RESOLUCIÓN

Expte. S/DC/0598/2016 ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECÁNICAS FERROVIARIAS

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D. José María Marín Quemada

Consejeros

Dª. María Ortiz Aguilar
D. Josep Maria Guinart Solà
Dª. Clotilde de la Higuera González
Dª. María Pilar Canedo Arrillaga

Secretario del Consejo

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Madrid, a 14 de marzo de 2019

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, con la composición indicada, ha dictado esta Resolución en el expediente S/DC/0598/2016 ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECÁNICAS FERROVIARIAS, incoado por la Dirección de Competencia contra varias empresas, por supuesta infracción de los artículos 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia (**Ley 16/1989**), el artículo 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**) y el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (**TFUE**).

I. ANTECEDENTES

1. Con fecha 4 de mayo de 2016, la empresa ALSTOM, S.A. presentó ante la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**) una solicitud de exención del pago de la multa a los efectos del artículo 65 de la LDC o, en su caso, subsidiariamente, de reducción de su importe, a los efectos del artículo 66 de la citada Ley. La solicitud se realizó en beneficio de la citada empresa y de todas sus filiales y directivos, incluyendo a ALSTOM TRANSPORTE S.A.U (ALSTOM), en relación con las sanciones que pudieran imponerse por la comisión de una infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE, vinculadas con el acuerdo para la manipulación y reparto de un proyecto de electrificación y electromecánica ferroviarios, denominado Follo Line (folios 1 a 29), en el que habría participado la citada filial de ALSTOM, S.A. Esta solicitud de exención, junto con la documentación presentada, facilitaba información y elementos de prueba de la citada infracción y fue completada y ampliada posteriormente el 30 de mayo, 20 y 26 de julio, 2, 13 y 22 de septiembre de 2016, y el 8 y 29 de marzo de 2017 (folios 39 a 74, 640 a 743, 786 a 862, 11841 a 11918, 12724 a 12855).

2. Conforme al artículo 49.2 de la LDC, la Dirección de Competencia (**DC**) comenzó una información reservada con el fin de determinar la concurrencia de circunstancias que justificaran la incoación, en su caso, del correspondiente expediente sancionador.

3. Con fecha 1 de julio de 2016, la DC concedió la exención condicional a ALSTOM, S.A. y sus filiales, en virtud del artículo 65.1.a) de la LDC, por haber sido la primera empresa en aportar elementos de prueba que, a juicio de la DC, le permitía ordenar el desarrollo de una inspección en los términos establecidos en el artículo 27 de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**LCNMC**), en relación con las conductas descritas en la citada solicitud de exención del pago de la multa.

4. De acuerdo con el artículo 27 de la LCNMC, los días 11 a 13 de julio de 2016 la DC llevó a cabo inspecciones simultáneas en las sedes de ALSTOM y ELECNOR, S.A. (ELECNOR) y los días 18 a 20 de enero de 2017 en las sedes de COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., (COBRA), ELECTRÉN S.A., (ELECTRÉN), SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES, S.A. (SEMI) y SIEMENS, S.A. (SIEMENS).

5. El 30 de mayo de 2017, la DC consideró que lo actuado en la información reservada realizada había permitido confirmar indicios racionales de la

existencia de conductas prohibidas por la LDC, por lo que, de conformidad con su artículo 49.1, acordó la incoación del expediente sancionador S/DC/0598/16 Electrificación y Electromecánica Ferroviarias, contra las empresas ALSTOM y su matriz ALSTOM, S.A., COBRA y su matriz ACS, COMSA y su matriz COMSA CORPORACION DE INFRAESTRUCTURAS, S.L., CITRACC y su matriz DELEJOR13, S.L.U., CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (CYMI) y su matriz ACS, COSEMEL; ELECNOR; ELECTRÉN y su matriz ACS, EYM y su matriz OBRASCON HUARTE LAIN, S.A. (OHL), GRUPO ISOLUX CORSAN, S.A., INABENSA y su matriz ABENGOA, S.A., INDRA, SEMI y su matriz ACS, NEOPUL y su matriz SACYR,S.A., SIEMENS y su matriz SIEMENS, A.G., y TELICE y su matriz FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L. (folios 16954 a 17092).

6. El 14 de junio de 2017 se incorporó al expediente la Sentencia de 25 de mayo de 2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que desestima el recurso de apelación interpuesto por COBRA contra el Auto del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 1 de Madrid de 16 de enero de 2017, que autorizaba la entrada en su sede para la realización de la inspección (folios 19054 a 19062).

7. El 10 de julio de 2017 se incorporó al expediente la Sentencia de 29 de junio de 2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que desestimaba el recurso de apelación interpuesto por SEMI contra el Auto del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 10 de Madrid de 13 de enero de 2017, que autorizaba la entrada en su sede para la realización de la inspección (folios 23535 a 23540) y la Sentencia de 8 de junio de 2017 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid, que desestimaba el recurso de apelación interpuesto por COBRA contra el Auto del Juzgado de lo Contencioso Administrativo nº 20 de Madrid de 12 de enero de 2017, que autorizaba la entrada en la sede de COBRA para la realización de la inspección (folios 23541 a 23551).

8. El 24 de julio de 2017, ELECNOR interpuso recurso ante la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC contra el acuerdo de 10 de julio de 2017 de la DC denegatorio de la confidencialidad de parte de la información recabada en la inspección realizada en su sede (R/AJ/049/17 ELECNOR) (folios 24057 a 24078).

   El 5 de octubre de 2017, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC resolvió el recurso R/AJ/049/17 ELECNOR, estimando la incorporación de una versión censurada y desestimando la confidencialidad solicitada por ELECNOR

de parte de la documentación en papel y en formato electrónico recabada en la inspección de su sede (folios 26265 a 26275).

9. El 10 de noviembre de 2017, SIEMENS, S.A. presentó ante la CNMC una solicitud de reducción del importe de la multa, a los efectos del artículo 66 de la LDC, en beneficio de la citada empresa, de su matriz SIEMENS HOLDING, S.L. y la matriz en última instancia de ambas, SIEMENS, AG, y los directivos de dichas empresas, así como de cualquier otra empresa participada o controlada por SIEMENS, AG. La solicitud se realiza en relación con las prácticas llevadas a cabo en el mercado español para la fabricación, instalación, suministro y mantenimiento de sistemas de electrificación ferroviarios y fue completada el 28 de noviembre (folios 26371 a 26430) y el 12 y 14 de diciembre de 2017 (folios 26475 a 26563 y 26585 a 26597, respectivamente).

10. El 21 de diciembre de 2017, la DC acordó incoar a ISOLUX INGENIERÍA, S.A. y a 15 directivos de empresas ya incoadas por su participación en las conductas investigadas en este expediente. En concreto, la incoación se refiere a los directivos de ALSTOM: D. Antonio Moreno Rodríguez, D. Carlos Ortega Gómez y D. Antonio Valiente Ballesteros; de COBRA: D. Miguel Ángel Martínez Anguita y D. Juan Antonio Vicente Rodrigo; de CYMI: D. Félix Cambra Aventín; de ELECTRÉN: D. Ramón Rivera Díaz y D. Santiago Calzón Fernández; de SEMI: D. Agustín Hernández Garasa; de CITRACC: D. Valentín Sobrón Ostos; de ELECNOR: D. José Antonio Pérez Pelaz y D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez; de INABENSA: D. Miguel Alegre Marrades; de INDRA: D. Alberto Cerdeño Gómez y de SIEMENS: D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (folios 26687 a 26966).

11. Con fecha 26 de febrero de 2018, la DC adoptó el Pliego de Concreción de Hechos (PCH) que fue debidamente notificado a las partes (folios 28578 a 29683.1).

