.186				802
10. Direcc. obra. subcentrales y otros .	2000	Asist.Téc.	Conc.	152				20
TOTAL				15.382		3.016	6	10.199



ALEGACIONES

A.- CONSIDERACIONES GENERALES

Se ha recibido del Tribunal Vasco de Cuentas Públicas el informe de fiscalización del cumplimiento de legalidad de la contratación de las obras de la Línea 2 y liquidación de la Línea 1 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao y actualización de su coste total.

El Consorcio de Transportes de Bizkaia encuentra ajustada a la realidad, la conclusión del TVCP, consistente en que la contratación de las obras del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao se ha realizado de acuerdo a la normativa vigente.

Cabe hacer algunas puntualizaciones a las deficiencias detectadas en el informe, alegaciones que se presentan en el presente escrito.

Por lo demás, el Consorcio de Transportes de Bizkaia se propone atender a las recomendaciones del TVCP corrigiendo las deficiencias detectadas.

B.- ALEGACIONES A LAS CONCLUSIONES DEL INFORME

Epígrafe: II.2.1. EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN INFRAESTRUCTURA DE LA LÍNEA 2, ADJUDICADOS POR EL GOBIERNO VASCO

Párrafo 1º: Valoración de la solvencia del contratista

Si bien hoy en día, nadie discute que la experiencia no puede utilizarse como criterio de adjudicación, ya que la experiencia es un requisito que puede justificar la solvencia del empresario en fase de verificación, no es menos cierto, que cierta jurisprudencia (STS 18/11/1998) así lo ha admitido. No obstante, no fue hasta el 30 de junio de 1998 cuando la Junta Consultiva de Contratación Administrativa (en adelante JCCA) en su informe 13/1998, estableció definitivamente que la experiencia en ningún caso puede ser utilizado como criterio de adjudicación. Por lo cual, en las licitaciones que tuvieron lugar tras el conocimiento del citado informe no se ha vuelto a utilizar la experiencia como criterio de adjudicación.

Párrafo 3º: Valoración de la oferta económica

A pesar de que en el informe del Tribunal de Cuentas se hace referencia a que la valoración del factor económico se ha realizado conforme a criterios que primaba la cercanía a la media aritmética, penalizando ofertas económicas más bajas, la JCCA en su informe 8/97, de 20 de marzo, ha establecido que es posible la utilización de dichas fórmulas cuando figuren expresamente en el pliego, como es en los contratos que nos ocupan.

Bien es cierto, que la Comisión Europea, con ocasión de un anuncio de licitación del Gobierno de Canarias, estableció que en aplicación del artículo 36 de la Directiva 92/50/CEE, a la oferta económica más baja admitida, en cualquier caso, debía de otorgársele la máxima puntuación. No obstante, la JCCA en su informe 27/98, de 11 de noviembre, ha establecido



que los criterios de la Comisión Europea no vinculan a otros órganos de contratación, aunque estos últimos puedan aceptar libremente tales criterios, y que en el concurso se pueden admitir diversas fórmulas de valoración del precio, siempre que no contradigan el requisito de las Directivas Comunitarias y de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas de no poder rechazar automáticamente propuestas anormalmente bajas sin proceder a su verificación y comprobación de su viabilidad.

No obstante, y dado que los expedientes de la línea 2 están sujetos a publicidad comunitaria, y al objeto de evitar posibles complicaciones, en los últimos expedientes no figuran dichas fórmulas sino fórmulas lineales.

Epígrafe: II.2.2. EXPEDIENTES DE CONTRATACIÓN INFRAESTRUCTURA DE LA LÍNEA 2, ADJUDICADOS POR EL CONSORCIO DE TRANSPORTES DE BIZKAIA

Párrafo 1º: Valoración de la solvencia del contratista

Si bien hoy en día, nadie discute que la experiencia no puede utilizarse como criterio de adjudicación, ya que la experiencia es un requisito que puede justificar la solvencia del empresario en fase de verificación, no es menos cierto, que cierta jurisprudencia (STS 18/11/1998) así lo ha admitido. No obstante, no fue hasta el 30 de junio de 1998 cuando la Junta Consultiva de Contratación Administrativa (en adelante JCCA) en su informe 13/1998, estableció definitivamente que la experiencia en ningún caso puede ser utilizado como criterio de adjudicación. Por lo cual, en las licitaciones que tuvieron lugar tras el conocimiento del citado informe no se ha vuelto a utilizar la experiencia como criterio de adjudicación.

Párrafo 7º:

En relación a la adjudicación de la asistencia técnica para la redacción del “proyecto de diseño, fabricación, suministro y pruebas de las subcentrales y del proyecto de acometidas a las subcentrales” se señala por ese Tribunal que se ha admitido una oferta económica cuya cuantía está condicionada a la adjudicación previa del contrato y que no puede entenderse válida porque vincula el precio de un contrato a la adjudicación de otro.

Sin embargo, este Consorcio no entendió que existió esa vinculación porque es la oferta económica de un licitador la que se realizó de dos formas, por una parte con el desglose de precios por categorías de trabajadores, y por otro, con una reducción en caso de ser asimismo adjudicatario de otro contrato de asistencia técnica para la redacción de los sistemas de corrientes débiles. Derivado de esa opción planteada, la propuesta de adjudicación se realizó en dos órdenes, considerando que se rompe la vinculación del precio del contrato a la adjudicación del otro.

Se adjunta copia del informe-propuesta de adjudicación del concurso referido.