

TRIBUNAL DE CUENTAS

Nº 561

INFORME DE FISCALIZACIÓN SELECTIVA DE LOS CONTRATOS DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA FORMALIZADOS POR EL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) EN LOS AÑOS 1999 Y 2000

I N D I C E

1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO 1

2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN.....1

3.- ANTECEDENTES DEL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) 3

4.- RESULTADO DE LAS ACTUACIONES FISCALIZADORAS.....6

4.1. PREPARACIÓN DE LOS CONTRATOS 6

4.2. ADJUDICACIÓN DE LOS CONTRATOS.....10

4.3. MODIFICACIONES DE CONTRATOS Y CONTRATOS COMPLEMENTARIOS. 12

4.3.1. Modificaciones 12

4.3.2. Contratos Complementarios 17

4.4. EJECUCIÓN DE LOS CONTRATOS.....18

CONCLUSIONES 26

RECOMENDACIONES.....28

ANEXOS:

I.- Identificación de los contratos objeto de fiscalización

II.- Concurrencia de ofertas

III.- Reducción del presupuesto de las obras respecto al precio de licitación.

IV.- Actuaciones relativas a la adjudicación, formalización y ejecución de los contratos.

V.- Estado de ejecución de las obras a 31/12/00

VI.- Trámite de los modificados de los contratos

VII.- Prórrogas

VIII.- Modificaciones en los plazos de ejecución de obra

IX.- Revisión de precios

EL PLENO DEL TRIBUNAL DE CUENTAS, en el ejercicio de su función fiscalizadora establecida en los artículos 2.1), 9 y 21.3.a) de la Ley Orgánica 2/1982, de 12 de mayo, y a tenor de lo previsto en los artículos 12 y 14 de la misma disposición y concordantes de la Ley 7/1988, de 5 de abril, de Funcionamiento del Tribunal de Cuentas, ha aprobado en su sesión de 27 de junio de 2002, el **INFORME DE FISCALIZACIÓN SELECTIVA DE LOS CONTRATOS DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA FORMALIZADOS POR EL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) EN LOS AÑOS 1999 Y 2000** y ha acordado su elevación a las Cortes Generales, según lo prevenido en el artículo 28.4 de la Ley de Funcionamiento.

INFORME DE FISCALIZACIÓN SELECTIVA DE LOS CONTRATOS DE OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA FORMALIZADOS POR EL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF) EN LOS AÑOS 1999 Y 2000

1.- INICIATIVA DEL PROCEDIMIENTO

La fiscalización selectiva de los contratos de obras de construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona celebrados por el Ente "Gestor de Infraestructuras Ferroviarias" (GIF) en los años 1999 y 2000 se ha llevado a cabo, a iniciativa del Tribunal de Cuentas, en virtud del acuerdo adoptado por su Pleno en la sesión de 26 de abril del año 2001, en la que también se aprobaron las directrices técnicas a las que debía ajustarse la fiscalización.

2.- OBJETO Y ALCANCE DE LA FISCALIZACIÓN

De acuerdo con lo establecido en las directrices técnicas, la fiscalización ha tenido por objeto comprobar el cumplimiento de la legalidad de las actuaciones realizadas por el GIF en los años 1999 y 2000 en relación con la preparación, adjudicación, formalización y ejecución hasta el 31 de diciembre de 2000 de los contratos de obra superiores a 100 millones de pesetas y sus modificaciones.

El GIF, durante los años 1999 y 2000, celebró 31 contratos de obras para la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona (11 en el año 1999 y 20 en el 2000) por un importe total de 208.254 millones de pesetas,

habiéndose producido una reducción global sobre el precio de licitación de 15.275 millones (un 6,83 en términos porcentuales).

De estos 31 contratos, a 31 de diciembre de 2000 habían finalizado las obras correspondientes a dos de ellos (Base de superestructura de Salillas de Jalón y Base de acopios de Montagut); se estaban ejecutando 16; y del resto, en su totalidad adjudicados en el año 2000, no se habían iniciado aún las obras pese a que se habían levantado las actas de comprobación del replanteo en el plazo legalmente establecido. La información relativa a los aspectos principales del desarrollo de estas contrataciones se detalla en los anexos de este informe, en los que se numeran los contratos (por orden cronológico atendiendo a la fecha su adjudicación) para facilitar su identificación en el texto de este informe.

De acuerdo con los objetivos previstos, se ha comprobado la concurrencia de los requisitos establecidos por la legalidad vigente, verificando, en concreto, la regularidad de las siguientes actuaciones relacionadas con la formalización de los contratos:

a) Preparación de los contratos: autorizaciones e informes, actas de replanteo y aprobación del expediente y contenido de los pliegos de condiciones administrativas particulares.

b) Licitación: publicidad, adecuación de las ofertas a los pliegos, valoración de las ofertas y propuestas de adjudicación de las Mesas de Contratación.

c) Adjudicación y formalización: cumplimiento de los trámites legales exigidos para estos actos.

Y en relación con la ejecución de los contratos, se ha verificado el grado de cumplimiento y control en los siguientes ámbitos:

a) Obligaciones del contratante referentes al replanteo y sus actas de comprobación, plazos de ejecución, abonos al contratista, revisión de precios, modificados de los proyectos y actuaciones medio ambientales.

b) Obligaciones del contratista referentes al programa de trabajo, plan de seguridad y salud, plan de aseguramiento en la calidad, formalización de pólizas de seguros, subcontratación de trabajos de la obra y participación del personal ofertado para la ejecución de la obra.

c) Certificaciones de obra, recepción de las obras ejecutadas, liquidación de la contratación e incidencias producidas en el plazo de garantía.

3.- ANTECEDENTES DEL ENTE GESTOR DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS (GIF)

El Ente "Gestor de Infraestructuras Ferroviarias" (GIF), cuyo objeto es la construcción y la administración de las infraestructuras ferroviarias que determine el Gobierno a propuesta del Ministerio de Fomento, tenía en el momento de su creación naturaleza de Ente público de los previstos en el derogado artículo 6.5. de la Ley General Presupuestaria, habiéndose convertido en Entidad Pública Empresarial (EPE) por lo dispuesto en el artículo 65 de la Ley 50/1998, de 30 de diciembre, en cumplimiento de las previsiones de la Disposición Transitoria tercera de la Ley 6/1997, de 14 de abril, de

Organización y Funcionamiento de la Administración General del Estado (LOFAGE).

El GIF, cuya naturaleza y régimen jurídico, objeto y funciones, organización y régimen de personal y económico-financiero se regulan en el Real Decreto 613/1997, de 13 de abril, por el que se aprobaron sus Estatutos, está regido por un Consejo de Administración cuyo Presidente es nombrado por el Consejo de Ministros, a propuesta del Ministro de Fomento.

La actividad contractual del GIF se caracteriza por la falta de uniformidad del régimen jurídico a que está sometida, siéndole de aplicación distintos ordenamientos. Los contratos de obras de construcción de infraestructura ferroviaria, salvo los de electrificación y señalización, tienen la consideración de contratos administrativos y se rigen por la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas; los contratos de electrificación y señalización de la infraestructura ferroviaria, en cuanto se refieren a explotación de la red de telecomunicaciones y de transporte ferroviario, y los de suministros y servicios que cumplan los requisitos de la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, de Procedimientos de Contratación en los sectores del agua, la energía, el transporte y las telecomunicaciones**,** se rigen por esta Ley; y el resto de la contratación que lleva a cabo el GIF está sometida al derecho privado, aunque debiendo respetar los principios de publicidad y concurrencia.

A todos los contratos que son objeto de esta fiscalización les es, pues, directamente aplicable la normativa que regula la contratación administrativa y, en concreto, la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas (LCAP), excepto a los contratos números 29, 30 y 31, a los modificados de los contratos 2, 4 y 16 y los segundos modificados del

1, 3, 5, 6, 7 y 8, cuyos expedientes se iniciaron cuando había entrado en vigor el Real Decreto Legislativo 2/2000, de 16 de junio (TRLCAP) que refunde la legislación sobre la contratación del Estado.

La única actividad que ha realizado el GIF hasta el momento presente es la construcción de líneas ferroviarias por encargo del Gobierno y la realización de los estudios y demás actividades necesarias para la ejecución de las obras correspondientes.

Antes de que el GIF asumiera en abril de 1997 la ejecución de la obra de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (posteriormente el Ministerio de Fomento) había iniciado su construcción adjudicando en los años 1995 y 1996 contratos de obras de duración plurianual en los que, en razón a lo establecido en la Disposición Transitoria primera del Real Decreto 613/1997, se subrogó el GIF, que se responsabilizó de la dirección y recepción de las obras, del pago de los abonos a cuenta, de la liquidación de los contratos y, en definitiva, de continuar y concluir el proceso de ejecución.

El GIF, que en el año 1997 celebró sólo contratos de consultoría y asistencia, formalizó ya durante el ejercicio de 1998 varios contratos de obra y diversos modificados correspondientes a contratos concertados en su día por el Ministerio de Fomento.