12. Con fecha 23 de abril de 2018, las empresas SEMI, COBRA y CYMI, presentaron recurso sobre la denegación de confidencialidad de determinada información aportada al expediente.

    El Director de Competencia acordó, con fecha 23 de abril de 2018, suspender el plazo de resolución del procedimiento (folio 35174).

    Finalmente, las empresas desistieron de sus respectivos recursos y la Sala de Competencia de la CNMC dictó, el 3 de mayo de 2018, las respectivas resoluciones de archivo (R/AJ/040/18, R/AJ/041/28, R/AJ/042/18).

13. Con fecha 25 de abril de 2018, D. Leopoldo Olea Muriel interpuso un recurso sobre la confidencialidad de determinados datos aportados al expediente, que fue desestimado por la Sala de Competencia de la CNMC mediante una resolución de fecha 12 de julio de 2018 (R/AJ/44/18).

    Con fecha 3 de mayo de 2018 se acordó el mantenimiento de la suspensión del plazo máximo de resolución del procedimiento de referencia acordada con fecha 23 de abril de 2018 (folios 35455 y 35456).

    Finalmente, tras resolverse el recurso citado, el Director de Competencia levantó la suspensión del plazo para resolver el procedimiento, siendo la fecha máxima para resolver y notificar el día 19 de febrero de 2019 (folio 36137).

14. Durante la instrucción del procedimiento, la DC ha realizado requerimientos de información a las empresas y entidades siguientes: ALSTOM, CITRACC, CYMI, ELECNOR, INSTALACIONES INABENSA, S.A., (INABENSA), GRUPO ISOLUX CORSAN, S.A., INDRA SISTEMAS, S.A., KAPSCH TRAFFICCOM TRANSPORTATION, S.A. (KAPSCH), AGENCIA DE OBRA PÚBLICA DE LA JUNTA DE ANDALUCÍA, COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS, COMSA COSEMEL, EYM, NEOPUL y TELICE, ACS, ABENGOA S.A., ALSTOM, S.A., SACYR, S.A. y OHL, FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L. y DELEJOR13, S.L.U., ISOLUX INGENIERIA, S.A., RED ELÉCTRICA DE ESPAÑA, S.A. (REE), ELECNOR y al ADMINISTRADOR DE INFRAESTRUCTURA FERROVIARIAS (ADIF).

15. Con fecha 19 de julio de 2018, la instructora acordó el cierre de la fase de instrucción del procedimiento (folio 36262).

16. Con fecha 22 de agosto de 2018, el Director de la Dirección de Competencia adoptó la propuesta de resolución, que fue elevada, junto con las alegaciones de las empresas y directivos, a la Sala de Competencia con fecha 4 de octubre de 2018 (folios 40618 a 41126).

17. Con fecha 26 de noviembre de 2018, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC acordó la remisión de información a la Comisión Europea prevista por el artículo 11.4 del Reglamento (CE) n° 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002 relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos 101 y 102 del Tratado. Asimismo, se acordó suspender el plazo para resolver el procedimiento sancionador con fecha de efectos el día 26 de noviembre de 2018, hasta que se diera respuesta por la Comisión Europea a la

información remitida o trascurriera el término a que hace referencia el artículo 11.4 del Reglamento (CE) n° 1/2003 (folio 41162).

El plazo de suspensión fue levantado mediante acuerdo de fecha 26 de diciembre de 2018 (folio 41326).

18. Con fecha 31 de enero de 2019, la Sala de Competencia de la CNMC acordó requerir a las empresas el volumen de negocios correspondiente al año 2018. El plazo máximo para resolver el procedimiento quedó suspendido en aplicación del artículo 37.1 a) de la LDC.

    A solicitud de varios interesados se acordó la ampliación de dicho plazo por un periodo de 5 días hábiles adicionales, manteniendo la suspensión del plazo máximo para resolver.

    El plazo de suspensión fue levantado mediante acuerdo de fecha 21 de febrero de 2019 (folio 42298).

19. Son partes interesadas en el procedimiento las que se relacionan a continuación.

II. LAS PARTES

1. ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U., sus directivos y ALSTOM, S.A.

ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. (ALSTOM), con domicilio en Madrid, tiene por objeto social la construcción, reparación y mantenimiento de material ferroviario. ALSTOM es el segundo mayor empleador del sector del transporte ferroviario en España, cuenta con una planta industrial dedicada a la fabricación de trenes y 4 centros de innovación para el desarrollo de programas I+D en materia de seguridad ferroviaria, señalización, mantenimiento y trenes. Es líder en subestaciones de alta velocidad en el mercado español y también ha instalado sistemas de electrificación, tracción, seguridad y protección civil para los dos mayores túneles de la red ferroviaria española, el túnel de Guadarrama y el túnel de Pajares[1].

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación contra D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM, D. Carlos Ortega Gómez, Director de Market & Portfolio de la Unidad de Sistemas

[1] Información obtenida en la página Web http://www.alstom.com/es/spain/ (folios 24702 a 24705).

e Infraestructura de ALSTOM, S.A. y D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM[2].

Por su parte, ALSTOM, S.A., matriz última al 100% de ALSTOM, es una sociedad constituida bajo la legislación mercantil francesa que cotiza en la Bolsa de París. Su objeto social incluye el transporte y otras operaciones industriales, si bien las actividades relacionadas con la fabricación, instalación, suministro y/o mantenimiento de los sistemas de electrificación (líneas aéreas de contacto y subestaciones eléctricas) y equipos electromecánicos ferroviarios se realiza en España por ALSTOM[3].

2. COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., sus directivos y ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.

COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A. (COBRA), con domicilio en Madrid, realiza líneas áreas de contacto, subestaciones eléctricas de tracción ferroviaria, señalización, sistemas de seguridad, comunicaciones e instalaciones electromecánicas en estaciones[4].

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación contra D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General de Ferrocarriles y D. Juan Antonio Vicente Rodrigo, que fue hasta 2016 Director General de Instalaciones de COBRA[5].

La matriz última de COBRA es ACS, empresa cabecera del grupo ACS (folio 13750).

3. CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (CYMI), su directivo y ACS

CYMI, con domicilio en Madrid, desarrolla líneas aéreas de contacto (proyectos llave en mano; suministro, instalación, montaje y renovación de catenarias y puesta en servicio y mantenimiento de catenarias); subestaciones de tracción y centros de transformación (proyectos llave en mano; suministro, construcción, rehabilitación, ampliación y modernización de instalaciones y de equipos de subestaciones y su

[2] Información aportada por ALSTON en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12729 a 12796) y en contestación al requerimiento de información realizado (folios 9682 a 9708 y 9726).

[3] Contestación de ALSTOM, S.A. al requerimiento de información realizado (folios 13808 a 13825).

[4] Contestación de ACS al requerimiento de información realizado (folios 13745 a 13749).

[5] Contestación de COBRA a los requerimientos de información (folios 11676 a 11682, 26573 a 26574).

puesta en servicio y mantenimiento de subestaciones); instalaciones en estaciones (rehabilitación y modernización de las instalaciones y mantenimiento integral); instalaciones en túneles (construcción de instalaciones de protección civil y seguridad en túneles ferroviarios y mantenimiento de las instalaciones de protección civil de túneles) y fabricación de equipos (subestaciones móviles). CYMI ha participado en el desarrollo de la tecnología de alta velocidad y posee tecnología propia en lo que se refiere a líneas aéreas de contacto.

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación contra D. Félix Cambra Aventin, que fue Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI[6].

La matriz última de CYMI es ACS, empresa cabecera del grupo ACS (folio 13750).

4. ELECTRÉN, S.A., sus directivos y su matriz ACS

Con sede en Madrid, las actividades de ELECTRÉN se dividen en tres grandes líneas de negocio dedicadas al ámbito ferroviario: Construcción y mantenimiento de líneas aéreas de contacto; diseño, construcción y mantenimiento de subestaciones eléctricas y de sistemas de protección; control, construcción y mantenimiento de líneas de distribución de baja tensión[7].

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación contra D. Ramón Rivera Díaz, que fue Director General de ELECTRÉN y D. Santiago Calzón Fernández, Director General de Producción de ELECTRÉN[8].

La matriz última de ELECTREN es ACS, empresa cabecera del grupo ACS (folios 13750).

5. SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (SEMI), su directivo y ACS

La SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (SEMI), con domicilio en Madrid, está activa en los ámbitos de ferrocarriles de alta velocidad y

[6] Contestación de CYMI (folios 10249 a 10255, 10270, 10271 y 26659 a 26662) a los requerimientos realizados.

[7] Contestación de ELECTRÉN al requerimiento de Información realizado (folios 11521 a 11528).

[8] Contestación de ELECTRÉN al requerimiento de Información realizado (folios 11521 a 11528).

convencionales, incluyendo el suministro y mantenimiento de subestaciones eléctricas y catenarias[9]. SEMI se divide en tres ramas: Operativa, Corporativa y Productiva, dentro de la cual se encuentra la división de Ferrocarriles.

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación contra D. Agustín Hernández Garasa, que fue Director División Ferrocarriles de SEMI hasta abril de 2016[10].

La matriz última de SEMI es ACS, empresa cabecera del grupo ACS (folio 13750).

6. COSEMEL, A.I.E.

COSEMEL, AIE (COSEMEL) es una agrupación de interés económico (AIE) con domicilio en Madrid.

Fue constituida el 9 de septiembre de 2002 por COBRA, SEMI y ELECNOR y su objeto social es la promoción, comercialización y desarrollo tecnológico de actividades de instalaciones y electrificaciones ferroviarias de alta velocidad. Presta servicios de ingeniería relacionados con la catenaria C-350 relativos a la documentación y desarrollos técnicos de instalaciones y electrificaciones ferroviarias de alta velocidad[11].

7. COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. y COMSA CORPORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.L.

COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. (COMSA), con domicilio social en Barcelona, desarrolla, entre otras actividades, el diseño y ejecución de todo tipo de obras públicas y privadas en el ámbito de la edificación y de las obras civiles, diseño y realización de todo tipo de instalaciones electromecánicas asociadas a la edificación, a la ingeniería civil y a cualquiera de las actividades que forman parte del objeto social, incluyendo las instalaciones de electricidad alta y baja tensión, de señalización, balizamiento, electrónicas, etc., todo tipo de equipos y servicios, sistemas e instalaciones de sensores, instrumentación, captadores y analizadores con sus sistemas eléctricos y

[9] Contestación de ACS al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 13745 a 13749).

[10] Contestación de SEMI (folios 11632 a 11638 y 26567 a 2659) a los requerimientos de información realizados.

[11] Contestación de COSEMEL al requerimiento de información realizado (folios 13562 a 13654).

electrónicos, sus componentes mecánicos y su gestión técnica y control de procesos centralizado y automatizado, etc.

A los efectos de este expediente, cabe destacar que COMSA es la sucesora de EMTE, S.A.U. y EMTE NORTE, S.L. en virtud de las operaciones de fusión de septiembre de 2010 y octubre de 2012[12].

Por su parte, la matriz al 100% de COMSA es COMSA CORPORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.L.[13].

8. CONSTRUCCIÓNES INSTALACIÓN Y TRACCIÓN, S.A.U. (CITRACC), su directivo y DELEJOR13, S.L.U.

CONSTRUCCIONES INTALACIÓN Y TRACCIÓN, S.A.U. (CITRACC), con domicilio en Alcobendas, Madrid, es una empresa con larga tradición en el ámbito de la energía y el sector ferroviario. Su objeto social es el desarrollo, diseño, construcción, fabricación, montaje, instalación, mantenimiento y reparación de productos y sistemas de electrificación ferroviaria, incluidas redes de catenaria y subestaciones de energía eléctrica.

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se ha ampliado la incoación contra D. Valentín Sobrón Ostos, Director General de CITRACC[14].

Desde el 1 de marzo de 2013 su capital social pertenece al 100% al DELEJOR13, S.L.U., que compró dicha participación a BALFOUR BEATTY HOLDING LIMITED, cambiando en dicha fecha su denominación anterior, BALFOUR BEATTY RAIL IBERICA, S.A.U., por la actual de CITRACC. Las menciones en este Pliego a CITRACC incluyen las realizadas también con su denominación anterior de BALFOUR BEATTY RAIL IBERICA, S.A.U.

9. ELECNOR, S.A. y sus directivos

ELECNOR con domicilio en Madrid, es la matriz de un grupo empresarial compuesto por alrededor de 80 empresas[15]. Tiene una larga experiencia en el

[12] Contestación de COMSA al requerimiento de información realizado (folios 27181 a 27187) e información publicada en el BORME de 2 de agosto de 2017 (folios 27189).

[13] Contestación de COMSA al requerimiento de información realizado (folios 13576 a 13592).

[14] Contestación al requerimiento de información de CITRACC (folios 3681 a 3691).

[15] Contestación de ELECNOR al requerimiento de información realizado (folios 10331 a 10339).

sector ferroviario que le permite realizar proyectos "llave en mano" de electrificación, señalización, enclavamiento, comunicaciones y sistemas de control en el ámbito de los ferrocarriles, metropolitanos, tranvías y trolebuses. Con presencia en más de 50 países, ELECNOR se ha convertido en uno de los más destacados grupos empresariales españoles y de referencia en los sectores de infraestructuras, energías renovables y nuevas tecnologías. Las capacidades de la compañía en esta área se desarrollan para las siguientes actividades: catenaria, subestaciones, señalización y enclavamientos, comunicaciones, telemando y control.

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se ha ampliado la incoación contra D. José Antonio Pérez Pelaz, Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR y D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez, Subdirector General de Energía de ELECNOR[16].

10. EYM INSTALACIONES, S.A. y OBRASCON HUARTE LAIN, S.A. (OHL)

EYM INSTALACIONES, S.A. (EYM), con domicilio en Madrid, desarrolla proyectos de líneas aéreas de contacto para alta velocidad, tipo CR-220, tipo CR-160, catenaria rígida y catenaria tranviaria y ha participado en los principales proyectos de alta velocidad ejecutados en España, desde la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla hasta el último corredor construido Orense-Santiago-Coruña. EYM también cuenta con un departamento dedicado al diseño, obra civil, montaje, pruebas, puesta en servicio y mantenimiento de subestaciones eléctricas, estando especializada en subestaciones de tracción para el suministro de energía eléctrica a líneas ferroviarias[17].

La citada empresa ha tenido distintas denominaciones (CONSTRUCCIONES GUINOVART, S.A., ELECTRIFICACIONES Y MONTAJES GUINOVART, S.A., ELECTRIFICACIONES Y MONTAJES INTEGRALES OHL, S.A. y desde el 22 de octubre de 2010 tiene su denominación actual de EYM INSTALACIONES, S.A.).

[16] Contestación de ELECNOR (folios 10331 a 10339 y 26629 a 26630) a los requerimientos de información realizados y acta de la inspección de ELECNOR (folios 178 a 188).

[17] Información obtenida de la página web http://www.EYMinstalaciones.es/Default.aspx?Port=1 (folios 24710 a 24712).