La financiación de las obras que realiza el GIF proviene de los Presupuestos Generales del Estado, en concepto de aportación patrimonial, y de los fondos europeos percibidos por el Ente.

4.- RESULTADO DE LAS ACTUACIONES FISCALIZADORAS

4.1. Preparación de los contratos

En términos generales, la documentación justificativa del cumplimiento de los requisitos y trámites legalmente establecidos para la preparación de los contratos se ha ajustado al ordenamiento y resulta conforme con lo dispuesto en la Ley 13/1995, de 18 de mayo, de Contratos de las Administraciones Públicas (LCAP), (en su caso, en el RD Legislativo 2/2000, de 16 de junio) habiéndose observado sus prescripciones respecto a la autorización, elaboración y supervisión del proyecto, confección y aprobación de los pliegos, aprobación del gasto, aprobación del expediente y autorización para contratar. Cabe, no obstante, formular las siguientes observaciones respecto a las actuaciones comprendidas en esta fase de la contratación:

a) En la verificación de la adecuación de los pliegos de cláusulas administrativas particulares (cuyo contenido es igual en todos los expedientes) a las prescripciones legales, se observa que en la cláusula 7 (párrafos penúltimo y último) se establece que la Mesa de Contratación, si lo estima conveniente, podrá conceder un plazo no superior a tres días para que el licitador subsane los defectos materiales en la documentación presentada (mención transcrita literalmente del texto del artículo 101 del Decreto 3410/1975, de 25 de noviembre, por el que se aprobó el Reglamento de Contratación Administrativa); indicándose también en la cláusula que la falta de acreditación de la constitución de la correspondiente garantía provisional, así como la del certificado de clasificación se considerarán, en todo caso, como insubsanables y supondrá la exclusión automática de la Empresa o Empresas licitadoras. Estas prescripciones no

se ajustan a la legalidad establecida en el artículo 71 de la Ley 30/1992, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, con carácter general para todos los procedimientos administrativos, habiéndose trasladado al pliego la norma contenida en el artículo 101 del Reglamento de Contratación de 25 de noviembre de 1975 en lo que se refiere a la subsanación de defectos[1].

b) Los criterios a tener en cuenta para la adjudicación dirigidos a valorar la "Calidad técnica de la oferta" (que agrupan: Equipo humano, Plan de aseguramiento de la calidad, Memoria constructiva, Plan de obra e Idoneidad técnica y tienen en la valoración un peso del setenta por ciento) no se ajustan debidamente a lo dispuesto en el artículo 87.1 de la LCAP (86.1 TRLCAP), que dispone que se "establecerán criterios objetivos que sirvan de base para la adjudicación", en la medida en que entre ellos se incluyen circunstancias que la Ley ya tiene en cuenta como requisitos de capacidad y solvencia de los licitadores. Así sucede en los criterios "Equipo humano" e "Idoneidad técnica"; y, en cierto modo, en la "Memoria constructiva" al incluir como elemento a considerar para la adjudicación "las instalaciones y medios que la Empresa se compromete a adscribir a la obra".

   Por otra parte, la presencia y participación de subcontratistas, aunque con diferente terminología, se tiene en cuenta en más de un criterio de valoración: dentro del criterio "Memoria constructiva" se valora la inclusión

[1] Las alegaciones en contrario formuladas por la entidad quedan desvirtuadas con la consideración de lo establecido en la Disposición Adicional 1ª de la Ley 4/1999 de modificación de la LRJPAC que determina que "en ningún caso las especialidades de los distintos procedimientos podrán suponer una disminución o limitación de las garantías consagradas en esta Ley"

de “subcontratistas especializados para la ejecución (de parte) de la obra” y en “Idoneidad técnica” también se valora la idoneidad suficiente de “los subcontratistas”. Lo mismo sucede con el “contenido y desarrollo de los trabajos a realizar”, valorable en el criterio “Memoria constructiva” y también en el de “Plan de obra”, en éste utilizando la expresión “contenido y grado de detalle de las actividades del Plan de obra”.

La inclusión del mismo concepto en más de un criterio puede influir decisivamente en la puntuación total al aumentar la valoración de determinados aspectos de las ofertas en perjuicio de otros.

c) En ninguno de los contratos analizados se ha dado cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 68.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Nacional, que establece que en el presupuesto de cada obra pública financiada total o parcialmente por el Estado se incluirá una partida equivalente, al menos, al uno por ciento de los fondos que sean de aportación estatal, con destino a financiar trabajos de conservación o enriquecimiento del patrimonio histórico español o de fomento de la creatividad artística con preferencia en la propia obra o en su inmediato entorno (en los artículos 58 y 59 del Real Decreto 111/1986, de 10 de enero, se desarrolla el ámbito y procedimiento de aplicación de esta disposición).

De acuerdo con los requisitos establecidos, esta normativa afecta a todas las obras públicas que ejecute el GIF de importe superior a 100 millones de pesetas. Pese a ello, ninguno de los expedientes analizados incluye documentación referida al cumplimiento de estas obligaciones.

Con carácter general, en un informe de la Abogacía del Estado de 30 de diciembre de 1997 se justifica la no aplicación de esta normativa alegando que la financiación de las obras del GIF proviene en parte de fondos europeos y de recursos propios (que no tienen la consideración de financiación del Estado) y, además, que no es posible determinar el importe exacto de los fondos que sean aportación estatal porque ésta se efectúa globalmente sin especificación de las cuantías que deben destinarse a finalidades concretas y, por consiguiente, a cada una de las obras que lleve a cabo el GIF. En el mismo sentido el GIF emitió con fecha 18 de septiembre de 2000, como consecuencia de la petición del Ayuntamiento de Osera del Ebro para que se diese cumplimiento a aquella obligación, una nota interna en la que se abunda en los argumentos del informe de la Abogacía del Estado.

Sin embargo, la realidad es que el GIF se financia fundamentalmente con las aportaciones del Estado recogidas en la Sección 17-20, Aplicación 871, de los Presupuestos Generales. En los años 1999 y 2000, periodo en el que se celebraron los contratos objeto de esta fiscalización, el GIF tenía consignados 122.793 y 117.022 millones de pesetas, respectivamente, como aportación del Estado. En los mismos ejercicios, el total de los fondos de los que ha dispuesto el Ente ha sido de 144.163 y 213.490 millones, representando, por tanto, las aportaciones del Estado un 85 por ciento en 1999 y un 55 por ciento en el año 2000.

Además, la fijación de la cuantía de los fondos de aportación estatal que se aplica a cada una de las obras contratadas no debe plantear problemas irresolubles, máxime teniendo en cuenta que (como se pone de manifiesto en las actas de recepción de las dos obras finalizadas: Base de

superestructura de Salillas de Jalón y Base de acopios y ayuda logística de Montagut) en los expedientes de contratación queda constancia de la proporción en que las aportaciones del Estado y los fondos europeos participan en la financiación.

4.2. Adjudicación de los contratos

Las Empresas constructoras que han concurrido a las licitaciones de las obras han sido en general las mismas en todos de los concursos, haciéndolo bien a titulo individual o integradas en Uniones Temporales de Empresas (UTEs).

Todos los contratos se han adjudicado por el procedimiento de concurso público habiéndose ajustado su tramitación, con carácter general, a las previsiones de la LCAP.

El número de ofertas presentadas a cada concurso osciló entre 5 y 15, resultando una media de 10 ofertas para el conjunto de las contrataciones analizadas.

En ninguno de los contratos fiscalizados fue declarado desierto el concurso, correspondiendo la adjudicación, en todos los supuestos, a la oferta que había obtenido la puntuación más alta como consecuencia de aplicar los criterios de valoración establecidos en el pliego de condiciones administrativas particulares.

El precio de adjudicación ha sido menor que el de licitación en todos los casos, produciéndose bajas que oscilan entre el 1,85 por ciento y 13,12 por ciento por ciento. En conjunto, los contratos celebrados en el año 1999 tenían un

presupuesto de licitación de 104.505 millones de pesetas y de 119.024 millones los del año 2000, habiéndose adjudicado, respectivamente, por 99.031 millones y 109.223 millones.

El contrato de mayor cuantía, número 5 (Subtramo XV. Tramo Madrid-Zaragoza) se adjudicó en 19.275 millones de pesetas con una baja de 4,73por ciento, y el de menor valor número 27 (Edificio de Gutiérrez Soto de la estación de Zaragoza) en 377 millones de pesetas, con una baja del 5,28 por ciento. Los contratos de cuantía superior a 10.000 millones de pesetas (contratos números 1, 5, 6, 9, 10, 17, 19, 22 y 25) se adjudicaron con una reducción media del 6,16por ciento sobre el presupuesto de licitación, oscilando entre el 9,63 por ciento (contrato nº 25: Subtramo I. Tramo Lleida-Martorell) y el 3,11por ciento (contrato número 1: Subtramo XIII. Tramo Madrid-Zaragoza).

Ha sido frecuente, por otro lado, que una misma Empresa sea adjudicataria de varias obras, sobre todo en el caso de las constructoras integrantes de UTEs. Cuatro Empresas han sido adjudicatarias de cuatro contratos, otras cuatro de tres y ocho de dos.