Su matriz directa al 100% es la AGRUPACIÓN GUINOVART OBRAS Y SERVICIOS HISPANIA, S.A.U, siendo su matriz última al 100% OBRASCON HUARTE LAIN, S.A. (OHL)[18].

11. ISOLUX INGENIERÍA, S.A. y GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A.

ISOLUX INGENIERÍA, S.A. (ISOLUX), con domicilio en Madrid, realiza actividades de ingeniería, construcción, puesta en servicio y mantenimiento de subestaciones eléctricas; ingeniería, construcción, puesta en servicio y mantenimiento de sistemas de electrificación ferroviaria (líneas aéreas de contacto); sistemas de distribución de energía para alimentación de equipos de comunicaciones y señalización, iluminación de túneles y otros sistemas auxiliares en explotaciones ferroviarias y sistemas de seguridad y control de accesos en explotaciones ferroviarias[19].

Consta el expediente el acuerdo de declaración de concurso de acreedores de esta empresa de fecha 14 de julio de 2017[20], prorrogado hasta la primera mitad de 2018[21].

GRUPO ISOLUX CORSAN, S.A. es la matriz al 99,99 de ISOLUX[22]. El 14 de julio de 2017 se declaró su concurso voluntario de acreedores, prorrogado hasta la primera mitad de 2018[23].

12. INSTALACIONES INABENSA, S.A., su directivo y ABENGOA, S.A.

INABENSA, con domicilio en Sevilla, dispone de un área de ingeniería, desarrollando proyectos llave en mano, que incluyen el diseño, suministro, montaje,

---

[18] Contestación de EYM (folios 13015 a 13027) y de OHL (folios 13716 a 13720) a los requerimientos de información.

[19] Contestación de GRUPO ISOLUX CORSAN, S.A. al requerimiento de información realizado (folios 4082 a 4095).

[20] Información publicada en el BOE del 18 de julio de 2017 e incorporada a este expediente sancionador (folio 24726).

[21] Información publicada en el BOE del 1 de agosto de 2017 e incorporada a este expediente sancionador (folio 26263).

[22] Contestación de GRUPO ISOLUX CORSAN, S.A. al requerimiento de información realizado (folios 4082 a 4095).

[23] Información publicada en el BOE del 18 de julio de 2017 (folio 24726) y en el BOE del 1 de agosto de 2017 (folio 26263) e información obtenida de la base de datos AXESOR e incorporada a este expediente sancionador (folios 25134 a 25168).

puesta en servicio y mantenimiento de instalaciones eléctricas asociadas a ferrocarril de uso convencional y de alta velocidad, mercancías, metro, tranvía y monorraíl. Dispone de tecnología propia de catenaria de alta velocidad de hasta 350km/h (CAVE) y TkMx (hasta 160km/h) y ofrece subestaciones de tracción y centros de auto-transformación en corriente alterna de 25kv para líneas de alta velocidad, de corriente continua, tracción para metro, en superficie y en subterráneo, para tranvías, trolebuses, etc., diseñando catenarias y subestaciones de tracción, edificios técnicos, obra civil, instalaciones auxiliares, etc.[24].

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se ha ampliado la incoación contra D. Miguel Alegre Marrades, que fue Director de la División Ferroviaria de INABENSA[25].

ABENGOA, S.A. es la matriz última de INABENSA al 99,99%, participando en las decisiones de carácter estratégico a través de un sistema de autorizaciones[26].

13. INDRA SISTEMAS, S.A. y su directivo

INDRA SISTEMAS, S.A. (INDRA), con domicilio en Alcobendas, Madrid, es una empresa global de consultoría y tecnología.

Es la sociedad matriz del Grupo INDRA y dentro de su área de negocio Mercado de Transportes, provee servicios y productos a clientes ferroviarios directamente e indirectamente a través de proveedores de clientes ferroviarios, sobre todo en relación con equipos de comunicaciones, sistemas de señalización (sobre todo balizas) y sistemas de seguridad (sistemas de ventilación en túneles, sistemas SOS, sistemas de emergencia, etc.)[27].

---

[24] Contestación de INABENSA al requerimiento de información realizado (folios 4849 a 4857, 4872 y 4873).

Información obtenida de la página web http://www.inabensa.com/web/es/nuestras_actividades/ (folios 24728 a 24729).

[25] Contestación de INABENSA (folios 4847 a 4857,4858 a 4865, 4870 a 4871 y 26634 a 26636) a los requerimientos de información realizados

[26] Contestación de ABENGOA al requerimiento de información realizado (folios 13795 a 13799).

Información obtenida en http://www.abengoa.es/web/es/compania/nuestra_historia/#det7_2 e incorporada al expediente (folio 24727).

[27] Contestación de INDRA al requerimiento de información realizado (folios 3935 a 3955).

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación contra D. Alberto Cerdeño Gómez, que fue Director de Proyectos Ferroviarios de INDRA y que en el expediente aparece también identificado como Director de Negocio Ferroviario[28].

14. NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇOES, S.A. y SACYR, S.A.

NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇOES, S.A. (NEOPUL), es una sociedad portuguesa constituida en 1983, cuya actividad principal se centra en la ingeniería y construcción de infraestructuras ferroviarias: construcción de vías o estructura de suelo, instalación de sistemas de electrificación (catenarias) y en lo que se refiere a las subestaciones, se dedica a su mantenimiento en la red ferroviaria convencional de España.

La matriz última de NEOPUL es SACYR, S.A.[29].

15. SIEMENS, S.A., su directivo y SIEMENS, AG

Con domicilio social en Tres Cantos, Madrid, SIEMENS, S.A. (SIEMENS) desarrolla soluciones de suministro de energía para infraestructuras de líneas convencionales y metropolitanas a través de líneas áreas de contacto y subestaciones y mantenimiento de infraestructuras ferroviarias. El área de negocio Customer Services Rail Electrification es responsable de los servicios de mantenimiento y soporte tecnológico a los sistemas de electrificación (líneas aéreas de contacto, subestaciones de tracción y telemandos de energía) instalados para ADIF o para otras administraciones públicas.

Está participada en un 99,91% por SIEMENS HOLDINGS, S.L. que, a su vez, se encuentra participada de manera directa e íntegra por Siemens, AG[30].

[28] Contestación de INDRA (folios 3912 a 3934, 26640 a 26647) a los requerimientos de información realizados.

[29] Contestación de SACYR (folios 13906 a 13927) y de NEOPUL (folios 16854 a 16863) a los requerimientos realizados.

[30] Contestación de SIEMENS al requerimiento de información realizado (folios 11758 a 11767).

Ante los indicios de su probable participación en las conductas investigadas, se amplió la incoación de este expediente sancionador contra D. Leopoldo Felipe Olea Muriel, Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS[31].

16. TELÉFONOS, LÍNEAS Y CENTRALES, S.A. (TELICE) y FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L.

TELÉFONOS, LÍNEAS Y CENTRALES, S.A. (TELICE), con domicilio en Alcobendas, Madrid, desde su constitución en 1973 realiza contratos de obras y servicios para la construcción y mantenimiento de instalaciones ferroviarias, particularmente señalización, comunicaciones y electrificación. Desde abril del 2012 está participada en un 99,99% por FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L., siendo su administrador único[32]. Las obras o licitaciones superiores a 2.000.000 euros son autorizados por el administrador de la sociedad, que tiene participación de un 28% en la matriz y es su administrador único[33].

III. ANÁLISIS DEL MERCADO AFECTADO

Como ha señalado la DC a lo largo de la instrucción de este procedimiento, las prácticas investigadas en este expediente abarcan, dentro de la infraestructura ferroviaria, la fabricación, suministro, instalación, mantenimiento y reparación de sistemas de electrificación y equipos electromecánicos de líneas de tren convencional y de alta velocidad.

1. Marco normativo

El Reglamento (CE) nº. 2598/70 de la Comisión, de 18 de diciembre de 1970, delimita de forma detallada lo que constituye la infraestructura ferroviaria, que comprende, entre otros, los terrenos, obras de explotación y plataforma de la vía, obras civiles (puentes, túneles, pasos superiores, etc.), pasos a nivel, superestructuras, alzadas de los patios de los viajeros, instalaciones de seguridad, de señalización, de telecomunicación de la vía, instalaciones de alumbrado para la

[31] Contestación de SIEMENS (folios 11758 a 11767 y 26602 a 2605) a los requerimientos de información realizados.

[32] Contestación de TELICE (folios 13506 a 13558) y de FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L. (folios 22190 a 22198) a los requerimientos de información e información obtenida de la base de datos AXESOR (folios 25320 a 25338).

[33] Contestación de TELICE (folios 13506 a 13558) y de FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L. (folios 22190 a 22198) a los requerimientos de información realizados.

circulación y de seguridad de los vehículos, instalaciones de conducción de corriente eléctrica para tracción de trenes, líneas de suministro entre estaciones, catenarias y edificios adscritos al servicio de la infraestructura. El artículo 3 de la posterior Directiva 91/440 CEE mantuvo esa misma delimitación.

En el año 2014 se aprobó el Reglamento (UE) Nº 1303/2014 de la Comisión, de 18 de noviembre de 2014, sobre la especificación técnica de interoperabilidad relativa a la seguridad en los túneles ferroviarios del sistema ferroviario de la Unión Europea[34].

En lo que se refiere a la normativa nacional, la Ley 39/2003, de 17 de noviembre, del Sector Ferroviario y el Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, incorporan los principios establecidos en el ámbito europeo en las directivas del primer paquete ferroviario y la progresiva apertura del transporte ferroviario a la competencia.

A raíz de la aprobación de la citada Ley, el monopolio público en infraestructuras y prestación de servicio de transporte ferroviario, que estaba desde 1941 gestionado por RENFE, se escindió en dos nuevas empresas públicas: el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que es el órgano competente para la administración de la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), y Renfe-Operadora, encargada de la prestación del servicio de transporte.

Posteriormente, mediante el Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios, se produjo una reestructuración y RENFE pasó a componerse de cuatro sociedades mercantiles estatales (RENFE Viajeros, RENFE Mercancías, RENFE Fabricación y Mantenimiento y RENFE Alquiler de Material Ferroviario) más la entidad pública empresarial RENFE-Operadora. Además, el Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial ADIF, dividió al gestor de infraestructuras. Por un lado, se creó ADIF-Alta Velocidad que tiene a su cargo la administración de la red de alta velocidad y la construcción y administración de las nuevas líneas que se le encomienden. Por otro lado, ADIF siguió con la administración de la red ferroviaria convencional.

[34] Reglamento (UE) Nº 1303/2014, de 18 de noviembre de 2014.

https://publications.europa.eu/es/publication-detail/-/publication/a3ba4f77-0e88-460b-963f-6ed254672fb2/language-es.

En el Informe de 2014 de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario del Ministerio de Fomento se recoge la normativa de carácter técnico del sector ferroviario -especificaciones técnicas de interoperabilidad (ETI), homologación (ETH), especificaciones técnicas de Infraestructura y Vía, de Instalaciones de Seguridad, de Electrificación y Comunicaciones-[35].

En España el marco fundamental de la reglamentación lo constituye el Reglamento General de Circulación (RGC), aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de enero y modificado por Real Decreto 1011/2017, de 1 de diciembre de 2017, junto con las Normas Específicas de Circulación (NEC).

Por último, la Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del sector ferroviario (LSF), incorpora al ordenamiento español las nuevas normas contenidas en la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo de 21 de noviembre de 2012, y aunque mantiene un buen número de los preceptos de la Ley 39/2003, por razones de certeza y claridad y para facilitar la más correcta interpretación de sus mandatos, deroga la Ley 39/2003. La Ley 38/2015 ha sufrido una modificación parcial en virtud del Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, de transposición de directivas en materia de marcas, transporte ferroviario y viajes combinados y servicios de viaje vinculados.

Dado el mercado afectado en este expediente, tiene especial relevancia la naturaleza y el régimen jurídico de contratación del ADIF, regulado en el Estatuto de ADIF, aprobado por el Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre.

En dicho Estatuto se dispone que la contratación de las obras de construcción o modificación de la infraestructura ferroviaria en España tiene carácter administrativo y se rige en cuanto a su preparación y adjudicación, efectos y extinción por la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas. Sin embargo, la preparación y adjudicación de los contratos de obras de electrificación, señalización, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y gestión de sistemas de control, circulación y seguridad del tráfico ferroviario y el resto de contratos incluidos dentro de su ámbito de aplicación, se rigen por la Ley 48/1998, de 30 de diciembre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la

[35] Informe de la Comisión técnico-científica para el estudio de mejoras en el sector ferroviario del Ministerio de Fomento de junio de 2014.

http://www.fomento.gob.es/nr/rdonlyres/f2306101-f215-4c10-a121-6d6af083d453/125370/informecomisi%C3%B3nt%C3%A9cnicocientificasectorferroviario1.pdf (folios 25446 y 25477 a 25890).

energía, los transportes y las telecomunicaciones (LAETT), y sus efectos y extinción se regirían por el Derecho privado.

Posteriormente, en abril de 2008 entró en vigor la Ley 30/2007, de Contratos del Sector Público (LCSP) y su disposición final quinta modificó el artículo 22.3.b) de la Ley 39/2003, disponiendo que ADIF tramitará los expedientes de contratación relativos a la construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias y será competente para seleccionar al contratista al que se encomiende la ejecución del contrato, ajustando su actividad a las normas establecidas para las Administraciones Públicas en la LCSP. Finalmente, con la entrada en vigor de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público, en aplicación de lo dispuesto en su art. 3.2. b), ADIF tiene la consideración de poder adjudicador por lo que esta Ley será aplicable a todos sus contratos, en todas sus fases (preparación, adjudicación, efectos y extinción) ostentando sus contratos, en tal sentido, el carácter de contratos administrativos.

2. Caracterización del mercado

2.1. Mercado de producto

a) Descripción general

Las prácticas investigadas en este expediente abarcan la fabricación, suministro, instalación y/o mantenimiento y reparación de sistemas de electrificación –incluyendo líneas aéreas de contacto o catenarias, alimentación eléctrica, subestaciones eléctricas y otros componentes que aseguren el suministro eléctrico y su mantenimiento– y de equipos electromecánicos de líneas ferroviarias de tren convencional y alta velocidad.

Básicamente, un sistema de electrificación ferroviaria comprende el conjunto de elementos que provee energía a las unidades de tracción eléctrica de un ferrocarril, sean éstas locomotoras o formaciones autopropulsadas, para que puedan desplazarse sin utilizar motores de combustión. Por tanto, un sistema de electrificación comprende tres grandes bloques: i) líneas de alta tensión para alimentación del sistema desde la red de transporte, ii) subestaciones transformadoras y/o acondicionadoras de la tensión y iii) líneas de alimentación de energía al material móvil y circuito de retorno[36]. En concreto, a nivel nacional, el artículo 97 de la LSF especifica que tendrán la consideración de instalaciones de

[36] Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folio 28412).

electrificación las subestaciones, incluyendo los edificios técnicos, la catenaria, las subestaciones móviles y cualquier otra instalación, equipo o elemento necesario para el proceso de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción.