El análisis de la aplicación de los “criterios utilizados para la adjudicación” a las ofertas de las Empresas licitadoras pone de manifiesto tanto la dificultad de valorar las condiciones de cada una de las ofertas conforme a lo dispuesto en la legislación vigente como la carencia de contrastes realmente objetivos que hayan servido de base para llevar a cabo la selección. Las valoraciones se fundamentan en breves informes descriptivos que normalmente detallan los documentos analizados y añaden un juicio u opinión sobre cada uno de los aspectos sometidos a valoración en el que no se exponen las razones en que se basan, de tal modo que, en general, las puntuaciones asignadas a las

ofertas aparecen más como el resultado de apreciaciones subjetivas que como la consecuencia directa de la aplicación de elementos objetivos de cuantificación. Posiblemente es la naturaleza de los criterios establecidos y reflejados en el pliego de cláusulas y el modo en que aparecen definidos lo que da lugar a este tipo de actuaciones.

Además, el análisis de los diferentes informes de valoración pone de manifiesto la falta de uniformidad y de homogeneidad entre los elementos considerados y entre la opiniones emitidas, pese a que la similitud de las obras contratadas aconsejaría que se estableciese un procedimiento común para su análisis y para la formulación de las conclusiones. La exposición de las valoraciones no es la misma en todos y cada uno de los informes, destacando la brevedad de alguno de ellos, en los que, tras una somera y escueta descripción de la oferta, se valora "vistas las consideraciones anteriores y realizada una evaluación comparativa con el resto de las ofertas" sin mayores análisis o comentarios.

4.3. Modificaciones de contratos y contratos complementarios.

4.3.1. Modificaciones

A 31 de diciembre de 2000, de los 16 contratos que se estaban llevando a cabo y de los 2 finalizados antes de esa fecha se produjeron 15 modificados, de los que 14 correspondían a 8 contratos celebrados en el año 1999 y uno al contrato número 16 (Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza) celebrado en el año 2000. De los contratos formalizados en 1999, únicamente los números, 9 (Subtramo II A. Tramo Zaragoza-Lleida),10 (Subtramo 0; Tramo Madrid-Zaragoza, salida de Madrid) y 11 (Base de superestructura de Salillas de Jalón) no habían sufrido modificaciones; y los contratos números 1, 3 5 y 6

(Subtramos XIII, XIV XV y II del Tramo Madrid-Zaragoza) y números 7, y 8 (Subtramo II B del Tramo Lleida-Zaragoza y Accesos a la Estación Lleida) habían sido objeto de dos modificados cada uno de ellos.

De los siete contratos que no habían sufrido alteraciones en su ejecución, el presupuesto de cada uno de los señalados con los números 12, 16 y 27 no sobrepasaba los 1.000 millones de pesetas, el de los contratos números 11, 20 y 24 era inferior a los 1.500 millones y el del contrato número 21 tenía un coste de 2.118 (la cuantía media por contrato se situó en 6.718 millones de pesetas).

En general, los proyectos de modificación de obra no contenían incremento del coste económico (exceptuando los gastos que origina la redacción del proyecto modificado, además de los "gastos complementarios precisos" a los que se refiere el artículo 146.3.c de la LCAP y del TRLCAP), habiéndose mantenido en todos ellos el precio de adjudicación del contrato y el plazo de ejecución, salvo en el modificado número 2 del contrato número 8 (Accesos a la estación de Lleida) cuyo coste se incrementó en 781.550.429 pesetas y en 2 meses su plazo de ejecución.

De acuerdo con las correspondientes memorias de los modificados, el no haberse incrementado el coste se debe a la disminución de unidades de obra o a su sustitución por otras de igual coste económico. Los precios de las unidades de obra que se aplicaron en los modificados fueron los aprobados para el contrato objeto de modificación, constando la conformidad de ambas partes cuando excepcionalmente se han introducido precios nuevos para nuevas unidades de obra.

Aunque, en general, los plazos de ejecución de las obras no se alterasen mediante los contratos modificados, a través de prórrogas del plazo inicial de ejecución los previstos en la adjudicación resultaron ampliados, dándose incluso la circunstancia de que en las mismas sesiones del Consejo de Administración del GIF en las que se aprobaron las modificaciones se autorizaron prorrogas que afectaban a los contratos modificados (contratos nº 2, 8 y 16).

Según el artículo 102 de la LCAP y (101 TRLCAP) únicamente procede la modificación del contrato por razones de interés público cuando sea debida a nuevas necesidades o causas imprevistas. En todos los expedientes existen informes técnicos que fundamentan el interés público que motiva la modificación; pero las necesidades que justifican los modificados más que nuevas o imprevistas aparecen como debidas a insuficiencias del proyecto inicial (sobre todo en aquellos contratos que han sufrido más de un modificado), lo que contradice el carácter excepcional de la modificación y hace insuficiente la justificación de sus causas que por imperativo legal debe incluirse en el expediente.

En lo que a su trámite se refiere, se observa que, en general, los expedientes de modificación de contratos se han tramitado a petición de los directores facultativos de las obras y fueron autorizados por el Consejo de Administración del GIF en los plazos previstos en el artículo 146 de la LCAP y del TRLCAP.

El expediente del segundo modificado del contrato número 8 (Accesos a la Estación de Lleida) se inició en el mes de diciembre del año 2000 y se aprobó por el Consejo de Administración del Ente el 19 de octubre de 2001 con incremento del precio y plazo de ejecución, después de que se hubiesen

autorizado tres prórrogas que ampliaban el plazo de ejecución del contrato basándose en la demora derivada de la tramitación del modificado. El precio final del contrato, que originariamente se adjudicó en 5.169.925.317 de pesetas, quedó fijado, una vez aprobado el modificado, en 5.950.457.746 pesetas, lo que supuso un incremento del 15,10 por ciento, ampliándose el plazo de ejecución en dos meses más, tiempo que no excedía del límite establecido en el artículo 149 párrafo segundo del Reglamento de Contratación, pero esta ampliación unida a los 9 meses de las tres prórrogas antes mencionadas y de los 4 de suspensión que ya había sufrido, hizo que el plazo de ejecución del contrato número 8 fuera en total de 30 meses, 15 más que los pactados inicialmente, duplicando el previsto inicialmente.

El artículo 146.4 del TRLCAP establece que en el plazo de seis meses deberá estar aprobado técnicamente el proyecto de modificación del contrato y en el de ocho el expediente (el expediente de modificación del contrato se inicia con la redacción y aprobación del proyecto correspondiente y se completa con la audiencia del contratista y la aprobación del expediente por el órgano de contratación). El cumplimiento de estos plazos se respetó formalmente en el trámite del modificado segundo del contrato nº 8; pero la finalidad con que están establecidos los límites (no demorar excesivamente las ejecución de la obra) quedó desvirtuada como consecuencia de la concesión de tres prórrogas, otorgadas durante el período transcurrido desde la formulación de la petición para redactar el Proyecto de modificado hasta su aprobación, cuya duración supera el tiempo legalmente fijado para la tramitación de los expedientes de modificación de los contratos. Esta misma circunstancia se ha producido en cuatro contratos modificados (nº3. Subtramo XIV Madrid-Zaragoza; nº5. Subtramo XV Subtramo Madrid-Zaragoza; nº6. Subtramo II Madrid-Zaragoza; y nº16. Estación Intermodal de Zaragoza) en los que, aunque no se incrementó

el plazo de ejecución como consecuencia de las modificaciones, el inicialmente previsto quedó en definitiva ampliado en una media de 4,5 meses mediante la concesión de varias prórrogas.

Por otra parte, las obras que motivaron el modificado segundo del contrato nº 8 (fundamentalmente prolongación del andén, acondicionamiento, rehabilitación y sustitución de vías, mejora de la electrificación, prolongación de la catenaria, colocación de nuevos postes, etc., obras muchas de ellas que afectan a otros servicios existentes y exigen nuevas expropiaciones) no aparecen, en relación a las prescripciones del artículo 101 del TRLCAP, suficientemente justificadas ya que la propuesta de modificación del contrato se limita a aludir a los "planes municipales" sin concretar cuál es la repercusión de estos planes en el proyecto inicial. El informe de supervisión del proyecto del modificado realizado por el Inspector General del Ministerio de Fomento en febrero de 2001 da, no obstante, su conformidad, limitándose a señalar que "el análisis de la justificación de los nuevos precios unitarios, su adaptación a las bases de precios del proyecto base de la adjudicación y del contrato de obra vigente debe ser efectuado por la Oficina de Supervisión de Proyectos" (según lo dispuesto en el artículo 128 del TRLCAP).