En los sistemas ferroviarios de Alta Velocidad, las exigencias que se pretenden al sistema de alimentación de energía se hacen críticas, siendo más estrictas que en líneas convencionales, tanto por la demanda de energía como por las prestaciones exigidas para obtener altas velocidades. Por otra parte, el tipo de corriente es alterna en vez de continua. En general, en la red convencional la tensión es de 3000 voltios, de 1.500 en la red de ancho métrico y de 25Kv a 50Hz, la red de alta velocidad.

Una subestación de tracción es aquella subestación eléctrica (instalación destinada a establecer los niveles de tensión adecuados para la transmisión y distribución de la energía eléctrica) que convierte la energía eléctrica desde la forma provista por la red general a unas condiciones de voltaje, corriente y frecuencia apropiada para el ferrocarril. Existen subestaciones eléctricas transformadoras rectificadoras para 3.000, 1.500, 750 y 6000 voltios de corriente continua (CC), y subestaciones transformadoras de 220.400 Kv a 1x25 Kv y 2x25 Kv de corriente alterna (CA).

Respecto de las líneas de transmisión y captación de corriente, en España se utiliza catenaria rígida (el elemento sustentador del hilo de contacto es un carril rígido, favoreciendo su uso en túneles, estructuras o espacios de muy escaso gálibo) en instalaciones de Metro de Madrid, Barcelona, Bilbao, en túneles de cercanías de Madrid y en la entrada a la estación de Sants en la línea de alta velocidad. Además, existe tecnología desarrollada de catenaria flexible (consiste en dos cables principales) para alta velocidad homologada en Europa, que permite la circulación de trenes a una velocidad de 350 km/h con alimentaciones de 1x25 Kv CA y 2x25 Kv CA, así como para líneas convencionales, hasta velocidades de 220 km/h y alimentación de 1,5 Kv CC y 3 Kv CC, o para cercanías y metros.

En España, el proceso de transformación y distribución de la energía eléctrica de tracción opera respecto de cuatro categorías de redes y líneas ferroviarias:

- Red estatal.
- Redes autonómicas en las Comunidades Autónomas de Cataluña, Andalucía, Valencia y País Vasco.
- Líneas urbanas de metros y tranvías, con adscripción administrativa municipal o autonómica, y

- Líneas privadas, dedicados al transporte de mercancías (por ejemplo, tren de Sóller en Palma de Mallorca o el ferrocarril de la empresa Minero Siderúrgica de Ponferrada).

En relación con la red estatal, en 2013 era de 15.333 km. y comprendía los siguientes tipos de red y vía:

Tipo de red	Tipo de vía	Longitud 2013 (km)
Red Alta Velocidad	*Ancho estándar (UIC) (separación entre carriles 1.435 mm)*	*2.322*
	Ancho mixto	*22*
	Ancho ibérico (separación entre carriles 1.668 mm)	*347*
	Total red alta velocidad	***2.691***
Red convencional	*Ancho mixto*	*100*
	Ancho ibérico	*11.333*
	Ancho métrico (1.000 mm)	*1.211*
	Total red convencional	***12.644***
TOTAL		***15.333***

La red convencional se encuentra extendida por todo el territorio y constituye el mayor número de kilómetros de línea ferroviaria. Es el soporte de servicios de transporte ferroviario de muy diverso tipo: cercanías en grandes aglomeraciones urbanas (Madrid, Barcelona, Bilbao, Cádiz, Málaga, Murcia/Alicante, San Sebastián, Santander, Zaragoza, Sevilla y Valencia), transporte de mercancías, servicios de ámbito regional y de media distancia en zonas no servidas por la red de alta velocidad.

La red de alta velocidad, se ha desarrollado como una red independiente de la convencional, implementándose en ancho estándar dando lugar a una segregación práctica entre redes.

En lo que se refiere a los equipos electromecánicos ferroviarios, en particular, sobre las instalaciones de protección y seguridad que requieren los túneles ferroviarios, en concreto, en líneas de alta velocidad, dichos equipos incluyen[37]:

[37] Descripción de las Infraestructuras Ferroviarias. ADIF, 2016, disponible en la página Web de ADIF (http://www.adif.es/va_ES/conoceradif/doc/CA_DRed_Capitulo_3.pdf) (folios 25451 a 25476) y contestación de ADIF a los requerimientos de información realizados (folios 7928 a7937, 7945 a 7954, 7971 a 7973, 16144 a 16257, 28415 y 28146).

- Instalaciones de evacuación: incluyen las señalizaciones de emergencia en los túneles y las zonas seguras y caminos de acceso, preparadas para que los equipos de rescate puedan acceder a ellas con facilidad.

- Detección y sistemas de extinción de incendios.

- Sistema de alumbrado y de energía para alimentar todo el equipamiento eléctrico y electrónico que tenga que ver con las instalaciones de protección y seguridad del túnel.

- Sistemas de ventilación.

- Sistemas de detección para prevención de acceso no autorizado a las salidas de emergencia y a las salas técnicas.

- Comunicaciones de emergencia, para facilitar las comunicaciones en el interior del túnel.

Estas instalaciones son objeto de mantenimiento preventivo, que incluye tareas de comprobación, calibración, ajuste, limpieza, resolución de averías y trabajos para garantizar el correcto funcionamiento de los sistemas[38].

La Comisión Europea ha tenido la oportunidad de definir este tipo de mercados en diversas operaciones de concentración, señalando que, en lo que se refiere a elementos eléctricos y de señalización de la infraestructura ferroviaria, hay que distinguir entre catenarias, alimentación eléctrica y sistemas de señalización, ya que cada uno de estos elementos tiene un uso distinto. En atención a ello, ha realizado una subdivisión de equipos eléctricos y de señalización en catenarias, alimentación eléctrica, incluidas las técnicas de distribución, control y teletransmisiones, así como los sistemas de seguridad y señalización[39].

Asimismo, en el expediente de concentración M.2139- BOMBARDIER/ADTRANZ, la Comisión realizó una subdivisión adicional definiendo los mercados de trenes de

[38] Contestación de ADIF a los requerimientos de información realizados (folios 16144 a 16257, 28417 y 28418).

[39] Por ejemplo, Decisiones de la Comisión Europea en las operaciones de concentración económica de 18 de octubre de 1995, asunto n° IV/M.580 ABB/Daimler-Benz, disponible en la página Web http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/HTML/?uri=CELEX:31997D0025&from=ES; de 3 de abril de 2001, asunto COMP/M.2139 Bombardier/Adtranz, disponible en la página Web http://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:32002D0191&from=ES) y de 21 de junio de 2002, asunto COMP/M.2694 METRONET/INFRACO, disponible en la página Web http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/decisions/m2694_en.pdf.

alta velocidad, vehículos eléctricos autopropulsados de varias unidades y vehículos de gasóleo de varias unidades para el transporte interurbano (trenes interurbanos o trenes de largo recorrido), vehículos eléctricos y de gasóleo autopropulsado de varias unidades para el transporte regional (trenes regionales), coches de viajeros, tranvías y trenes urbanos, metros, vehículos aeroportuarios de traslado de pasajeros, servicios de mantenimiento de gran envergadura, servicios de mantenimiento ligero y, finalmente, reacondicionamiento de vehículos ferroviarios.

A esta segmentación del mercado se ha hecho también referencia en precedentes de la autoridad española de competencia[40].

En atención a ello, esta Sala se muestra conforme con la DC en la definición de los mercados afectados por las conductas objeto de análisis en este expediente, en la que realiza las siguientes divisiones de mercados por productos, distinguiendo, por un lado, mercados que afectan a trenes de alta velocidad y convencionales, y por otro lado a mercados que afectan a los sistemas de electrificación y equipos de electromecánica. Los mercados así definidos son los siguientes:

i) mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional.

ii) construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad.

iii) construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.

b) Descripción del mercado desde el punto de vista de la oferta y la demanda

De acuerdo con el Informe de la CNMC de supervisión del mercado de transporte ferroviario de mercancías de 14 de diciembre de 2017[41], a fecha 31 de diciembre de 2016 la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG), administrada por ADIF y

[40] Por ejemplo, operaciones de concentración económica N-272 VOSSLOH/COGIFER, N-273 VOESTALPINE/VAE, N-03043 DELACHAUX/PANDROL, N-04075 FAIVELEY/SAB WABCO, N-04092 VOSSLOH/ALSTOM, N-05026 KB SFS/ALBATORS HVAC BUSINESS, N-05043 NÚCLEO DE FOMENTO Y TECNOLOGÍA, S.L./ALBATROS S.L. y N-06011 LEHMAN BROTHERS/PATENTES TALGO.

[41] Informe de la CNMC de supervisión del mercado de transporte ferroviario de mercancías de 14 de diciembre de 2017

https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp10317.

ADIF Alta Velocidad contaba con 15.448 km. Entre 2010 y 2016 la longitud de la RFIG había crecido un 6,2%. La red convencional administrada por ADIF tiene 11.597 km de longitud, en su mayoría en ancho ibérico –una pequeña parte de ancho métrico tras la incorporación de FEVE-, vía única (más del 70%) y electrificada en un 54%.

De la red gestionada por ADIF, están en servicio 2.344 km de líneas de Alta Velocidad (de ancho internacional UIC y con velocidades de diseño superiores a 250km/h) y más de 810 km de red especialmente acondicionada a alta velocidad (en ancho ibérico o mixto, con velocidades de 200km/h), enfocada, en general, al transporte de viajeros, mientras que el resto son líneas pertenecientes a la red convencional (ancho ibérico).

La red titularidad de ADIF cuenta con 6.858 Km. de líneas electrificadas, en los diferentes anchos de vía, empleándose dos tipos distintos de tensión: corriente continua (se utiliza, en general, una tensión nominal de 3.000 voltios en la red convencional y 1.500 V en red de ancho métrico) y corriente alterna (tensión de 25 kv a 50 Hz, circunscribiéndose su uso normalmente a las líneas de la red de alta velocidad).

Por su parte, las Comunidades Autónomas de Cataluña, Valencia, Andalucía y País Vasco han creado un órgano similar al gestor de infraestructuras para la construcción y gestión de nuevas infraestructuras de su competencia y, en algunos casos, también para la explotación.

Además de las administraciones públicas, la demanda de este tipo de servicios también puede proceder de empresas privadas que han sido adjudicatarias de los contratos para la construcción de líneas de alta velocidad, y requieren acudir a la subcontratación de otras empresas para acometer las obras y servicios relativos a los sistemas de electrificación y elementos electromecánicos, como se ha puesto de manifiesto por alguna de las empresas incoadas en contestación al requerimiento de información realizado[42], siendo precisamente uno de estos proyectos el origen de este expediente sancionador (proyecto Follo Line).

Por su parte, la fabricación, suministro y mantenimiento de equipos eléctricos (líneas áreas de contacto o catenarias y subestaciones), tanto para red de alta velocidad como para la red ferroviaria convencional, se caracteriza por contar con

[42] Contestación de INDRA al requerimiento de información realizado (folios 3912 a 3934).

un número elevado de operadores y por una competencia articulada a partir de la participación de dichas empresas en licitaciones[43].

Según señala CITRACC en su contestación al requerimiento de información realizado por la DC durante la instrucción del procedimiento, existen más de 20 empresas activas en estos mercados, haciendo referencia expresa a las empresas ALSTOM, SIEMENS, COBRA, ELECNOR, SEMI, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, EIFAGE, EYM, TELICE, VIMAC, S.A., FCC, SEI, NEOPUL, CYMI, ACCIONA, COMSA y CITRACC, todas ellas empresas homologadas por ADIF[44].

2.2. Mercado Geográfico

Como han indicado la CNC y la CNMC[45] y de acuerdo con la Comunicación de la Comisión Europea relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa europea en materia de competencia (97/C 372/03, DOUE de 9 de diciembre de 1997), el mercado geográfico de referencia comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de productos y de prestación de los servicios de referencia, en la que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia prevalecientes son sensiblemente distintas a aquellas.

Así lo ha indicado también la jurisprudencia del TJUE que ha definido el mercado geográfico como[46]:

---

[43] Contestación de ELECTRÉN al requerimiento de información realizado (folios 11521 a 11528).

[44] Contestación de CITRACC (folios 3681 a 3691) y de CYMI (folios 10249 a 10255) a los requerimientos realizados.

[45] Resolución de la CNC de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y Resoluciones de la CNMC de 26 de junio de 2014, Expte. S/0445/12 Equipos contra incendios y de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/12, Rodamientos Ferroviarios, de 5 de marzo de 2015, Expte. S/0486/13 CONCESIONARIOS TOYOTA, Expte. S/0489/13 CONCESIONARIOS OPEL, Expte S/0488/1313 CONCESIONARIOS HYUNDAI, Expte. S/0487/13 CONCESIONARIOS LAND ROVER; de 28 de mayo de 2015 Expte. S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW; de 23 de julio de 2015, Expte. S/0482/13 Fabricantes de automóviles; de 3 de diciembre de 2015, Expte. S/0481/13 CONSTRUCCIONES MODULARES; de 26 de mayo de 2016, Expte. S/0504/14 AIO; de 15 de diciembre de 2016, Expte. S/DC/0538/14 Servicios Fotográficos y de 21 de noviembre de 2017, Expte. S/DC/0562/15 Cables BT/MT.

[46] Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (TPI) de 6 de octubre de 1994, asunto Tetra Pak/Comisión, T-83/91, apartado 91, confirmada por la sentencia del Tribunal de Justicia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, C-333/94P.

"(…) la zona geográfica donde se comercializa el producto en cuestión y donde las condiciones de competencias son lo suficientemente homogéneas como para permitir la evaluación de la repercusión del poder económico de una determinada empresa".

En diversos casos la Comisión Europea ha señalado que en los Estados miembros que cuentan con una importante industria ferroviaria nacional, los mercados deben seguir considerándose nacionales, dada la diversidad de requisitos que aún subsiste en éstos en materia de infraestructuras y la diversidad de normas nacionales[47].

Respecto de la infraestructura ferroviaria dicha afirmación se apoyaba en la especificidad de los estándares ferroviarios y la lenta transición a la adopción de los estándares del Comité Europeo de Normalización. Ello se aprecia más, si cabe, en el caso español, en el que por circunstancias históricas existe el denominado ancho ibérico que singulariza el sistema ferroviario en nuestro país con respecto al resto de Europa –excepto Portugal-, que incide notablemente al delimitar los diferentes sistemas de electrificación, señalización, explotación, etc. No obstante, en la citada Decisión de la Comisión Europea también se indicaba que se apreciaba una tendencia hacia mercados europeos en relación con los trenes de alta velocidad.

En este caso, el mercado geográfico afectado por el presente expediente abarca todo el territorio nacional, cumpliéndose también el criterio de afectación al comercio intracomunitario que determina la aplicación del artículo 101 del TFUE, tal como indica el apartado 78 de Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 101 y 102 TFUE:

"En principio, los carteles horizontales que abarcan todo un Estado miembro, pueden afectar al comercio entre Estados miembros. Los tribunales comunitarios han sostenido en varias sentencias que los acuerdos que abarcan la integridad del territorio de un Estado miembro producen por su propia naturaleza el efecto de consolidar la compartimentación de los mercados a escala nacional impidiendo la penetración económica que el Tratado pretende lograr".