El modificado del contrato 16 (Estación Intermodal de Zaragoza), iniciado en noviembre de 2000, se aprobó por el Consejo de Administración del GIF en julio de 2001, indicándose expresamente que no producía variación ni en el plazo de ejecución ni en su cuantía y señalándose como justificación que el "proyecto principal sólo respondía en parte a las necesidades de la obra por lo que procedía modificar parte de las actuaciones previstas acomodándolas a las exigencias actuales", circunstancias que ya habían quedado recogidas en el acta de comprobación del replanteo de 29 de julio de 2000. Durante el tiempo

en el que se tramitó el modificado el GIF autorizó cuatro prorrogas de ejecución de dos meses cada una de ellas, con lo que el plazo inicial de 3 meses se amplió hasta 11, cuadruplicándose casi el plazo de ejecución sin más justificación que el hecho de estarse tramitando el modificado. Además, las incidencias surgidas en la tramitación de este modificado han requerido la introducción de un elevado número de nuevos precios descompuestos que, aunque consta la conformidad de ambas partes respecto a ellos, no tienen ningún antecedente ni justificación, según se recoge en el preceptivo informe de visado y supervisión emitido por el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid, de 14 de marzo de 2001.

4.3.2. Contratos Complementarios

Con independencia de los modificados, se han realizado obras complementarias a las convenidas en el contrato número 2, Subtramo I. Tramo Madrid-Barcelona, cuya ejecución ha requerido la redacción de proyecto, además de la correspondiente autorización del Consejo de Administración. Estas obras se adjudicaron al contratista principal por el procedimiento negociado sin publicidad previa en el modo señalado en el artículo 141 del TRLCAP, no superando su importe el límite legalmente establecido y constando en el expediente los informes técnicos justificativos de la necesidad de su ejecución. Su presupuesto quedó fijado en 544 millones de pesetas y en 3 meses el plazo de ejecución de las obras, lo que ha supuesto que las obras inicialmente contratadas para este Subtramo por 3.876 millones incrementen su coste en un 14 por ciento, además de dar lugar a que la previsión de finalización de las obras del Subtramo I se pospusiese significativamente pues al plazo señalado para las obras complementarias vino a sumarse a los ocho

meses del modificado y la prórroga del contrato inicial autorizados por el Consejo de Administración del GIF.

4.4. Ejecución de los contratos

Los adjudicatarios de los contratos presentaron al GIF, dentro de los plazos establecidos, el programa de trabajo, el plan de seguridad y salud, el plan de aseguramiento de la calidad y las pólizas de seguros de daños y responsabilidad civil. Todos estos documentos, ajustados en términos generales a lo establecido en el Pliego de condiciones administrativas particulares, recibieron la conformidad del GIF.

Las obras se han venido ejecutando de conformidad con el Manual de Dirección de Obra aprobado por el GIF el 29 de julio de 1998, según se hace constar en los informes emitidos por los respectivos responsables de las obras en relación con el cumplimiento y estado de situación de la ejecución y, en particular, del programa de seguridad y salud, impacto medio ambiental, control de calidad, valoración de los trabajos ejecutados, incidencias y condicionamientos surgidos y previsión de necesidades para asegurar la realización de las obras conforme a los plazos y condiciones establecidas.

Aunque todos los contratos analizados se adjudicaron y formalizaron antes del 31 de diciembre de 2000, en 13 de ellos se iniciaron las obras en el año 2001. Los expedientes contienen las actas justificativas de haberse realizado los replanteos de conformidad con la legalidad vigente. No obstante, únicamente 12 obras de las 31 contratadas pudieron iniciarse inmediatamente después de la comprobación del replanteo, suspendiéndose en el resto de los contratos la iniciación de las obras por no encontrarse disponibles los terrenos sobre los

que debían ejecutarse. Aunque la disposición de terrenos es requisito indispensable para la licitación según el artículo 129 de la LCAP, la naturaleza de las obras a las que se refieren estos contratos (transporte) permite que el GIF no dé cumplimiento a esa obligación en virtud de los establecido en la Disposición Adicional segunda de la Ley 9/1996, de 15 de enero (incorporada al artículo 129 del TRLCAP); pero, en cualquier caso la no disponibilidad de los terrenos en el momento en el que se realizan las adjudicaciones de las obras supone obviamente una falta de previsión que puede tener consecuencias gravosas en la ejecución del contrato.

Las actas de comprobación del replanteo de las obras de dos contratos reflejan, además, otro tipo de incidencias que imposibilitaban su comienzo inmediato. La correspondiente al contrato número 6 (Subtramo II. Tramo Madrid-Zaragoza), junto a la no disponibilidad de los terrenos, hace referencia a la necesidad de realizar mayores movimientos de tierras que los previstos en el proyecto, a incertidumbres respecto a la posibilidad de disposición de determinados terrenos y a la insuficiencia del estudio técnico de la construcción de un viaducto (hechos a los que, sin embargo, no se hace alusión en las actas de levantamiento de la suspensión del inicio de las obras); y la correspondiente al contrato nº16 (construcción de la Estación Intermodal Zaragoza-Delicias) recoge que, al haber variado los límites de su emplazamiento durante el proceso de elaboración del proyecto, resultaron afectados una serie de servicios que habían de influir en la ejecución de las obras, incidencia que obligó a suspender totalmente el inicio de la construcción de la estación y a redactar un modificado del proyecto.

Plazo de ejecución

Con carácter general, se han venido produciendo suspensiones y prórrogas en el plazo de ejecución de la mayoría (86,64 por ciento) de los contratos fiscalizados que han de afectar sustancialmente a la fecha de finalización y recepción de las obras, todas ellas autorizadas por el Consejo de Administración del GIF en base a los informes que acompañan a la solicitud correspondiente. Estas prórrogas, unidas a los periodos de suspensión temporal de su comienzo producidas por no disponer inicialmente de los terrenos o por otras causas surgidas en su desarrollo, han incrementado significativamente los plazos de ejecución y, en la medida que más adelante se indica, su coste. Unicamente las obras de los contratos: nº 11 (Base superestructura de Salillas de Jalón); nº 12 (Base de acopios de Montagut); nº 27 (Estación de Gutiérrez Soto en Zaragoza); nº 29 (Nueva estación de Zaragoza. Subtramo Miraflores); nº 30 (Nueva estación de Zaragoza Subtramos Delicias y nº 31 (Nueva estación de Zaragoza Subtramo IV Delicias) no habían sido suspendidas o prorrogadas.

Las suspensiones afectaron a las obras de 19 contratos de los que 8 correspondían a los iniciados antes del 31 de diciembre de 1999. El plazo medio de suspensión fue de 5 meses, destacando los 9 meses de las obras de los contratos 13 y 23 (Subtramo II-B Tramo Lleida-Barcelona y Subtramo II-A Tramo Lleida-Martorell).

Además, las obras de ejecución de quince de los contratos iniciados en el período objeto de esta fiscalización sufrieron también retrasos como consecuencia de la concesión de diversas prórrogas. El período medio de incremento del plazo de ejecución desde el inicio de las obras como

consecuencia de estas prórrogas fue de 6,8 meses, destacando las de los contratos números 4 (Subtramo V-B. Tramo Madrid-Zaragoza), 8 (Plataforma de los accesos a Lleida) y 10 (Subtramo 0 Tramo Madrid-Zaragoza; salida de Madrid) y 16 (Estación Intermodal de Zaragoza), que han pasado de 14, 15, 20 y 3 a 26, 26, 32 y 11 meses, lo que supone un aumento del 85, 60, 74 y 333 por ciento, respectivamente.

Las causas que justifican las prórrogas son de distinta naturaleza. Junto a aquellas que se basan en razones técnicas, aparecen otras que están relacionadas con las actuaciones preparatorias del contrato, como la no disposición de una parte de los terrenos cuando la obra ya se está ejecutando (contratos 2, 10 y 20) y, fundamentalmente, la demora en la aprobación de los modificados (contratos 3, 5, 6, 8, 9 y 16).

La prórroga del contrato número 4 (Subtramo V-B. Tramo Madrid-Zaragoza), de 12 meses de duración, se debe al nuevo trazado de la obra acordado por la Secretaria de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento en julio de 1999, que supuso la suspensión de los trabajos de construcción. Las obras afectadas por esta resolución requirieron un estudio informativo complementario que fue sometido a información pública, lo que dio lugar a que en junio del 2000, “al no haber recibido el GIF solución definitiva para la realización de la obra” se solicitase una prórroga de 12 meses que fue concedida el 30 de junio de 2000.

El contrato número 8 (Plataforma de los accesos a Lleida), ha sufrido 3 prórrogas de 3, 2 y 4 meses respectivamente, como consecuencia de encontrarse en tramitación un expediente de modificación que se había solicitado en el mes de diciembre del año 2000. El modificado fue finalmente

aprobado en el mes de octubre de 2001, ampliándose el plazo de ejecución de la obra en 2 meses más, lo que, en definitiva, dio lugar a que se incrementase en 11 meses.

En cuanto al contrato número 10 (Subtramo 0. Madrid-Zaragoza), parte de las causas que justifican la prórroga de 12 meses son de carácter imprevisto (aparición de restos arqueológicos y paralización de obras por parte de un Ayuntamiento por motivos medioambientales); pero otras ponen de manifiesto una insuficiente planificación (incidencias en la disposición de parte de los terrenos y actuaciones como consecuencia del planteamiento de nuevos requerimientos que afectan al esquema de la vías).

Las 4 prórrogas del contrato número 16 (Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza), que en total suponen 10 meses, están estrechamente relacionadas con el modificado del contrato y a ellas se ha hecho referencia en la parte de este informe en que se analiza.

En conjunto, las suspensiones en el inicio de las obras y las prórrogas producidas en 25 de los 31 contratos fiscalizados han supuesto una demora media de los plazos de ejecución de 7,6 meses, sobre unos periodos inicialmente previstos de 17, 2 meses de media. Quince de estos contratos superaban los 7 meses de retraso destacando el del nº 8 (Plataforma de Accesos a Lleida) y el del número 10 (Subtramo 0 tramo Madrid-Barcelona) que alcanzaba en ambos casos los 15 meses cuando el plazo inicial de ejecución se había fijado en 15 y 20 meses respectivamente.

En todo caso, la ampliación de los plazos de ejecución derivada de las suspensiones y prórrogas dará lugar a que el coste final de las obras se

incremente no sólo por los reajustes que llevan consigo sino también por el aumento del número de certificaciones revisadas y del periodo comprendido en las revisiones.

Revisiones de precios y certificaciones

El artículo 104 de la LCAP disponía que la revisión de precios tendría lugar cuando el contrato hubiese sido ejecutado en un 20 por ciento de su importe y hubiesen transcurrido seis meses desde su adjudicación. Esta disposición afecta a todos los contratos celebrados hasta el 16 de junio de 2000, fecha en la que se publicó el Texto refundido de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (Real Decreto Legislativo 2/2000), cuyo artículo 103 amplió el plazo de revisión de precios a un año, “de tal modo que ni el porcentaje del 20 por ciento ni el primer año de ejecución, pueden ser objeto de revisión”. Esta nueva redacción afecta a los contratos adjudicados a partir de aquella fecha, que son los señalados en los anexos con el número 17 y siguientes. A 31 de diciembre de 2000, todos los contratos celebrados en el año 1999 habían sido sometidos a revisión de precios, concurriendo en ellos los requisitos del artículo 104 de la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas (haber transcurrido seis meses desde su adjudicación y tener ejecutado un veinte por ciento de su importe), ajustándose las certificaciones de obra que afectan a los contratos sometidos a revisión de precios a lo establecido en la legislación vigente.

No se han observado incidencias significativas en la expedición de las certificaciones de obra y en la realización de los abonos a cuenta. Las primeras son coherentes con los programas de ejecución y con las unidades de obra

indicadas en el proyecto, habiéndose emitido mensualmente; y los abonos a cuenta se han producido en los plazos y condiciones legales.

A 31 de diciembre de 2000 el importe total de las certificaciones de obra remitidas en relación con la contratación analizada se elevaba a 79.919 millones de pesetas (de lo que se habían abonado a cuenta 65.608 millones) habiéndose certificado el 38,38 por ciento de la obra contratada. El desfase entre la financiación del GIF y la expedición y pago de las certificaciones de obra ha dado lugar a que el Ente mantenga un elevado excedente de recursos. A 31 de diciembre de 2000, las disponibilidades financieras del GIF se elevaban a 289.239 millones de pesetas (27.492 millones en inversiones a largo plazo, 97.996 millones en inversiones a corto plazo y 163.751 millones en tesorería). [2]

Únicamente dos obras de menor cuantía (números 11 y 12) se contrataron y concluyeron dentro del período al que se refiere esta fiscalización. Las obras correspondientes al contrato número 11(Base de superestructura de Salillas de Jalón) finalizaron en junio de 2000, dentro del plazo convenido en el pliego de condiciones administrativas particulares, procediéndose a su recepción el 26 de julio siguiente; y también las obras de la Base de acopios de Montagut finalizaron en el plazo previsto, firmándose el acta de recepción el 20 de octubre del año 2000. La liquidación de ambos contratos aparece debidamente documentada en sus respectivos expedientes (acta de recepción, proyecto de liquidación del contrato, informes técnicos y jurídicos, conformidad del contratista y aprobación del Consejo de Administración) de acuerdo con el artículo 148 de la LCAP y 176 del RCE. El pago de la liquidación del primero de

[2] párrafo modificado como consecuencia de las alegaciones.

ellos fue autorizado en noviembre de 2000, alcanzando un líquido global de 1.279.818.174 pesetas, lo que supone un adicional neto por obra ejecutada de 112.721.781 pesetas sobre el presupuesto de adjudicación; y en el segundo contrato, cuya liquidación se elevaba a 719.870.022 pesetas, e incluía un saldo de liquidación a favor del contratista de 61.390.532 pesetas de exceso sobre el presupuesto de adjudicación, la liquidación fue aprobada y autorizado su gasto en el mes de enero del año 2001. Los excesos liquidados en ambos casos no superan el 10 por ciento del precio del contrato, por lo que su pago se ajusta a lo señalado en el Real Decreto 3854/1970, de 31 de diciembre, por el que se aprueba el pliego de cláusulas administrativas generales para la contratación de obras del Estado.

CONCLUSIONES

Primera.- Los pliegos de condiciones administrativas particulares, en lo referente a la subsanación de los defectos apreciados en la presentación de ofertas, no se adecúan a lo dispuesto en el artículo 71 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, del Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común, habiéndose trasladado a ellos lo establecido al respecto en el Reglamento de Contratación de 25 de noviembre de 1975.

Segunda.- Los criterios para la adjudicación del concurso que recogen los pliegos de condiciones administrativas particulares incluyen prescripciones que la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas califica como requisitos de solvencia técnica de las Empresas concurrentes a la licitación.

La comprobación de las valoraciones efectuadas en los procesos de adjudicación de los contratos fiscalizados ha puesto de manifiesto la dificultad de que los criterios se concreten en términos que hagan que su aplicación se lleve a cabo con la garantía de objetividad que exige la legislación aplicable en materia de contratación pública.

Tercera.- El GIF no ha dado cumplimiento a lo establecido en el artículo 68.1 de la Ley 16/1985, de 25 de junio, del Patrimonio Histórico Nacional, que manda incluir en los presupuestos de las obras de las características de las que son objeto de los contratos fiscalizados una partida destinada a financiar trabajos de conservación y

enriquecimiento de dicho Patrimonio o de fomento de la creatividad artística.

Cuarta.- En la mayor parte de los contratos analizados, al levantarse las actas de comprobación del replanteo no se disponía de los terrenos sobre los que habían de ejecutarse las infraestructuras proyectadas, circunstancia que ha dado lugar a la suspensión temporal del inicio de las obras con el consiguiente retraso en su ejecución.

Quinta.- El desfase entre la financiación recibida por el GIF y la expedición y pago de las certificaciones de obra ha dado lugar a que el Ente mantenga un elevado excedente de tesorería, que a 31 de diciembre de 1999 ascendía a 223.198 y a 31 de diciembre de 2000 se cifraba en 289.239 millones de pesetas.

Sexta.- Las modificaciones de los contratos se han producido con excesiva reiteración y normalmente han venido acompañadas de acuerdos de prórroga del plazo de ejecución adoptadas durante la tramitación o inmediatamente después de la autorización de los modificados, aunque, en general, aquellas modificaciones no incluían ampliación de los plazos de ejecución de las obras.

Séptima.- Las incidencias surgidas en el desarrollo de las obras como consecuencia de las suspensiones temporales y prórrogas han afectado de manera importante a los plazos de ejecución y hacen previsible el incumplimiento de los inicialmente pactados y, en consecuencia, de las fechas previstas para la recepción y entrega de las infraestructuras.

RECOMENDACIONES

Primera.- Procedería actualizar los pliegos de condiciones administrativas particulares que se aprueben por el órgano de contratación para la adjudicación de futuras obras, adecuando los plazos de subsanación de defectos a lo dispuesto en la LRJPAC; y deberían revisarse los criterios de valoración para la adjudicación de los concursos de modo que sean homogéneos y cuantificables, evitando en lo posible la subjetividad en la emisión de los correspondientes informes.

Segunda.- Sería conveniente mejorar la planificación de las actuaciones referentes a la preparación, licitación, adjudicación, modificación en su caso y ejecución de los contratos con el fin de evitar demoras previsibles que repercutan negativamente en el desarrollo de las obras.

Tercera.- Deberían realizarse las actuaciones precisas para dar cumplimiento a lo dispuesto en la legislación del Patrimonio Histórico en relación con las obras públicas realizadas por el GIF.

Cuarta.- Sería conveniente que la planificación de las contrataciones y de su ejecución se realizase en el modo preciso para que no se produzcan los elevados niveles de tesorería que se han mantenido en los ejercicios analizados.

Madrid, 27 de junio de 2002
EL PRESIDENTE,



Fdo.: Ubaldo Nieto de Alba

ANEXOS

ANEXO I

IDENTIFICACION DE LOS CONTRATOS OBJETO DE FISCALIZACION

NUMERO	CONCEPTO	FECHA FORMALIZACION	IMPORTE
1	Subtramo XIII. Tramo Madrid - Zaragoza	12/02/1999	10.892
2	Subtramo I. Tramo Madrid - Zaragoza	26/04/1999	3.876
3	Subtramo XIV. Tramo Madrid - Zaragoza	19/04/1999	8.708
4	Subtramo V-B. Tramo Madrid - Zaragoza	14/05/1999	4.223
5	Subtramo XV. Tramo Madrid - Zaragoza	01/06/1999	19.275
6	Subtramo II. Tramo Madrid - Zaragoza	15/07/1999	13.848
7	Subtramo II-B. Tramo Lleida - Zaragoza	28/07/1999	6.672
8	Plataforma de los accesos a Lleida	30/07/1999	5.169
9	Subtramo II - A. Tramo Zaragoza - Lleida	30/07/1999	13.059
10	Subtramo 0. Madrid - Zaragoza	29/07/1999	12.142
11	Base de superestructura de Salillas de Jalón	17/12/1999	1.167
12	Base de acopios en Montagut	19/04/2000	658
13	Subtramo II - B. Tramo Lleida - Barcelona	30/05/2000	4.686
14	Subtramo V. Tramo Lleida - Martorell	05/06/2000	8.671
15	Subtramo III - B . Tramo Lleida - Martorell	31/05/2000	8.543
16	Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	30/06/2000	602
17	Subtramo VI. Tramo Lleida - Zaragoza	26/07/2000	12.580
18	Montaje de via. Tramo Puente de Ebro - Lleida	31/07/2000	7.456
19	Subtramo IV B .Tramo Lleida- Barcelona	31/07/2000	10.552
20	Base de construccion en Calatayud	26/07/2000	1.493
21	Subtramo XII B. Plataforma	31/07/2000	2.118
22	Subtramo III - A. Tramo Lleida - Martorell	24/07/2000	10.651
23	Subtramo II - A . Tramo Lleida - Martorell	31/07/2000	5.698
24	Montaje de via,Tramo Calatayud - Salillas	10/11/2000	1.459
25	Subtramo I. Tramo Lleida - Martorell	03/11/2000	12.244
26	Subtramo IV - A. Tramo Lleida - Barcelona	10/11/2000	6.653
27	Estacion de Zaragoza . Edificio Gutierrez Soto	31/10/2000	377
28	Base de construcción en Madrid	05/12/2000	1.962
29	Nueva Estacion de Zaragoza .Subtramo Miraflores	05/12/2000	3.813
30	Nueva Estacion de Zaragoza .Subtramo Delicias	14/12/2000	6.793
31	Nueva Estacion de Zaragoza .Subtramo XIV. Delicias	04/12/2000	2.214
TOTAL			**208.254**

(En millones de pesetas)

ANEXO II

CONCURRENCIA DE OFERTAS

NUMERO	OBJETO	OFERTAS			OFERTA MAS ALTA	OFERTA MAS BAJA	PORCENTAJE (%)		
		EMPRESAS	UTES	TOTAL			DE LA OFERTA MAS ALTA SOBRE Prsp.Licit	DE LA OFERTA MAS BAJA SOBRE Prsp.Licit	DE LA OFERTA ADJUDICADA SOBRE Prsp.Licit
1	Subtramo XIII. Tramo Madrid - Zaragoza	3	7	10	11.145	9.766	99,14%	86,87%	96,89%
2	Subtramo I. Tramo Madrid -Zaragoza	6	7	13	4.040	3.721	97,87%	90,14%	93,90%
3	Subtramo XIV. Tramo Madrid -Zaragoza	6	7	13	9.160	8.518	97,98%	91,11%	93,14%
4	Subtramo V-B.Tramo Madrid - Zaragoza	6	7	13	4.396	3.831	98,28%	85,65%	94,41%
5	Subtramo XV. Tramo Madrid -Zaragoza	3	7	10	20.044	19.095	99,07%	94,38%	95,27%
6	Subtramo II. Tramo Madrid -Zaragoza	3	7	10	14.497	12.155	97,15%	81,46%	92,80%
7	Subtramo II - B. Tramo Lleida -Zaragoza	4	8	12	6.719	6.104	98,84%	89,79%	98,15%
8	Plataforma de los accesos a Lleida	3	7	10	5.374	5.157	97,04%	93,12%	93,34%
9	Subtramo II - A. Tramo Zaragoza - Lleida	2	7	9	13.744	12.573	98,98%	90,55%	94,05%
10	Subtramo 0. Madrid - Zaragoza	3	5	8	12.588	12.023	98,98%	94,54%	95,47%
11	Base de superestructura de Salillas de Jalón	7	2	9	1.207	1.056	99,02%	86,63%	95,73%
12	Base de acopios en Montagut	7	--	7	684	596	97,44%	84,90%	93,73%
13	Subtramo II - B. Tramo Lleida - Barcelona	6	9	15	4.815	4.390	97,08%	88,51%	94,48%
14	Subtramo V . Tramo Lleida - Martorell	4	7	11	9.148	8.486	98,90%	91,74%	93,74%
15	Subtramo III - B. Tramo Lleida - Martorell	5	8	13	8.832	8.267	95,55%	89,44%	92,43%
16	Construcción de la Estación Intermodal de Zaragoza	9	3	12	653	572	98,79%	86,54%	91,07%
17	Subtramo VI .Tramo Lleida - Zaragoza	5	6	11	13.151	12.158	96,61%	89,31%	92,41%
18	Montaje de via. Tramo Puente de Ebro - Lleida	2	3	5	7.908	7.453	97,69%	92,07%	92,11%
19	Subtramo IV - B. Tramo Lleida - Barcelona	5	5	10	10.855	10.035	97,01%	89,69%	94,31%
20	Base de construccion de Calatayud	12	2	14	1.600	1.473	99,13%	91,26%	92,50%
21	Subtramo XII - B. Plataforma	11	1	12	2.365	2.118	99,58%	89,18%	89,18%
22	Subtramo III - A. Tramo Lleida - Martorell	5	5	10	11.102	10.232	96,92%	89,32%	92,98%
23	Subtramo II - A. Tramo Lleida - Martorell	4	9	13	6.039	5.627	97,17%	90,54%	91,68%
24	Montaje de via . Tramo Calatayud - Salillas	3	4	7	1.569	1.398	97,45%	86,83%	90,62%
25	Subtramo I . Tramo Lleida - Martorell	5	7	12	13.075	11.961	96,50%	88,28%	90,37%
26	Subtramo IV - A. Tramo Lleida - Barcelona	6	7	13	7.201	6.578	96,85%	88,47%	89,48%
27	Estación de Zaragoza . Edificio Gutierrez Soto	7	--	7	398	375	100,00%	94,22%	94,72%
28	Base de construcción en Madrid	7	4	11	2.158	1.935	97,82%	87,72%	88,94%
29	Nueva Estación de Zaragoza . Subtramo Miraflores	8	4	12	4.085	3.813	94,76%	88,45%	88,45%
30	Nueva Estación de Zaragoza . Subtramo Delicias	4	6	10	7.584	6.793	96,99%	86,88%	86,88%
31	Nueva Estación de Zaragoza . Subtramo XIV. Delicias	10	3	13	2.324	2.075	100,00%	89,29%	95,27%

(En millones de pesetas)

ANEXO III

REDUCCION DEL PRESUPUESTO DE LAS OBRAS RESPECTO AL PRECIO DE LICITACION

Nº CONTRATO	PRESUPUESTO LICITACION	PRESUPUESTO ADJUDICACION	DIFERENCIA	%
1	11.242	10.892	350	3,11%
2	4.128	3.876	252	6,10%
3	9.349	8.708	641	6,86%
4	4.473	4.223	250	5,59%
5	20.232	19.275	957	4,73%
6	14.922	13.848	1.074	7,20%
7	6.798	6.672	126	1,85%
8	5.538	5.169	369	6,66%
9	13.885	13.059	826	5,95%
10	12.718	12.142	576	4,53%
11	1.219	1.167	52	4,27%
12	702	658	44	6,27%
13	4.960	4.686	274	5,52%
14	9.250	8.671	579	6,26%
15	9.243	8.543	700	7,57%
16	661	602	59	8,93%
17	13.613	12.580	1.033	7,59%
18	8.095	7.456	639	7,89%
19	11.189	10.552	637	5,69%
20	1.614	1.493	121	7,50%
21	2.375	2.118	257	10,82%
22	11.455	10.651	804	7,02%
23	6.215	5.698	517	8,32%
24	1.610	1.459	151	9,38%
25	13.549	12.244	1.305	9,63%
26	7.435	6.653	782	10,52%
27	398	377	21	5,28%
28	2.206	1.962	244	11,06%
29	4.311	3.813	498	11,55%
30	7.819	6.793	1.026	13,12%
31	2.324	2.214	110	4,73%
TOTAL	**223.528**	**208.254**	**15.274**	**6,83%**

(En millones de pesetas)

ANEXO IV

ACTUACIONES RELATIVAS A LA ADJUDICACION,FORMALIZACION Y EJECUCION DE LOS CONTRATOS

Numero	Importe	Fecha adjudicación contrato	Fecha formalizacion contrato	Fecha acta comprobación replanteo	Plazo ejecución	Fecha inicio de obras	Fecha terminación desde inicio de obras	Fecha terminación incluidas prorrogas y suspensiones	Fecha acta de recepción	Liquidación
1	10.892	22/01/1999	12/02/1999	11/03/1999	22 meses	29/07/1999	29/05/2001	29/05/2001	--	--
2	3.876	26/03/1999	26/04/1999	25/05/1999	17 meses	26/05/1999	25/10/2000	25/06/2001	--	--
3	8.708	26/03/1999	19/04/1999	19/05/1999	20 meses	06/08/1999	06/04/2001	06/09/2001	--	--
4	4.223	23/04/1999	14/05/1999	04/06/1999	14 meses	15/06/1999	14/08/2000	14/08/2001	--	--
5	19.275	21/05/1999	01/06/1999	30/06/1999	20 meses	06/09/1999	06/05/2001	06/07/2001	--	--
6	13.848	18/06/1999	15/07/1999	13/08/1999	19 meses	03/11/1999	02/06/2001	02/11/2001	--	--
7	6.672	16/07/1999	28/07/1999	27/08/1999	20 meses	09/12/1999	09/08/2001	09/03/2002	--	--
8	5.169	16/07/1999	30/07/1999	27/08/1999	15 meses	09/12/1999	09/03/2001	09/02/2002	--	--
9	13.059	16/07/1999	30/07/1999	27/08/1999	20 meses	10/12//99	09/08/2001	09/12/2001	--	--
10	12.142	16/07/1999	29/07/1999	28/08/1999	20 meses	19/11//99	18/07/2001	18/07/2002	--	--
11	1.167	26/11/1999	17/12/1999	10/01/2000	5 meses	11/01/2000	11/06/2000	11/06/2000	26/07/2000	03/11/2000 Saldo 112

(En millones de pesetas)

ANEXO IV

ACTUACIONES RELATIVAS A LA ADJUDICACION,FORMALIZACION Y EJECUCION DE LOS CONTRATOS

Numero	Importe	Fecha adjudicación contrato	Fecha formalizacion contrato	Fecha acta comprobación replanteo	Plazo ejecución	Fecha inicio de obras	Fecha terminación desde inicio de obras	Fecha terminación incluidas prorrogas y suspensiones	Fecha Acta de recepción	Liquidación
12	658	24/03/2000	19/04/2000	20/04/2000	4 meses	21/04/2000	10/10/2000	10/10/2000	10/10/2000	26/01/2001 Saldo 61
13	4.686	28/04/2000	30/05/2000	30/06/2000	18 meses	20/03/2001	20/09/2002	20/09/2002	--	--
14	8.671	28/04/2000	05/06/2000	30/06/2000	24 meses	23/02/2001	23/02/2003	23/02/2003		
15	8.543	28/04/2000	31/05/2000	30/06/2000	24 meses	23/02/2001	23/02/2003	23/02/2003		
16	602	26/05/2000	30/06/2000	29/07/2000	3 meses	02/10/2000	02/01/2001	02/09/2001	--	--
17	12.580	30/06/2000	26/07/2000	28/08/2000	18 meses	25/01/2001	25/07/2002	25/07/2002	--	--
18	7.456	30/06/2000	31/07/2000	18/08/2000	12 meses	19/08/2000	18/08/2001	18/12/2001	--	--
19	10.552	30/06/2000	31/07/2000	31/08/2000	28 meses	27/02/2001	27/06/2003	27/06/2003	--	--
20	1.493	30/06/2000	26/07/2000	24/08/2000	7 meses	24/08/2000	24/03/2001	23/06/2001	--	--
21	2.118	30/06/2000	31/07/2000	24/08/2000	7 meses	24/08/2000	24/03/2001	23/02/2002	--	--

(En millones de pesetas)

ACTUACIONES RELATIVAS A LA ADJUDICACION,FORMALIZACION Y EJECUCION DE LOS CONTRATOS

Numero	Importe	Fecha adjudicación contrato	Fecha formalizacion contrato	Fecha acta comprobación replanteo	Fecha plazo ejecución	Fecha inicio de obras	Fecha terminación desde inicio de obras	Fecha terminación incluidas prorrogas y suspensiones	Fecha acta de recepción	Liquidación
22	10.651	30/06/2000	24/07/2000	24/08/2000	24 meses	23/02/2001	23/02/2003	23/02/2003		
23	5.698	30/06/2000	31/07/2000	30/08/2000	20 meses	12/06/2001	12/02/2003	12/02/2003		
24	1.459	06/10/2000	10/11/2000	05/12/2000	6 meses	06/12/2000	06/06/2001	20/10/2001	--	--
25	12.244	06/10/2000	03/11/2000	01/12/2000	24 meses	09/07/2001	09/07/2003	09/07/2003		
26	6.653	06/10/2000	10/11/2000	07/12/2000	21 meses	29/05/2001	29/02/03	29/02/03		
27	377	06/10/2000	31/10/2000	06/11/2000	10 meses	07/11/2000	07/09/2001	07/09/2001		
28	1.962	03/11/2000	05/12/2000	03/01/2001	7 meses	12/02/2001	12/09/2001	12/11/2001	--	--
29	3.813	30/11/2000	05/12/2000	04/01/2001	15 meses	05/01/2001	05/04/2002	05/04/2002		
30	6.793	01/12/2000	14/12/2000	13/01/2001	22 meses	15/01/2001	15/11/2002	15/11/2002		
31	2.214	01/12/2000	04/12/2000	13/01/2001	14 meses	15/01/2001	15/03/2002	15/03/2002		

(En millones de pesetas)

ANEXO V

ESTADO DE EJECUCION DE LAS OBRAS A 31/12/00

CONTRATO	IMPORTE ADJUDICADO	CERTIFICACIONES EMITIDAS				CERTIFICACIONES ABONADAS			
		31/12/1999	31/12/2000	TOTAL	%OBRA CERTIFICADA 31/12/2000	31/12/1999	31/12/2000	TOTAL	% OBRA ABONADA 31/12/2000
1	10.892	2.454	8.152	10.606	97,37%	1.348	8.186	9.534	87,53%
2	3.876	1.222	2.959	4.181	107,87%	771	3.107	3.878	100,05%
3	8.708	1.300	6.608	7.908	90,81%	381	6.441	6.822	78,34%
4	4.223	768	1.685	2.453	58,09%	468	1.522	1.990	47,12%
5	19.275	1.750	11.850	13.600	70,56%	804	11.511	12.315	63,89%
6	13.848	206	8.301	8.507	61,43%	0	6.401	6.401	46,22%
7	6.672	99	3.731	3.830	57,40%	0	3.280	3.280	49,16%
8	5.169	97	5.140	5.237	101,32%	0	4.526	4.526	87,56%
9	13.059	228	11.311	11.539	88,36%	0	10.021	10.021	76,74%
10	12.142	199	5.939	6.138	50,55%	0	3.930	3.930	32,37%
11*	1.167	0	1.280	1.280	109,68%	0	1.280	1.280	109,68%
12	658	0	658	658	100,00%	0	658	658	100,00%
13	4.686	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
14	8.671	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
15	8.543	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
16	602	0	466	466	77,41%	0	79	79	13,12%
17	12.580	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
18	7.456	0	1.815	1.815	24,34%	0	487	487	6,53%
19	10.552	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
20	1.493	0	979	979	65,57%	0	323	323	21,63%
21	2.118	0	687	687	32,44%	0	84	84	3,97%
22	10.651	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
23	5.698	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
24	1.459	0	10	10	0,69%	0	0	0	0,00%
25	12.244	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
26	6.653	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
27	377	0	25	25	6,63%	0	0	0	0,00%
28	1.962	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
29	3.813	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
30	6.793	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
31	2.214	0	0	0	0,00%	0	0	0	0,00%
TOTAL	**208.254**	**8.323**	**71.596**	**79.919**	**38,38%**	**3.772**	**61.836**	**65.608**	**31,50%**

(En millones de pesetas)

*** En este contrato el expediente de liquidación se aprobó el 26 de Enero del 2001.**

ANEXO VI

TRAMITE DE LOS MODIFICADOS DE LOS CONTRATOS

IDENTIFICACION	PROPUESTA JEFE DE AREA	INFORME INSPECTOR GENERAL	AUDIENCIA CONTRATISTA	INFORME SUPERVISION	AUTORIZACION C.ADMON	CERTIFICADO EXISTENCIA CREDITO	IMPORTE	PLAZO	FORMALIZACION
CONTRATO Nº 1									
Subtramo XIII									
Modificado nº 1	dic-99	30/10/2000	17/01/2000	17/01/2000	07/03/2000	--	0	0	29/03/2000
Modificado nº 2	22/09/2000	30/10/2000	04/12/2000	26/01/2001	17/12/1999	--	0	0	29/03/2001
CONTRATO Nº 2									
Subtramo I									
Modificado nº 1	jul-00	13/10/2000	02/11/2000	02/02/2001	03/11/2000	--	0	3 meses	30/03/2001
***Complementario nº 1**	jul-00	13/10/2000	20/11/2000	15/12/2000	16/05/2001		544	3 meses	28/05/2001
CONTRATO Nº 3									
Subtramo XIV									
Modificado nº 1	ene-00	--	feb-00	27/03//00	26/05/2000	--	0	0	26/06/2000
Modificado nº 2	22/11/2000	12/01/2001	may-01	18/05/2001	26/01/2001	--	0	0	11/07/2001
CONTRATO Nº 4									
Subtramo V-B									
Modificado nº 1	15/01/2001	05/02/2001	mar-01	30/04/2001	02/03/2001	--	0	0	21/06/2001
CONTRATO Nº 5									
Subtramo XV									
Modificado nº 1	ene-00	--	feb-00	28/03/2000	26/05/2000	--	0	0	26/06/2000
Modificado nº 2	nov-00	23/01/2001	mar-01	08/05/2001	02/03/2001	--	0	0	26/06/2001
CONTRATO Nº 6									
Subtramo II									
Modificado nº 1	26/10/1999	29/09/2000	dic-99	10/01/2000	28/01/2000	--	0	0	14/02/2000
Modificado nº 2	28/08/2000	29/09/2000	oct-00	17/10/2000	01/12/2000	--	0	0	26/12/2000
CONTRATO Nº 7									
Subtramo II-B									
Modificado nº 1	feb-00	15/09/2000	abr-00	25/04/2000	31/07/2000	--	0	0	01/09/2000
Modificado nº 2	ago-00	15/09/2000	oct-00	03/11/2000	01/12/2000	--	0	0	12/12/2000
CONTRATO Nº 8									
Accesos a Lleida									
Modificado nº 1	nov-99	--	07/12/1999	09/12/1999	17/12/1999	--	0	0	31/01/2000
Modificado nº 2	dic-00	12/02/2001	17/05/2001	13/06/2001	19/10/2001	--	782	2 meses	29/10/2001
CONTRATO Nº 16									
Estacion Zaragoza									
Modificado nº 1	30/11/2000	12/01/2001	may-01	08/05/2001	06/07/2001	--	0	0	16/07/2001

***Se incluye el proyecto complementario nº 1 del contrato nº 2**

ANEXO VII

PRORROGAS

IDENTIFICACION	NUMERO DE PRORROGA	AUTORIZACION CONSEJO DE ADMINISTRACION	PLAZO
CONTRATO Nº 2 Subtramo I	1ª Prorroga	03/11/2000	5 meses
CONTRATO Nº 3 Subtramo XIV	1ª Prorroga 2ª Prorroga	16/05/2001 06/07/2001	3 meses 2 meses
CONTRATO Nº 4 Subtramo V - B	1ª Prorroga	30/06/2000	12 meses
CONTRATO Nº 5 Subtramo XV	1ª Prorroga	06/07/2001	2 meses
CONTRATO Nº 6 Subtramo II	1ª Prorroga	15/06/2001	5 meses
CONTRATO Nº 7 Subtramo II - B	1ª Prorroga	06/07/2001	7 meses
CONTRATO Nº 8 Accesos a Lleida	1ª Prorroga 2ª Prorroga 3ª Prorroga (1)4ª Prorroga	30/03/2001 15/06/2001 02/08/2001 19/10/2001	3 meses 2 meses 4 meses 2 meses
CONTRATO Nº 9 Subtramo II A	1ª Prorroga	06/07/2001	4 meses
CONTRATO Nº 10 Subtramo 0	1ª Prorroga	15/06/2001	12 meses
CONTRATO Nº 16 Estacion Zaragoza	1ª Prorroga 2ª Prorroga 3ª Prorroga 4ª Prorroga	29/12/2000 30/03/2001 16/05/2001 06/07/2001	2 meses 2 meses 2 meses 2 meses
CONTRATO Nº 18 Puente del Ebro	1ª Prorroga	06/07/2001	4 meses
CONTRATO Nº 20 Calatayud	1ª Prorroga	16/05/2001	3 meses
CONTRATO Nº 21 Subtramo XII B	1ª Prorroga 2ª Prorroga	30/03/2001 06/07/2001	3 meses 8 meses
CONTRATO Nº 24 Montaje via	1ª Prorroga 2ª Prorroga	15/06/2001 02/08/2001	1,5 meses 3 meses
CONTRATO Nº 28 Base Madrid	1ª Prorroga	02/08/2001	2 meses

(1) Es consecuencia del modificado nº 2

ANEXO VIII

MODIFICACIONES EN LOS PLAZOS DE EJECUCIÓN DE OBRA

NUMERO CONTRATO	PLAZO EJECUCION	MESES SUSPENSION	MESES PRORROGA DESDE INICIO OBRAS	EXCESO TIEMPO PLAZO EJECUCION OBRAS DESDE ACTA C.REPLANTEO	PREVISION DE TERMINACION
Nº 1	22 meses	4 meses	--	4 meses	29/05/2001
Nº 2	17 meses	--	8 meses	(1) 8 meses	25/06/2001
Nº 3	20 meses	3 meses	5 meses	8 meses	06/09/2001
Nº 4	14 meses	--	12 meses	12 meses	14/08/2001
Nº 5	20 meses	3 meses	2 meses	5 meses	06/09/2001
Nº 6	19 meses	3 meses	5 meses	8 meses	02/11/2001
Nº 7	20 meses	4 meses	7 meses	11 meses	09/03/2002
Nº 8	15 meses	4 meses	11 meses	15 meses	09/02/2002
Nº 9	20 meses	4 meses	4 meses	8 meses	09/12/2001
Nº 10	20 meses	3 meses	12 meses	15 meses	18/07/2002
Nº 11	5 meses	--	--	--	(2) 26/07/00

(1) Tiene una prórroga de 5 meses y un modificado que amplia el plazo de ejecución en tres meses
(2) Fecha Acta de recepción

ANEXO VIII

MODIFICACIONES EN LOS PLAZOS DE EJECUCIÓN DE OBRA

NUMERO CONTRATO	PLAZO EJECUCION	MESES SUSPENSION	MESES PRORROGA DESDE INICIO OBRAS	EXCESO TIEMPO PLAZO EJECUCION OBRAS DESDE ACTA C.REPLANTEO	PREVISION DE TERMINACION
Nº 12	4 meses	--	--	--	[(2)]10/10/00
Nº 13	18 meses	9 meses	--	9 meses	20/09/2002
Nº 14	24 meses	8 meses	--	8 meses	23/02//03
Nº 15	24 meses	7 meses	--	7 meses	23/02/2003
Nº 16	3 meses	2 meses	8 meses	10 meses	02/06/2001
Nº 17	18 meses	5 meses	--	5 meses	25/07/2002
Nº 18	12 meses	--	4 meses	4 meses	18/12/2001
Nº 19	28 meses	6 meses	--	6 meses	27/06//03
Nº 20	7 meses	--	3 meses	3 meses	23/06/2001
Nº 21	7 meses	--	11 meses	11 meses	23/02//02
Nº 22	24 meses	6 meses	--	6 meses	23/02/2003
Nº 23	20 meses	9 meses	--	9 meses	12/02/2003
Nº 24	6 meses	--	4,5 meses	4,5 meses	20/10/2001

(2) Fecha Acta de recepción

ANEXO VIII

MODIFICACIONES EN LOS PLAZOS DE EJECUCIÓN DE OBRA

NUMERO CONTRATO	PLAZO EJECUCION	MESES SUSPENSIONES	MESES PRORROGA DESDE INICIO OBRAS	EXCESO TIEMPO PLAZO EJECUCION OBRAS DESDE ACTA C.REPLANTEO	PREVISION DE TERMINACION
Nº 25	24 meses	7 meses	--	7 meses	09/07/2003
Nº 26	21 meses	5 meses	--	5 meses	29/02/03
Nº 27	10 meses	--	--	--	07/09/2001
Nº 28	7 meses	2 meses	2 meses	2 meses	12/11/2001
Nº 29	15 meses	--	--	--	05/04/2002
Nº 30	22 meses	--	--	--	15/11/2002
Nº 31	14 meses	--	--	--	15/03/2002

ANEXO IX

REVISION DE PRECIOS

NUMERO	ADJUDICACION		REQUISITOS ART.104 LCAP		IMPORTE REVISADO 31/12/00	
	FECHA	IMPORTE	FECHA 1ª REVISION	% OBRA EJECUTADA	CANTIDAD	% REVISION RESPECTO IMPORTE ADJUDICADO
1	22/01/1999	10.892	ene-00	28,94%	800	7,34%
2	26/03/1999	3.876	nov-99	27,35%	321	8,28%
3	26/03/1999	8.708	feb-00	24,58%	629	7,22%
4	23/04/1999	4.223	ene-00	21,22%	135	3,20%
5	21/05/1999	19.275	feb-00	20,31%	503	2,61%
6	18/06/1999	13.848	jul-00	23,64%	451	3,26%
7	16/07/1999	6.672	jun-00	22,63%	113	1,69%
8	16/07/1999	5.169	feb-00	25,50%	190	3,68%
9	16/07/1999	13.059	abr-00	23,91%	704	5,39%
10	16/07/1999	12.142	sep-00	25,38%	160	1,32%
11	26/11/1999	1.167	--	--	--	--
TOTAL	--	**99.031**	--	**23,70%**	**4.006**	**4,05%**

(En millones de pesetas)