[47] Decisiones de la Comisión Europea de 3 de abril de 2001, asunto COMP/M.2139 Bombardier/Adtranz y de 21 de junio de 2002, asunto COMP/M.2694 METRONET/INFRACO.

IV. HECHOS ACREDITADOS

1. INTRODUCCIÓN

Los hechos acreditados en este expediente sancionador proceden de diversas fuentes. Las empresas ALSTOM y SIEMENS han aportado pruebas en sus correspondientes solicitudes de clemencia, la primera en su solicitud de exención del pago de la multa y la segunda en su solicitud de reducción de la eventual sanción. Por otro lado, la DC recabó abundante información en las inspecciones de las sedes de ALSTOM, ELECNOR, COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS en relación con acuerdos entre empresas en los mercados aquí definidos. Asimismo, a lo largo de la instrucción se han efectuado requerimientos de información a las empresas incoadas, a ADIF, a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento y a la Agencia de Obra Pública de la Junta de Andalucía, que han servicio igualmente para obtener la información que ha permitido a la DC elaborar su propuesta de resolución para concluir que, a su juicio, los hechos descritos son constitutivos de varias infracciones de las normas de competencia.

A continuación, se exponen los hechos acreditados más destacados obtenidos por la Dirección de Competencia a lo largo de la instrucción del expediente. La propuesta de resolución estructura los hechos acreditados en tres grandes bloques que relatan la existencia de acuerdos y contactos entre empresas competidoras en los mercados afectados:

- Hechos acreditados en relación con licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional.

- Hechos acreditados en relación con licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad.

- Hechos acreditados en relación con licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.

Para mantener coherencia estructural con la propuesta de resolución, esta Sala ha decidido dividir los hechos acreditados siguiendo el mismo esquema que la DC.

Finalmente, cabe advertir que esta resolución recoge los hechos acreditados más significativos contenidos en la propuesta de resolución a la que, en su caso, habrá que remitirse para una completa lectura de las pruebas recabadas por la Dirección de Competencia a lo largo de la instrucción del presente expediente (la versión

completa de los hechos acreditados se puede consultar en los folios 36326 a 36491 del expediente).

2. EN RELACIÓN CON LICITACIONES PÚBLICAS CONVOCADAS PARA EL MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ELECTRIFICACIÓN EN LÍNEAS DE TREN CONVENCIONAL

2.1. Aspectos generales de los acuerdos de reparto entre las principales empresas del sector. El acuerdo del año 2002 y sus modificaciones

(1) El 20 de mayo de 2002, los directivos[48] de las principales empresas del sector –COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC– acordaron el primer reparto de licitaciones[49].

Constan en los folios 1061 a 1063 del expediente anotaciones manuscritas obtenidas en la inspección de ELECTRÉN referidas a la citada fecha de 10 de mayo de 2002, que muestran los rasgos principales del acuerdo de reparto de los contratos entre las empresas citadas. El citado documento, además, aparece firmado por los mencionados directivos.

(2) El acuerdo afecta a las obras de subestaciones licitadas por la Dirección de Mantenimiento de Renfe y Coordinación de Inversiones. Las licitaciones afectadas por el acuerdo se refieren a proyectos de instalación, suministro, renovación y sustitución de diversos productos para subestaciones eléctricas en líneas de tren convencional en todo el territorio nacional, cuyos importes no solían exceder el medio millón de euros.

(3) El acuerdo fija unos baremos que determinan el número de empresas que debían ser adjudicatarias de los contratos: i) Obras de importe menor o igual

[48] En concreto, el Director de la Subdivisión de Subestaciones y el Responsable de Estudios y Proyectos de COBRA, el Director General y el Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI, el Subdirector General de Concesiones y el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director General y el Director Técnico de ELECTRÉN, directivos de INABENSA, el Gerente y el Director Instalaciones Electromecánicas de ISOLUX, el Director Comercial de MOYALE, el Coordinador del grupo de mantenimientos territoriales de ADIF de SEMI, el Responsable Nacional de la Unidad de Negocio de Turnkey Projects & Electrification y Rail Electrification y otro directivo de SIEMENS y el Adjunto al Presidente y otro directivo de VIMAC

[49] Documento incluido en “Acuerdos ss-eg“ (folios 1061 a 1063) recabado en la inspección de ELECTRÉN e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26484 a 26493).

a 500.000 euros se asignarían a 1 empresa; ii) Obras de importe mayor a 500.000 euros y menor o igual a 1.000.000 euros se asignarían a 2 empresas; iii) Obras de importe mayor a 1.000.000 euros se asignarían a 3 empresas.

(4) En cuanto al método de asignación o reparto de las licitaciones entre las empresas, se acuerda la celebración de un sorteo previo entre todas ellas para establecer el orden de adjudicación de dichas licitaciones, al que denominan "ranking"[50]:

"a) Para comenzar se hará un sorteo previo.

b) A continuación, cuando todas sean adjudicatarias de obra, siempre será el primero del ranking el que tenga menor volumen de obra adjudicada.

c) Si una empresa se equivoca, se apuntará el doble del importe contratado,

d) Cada empresa se apunta la obra que le corresponda, no se puede declinar".

(5) En 2002 se acredita la existencia del primer sorteo entre las partes. El resultado fue el siguiente: 1 ELECNOR, 2 SEMI, 3 SIEMENS, 4 VIMAC, 5 INABENSA, 6 COBRA, 7 ELECTRÉN, 8 ISOLUX, 9 CYMI y 10 MOYALE[51]. En enero de 2003, a estas 10 empresas se sumó CITRACC (entonces denominada BALFOUR).

(6) Las asignaciones internas acordadas por las empresas se realizaban en reuniones informales llamadas "mesas" que habitualmente tenían lugar en las oficinas de alguna de las empresas. El propósito de estas reuniones de la "mesa" era valorar las licitaciones que estaban pendientes de adjudicación o que se habían adjudicado recientemente y, en concreto, expresar el interés de las empresas por la ejecución de proyectos determinados[52]. Además de la reunión ya citada de 20 de mayo de 2002, hay constancia de reuniones el 17

[50] Documento incluido en "Acuerdos ss-eg", recabado en la inspección de ELECTRÉN (folios 1061 a 1063).

[51] Documento incluido en "Acuerdos ss-eg", recabado en la inspección de ELECTRÉN (folios 1061 a 1063).

[52] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26484 a 26493).

de enero de 2003[53], entre finales de 2003 y principios de 2004[54], el 10 de diciembre de 2004[55], el 17 de diciembre de 2004[56], de 16 de junio de 2005[57], enero y septiembre de 2014[58], de 3 de noviembre de 2016[59].

(7) La forma más habitual de contacto entre las empresas eran los medios electrónicos de los que, como veremos, también existe constancia.

---

[53] Participaron el Director de la Subdivisión Subestaciones de COBRA, el Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director Técnico de ELECTRÉN, el Gerente de ISOLUX, el Coordinador del grupo de mantenimientos territoriales de ADIF de SEMI, el jefe de Obras de SIEMENS y directivos de INABENSA, VIMAC y MOYALE, por anotaciones en "Acuerdos ss-eg" (folio 1055), recabadas en la inspección realizada en la sede de ELECTRÉN.

[54] Participaron directivos de CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, MOYALE, SEMI y VIMAC, como se acredita en anotaciones manuscritas en "Acuerdos ss-eg" (folios 1057 a 1059), recabadas en la inspección realizada en la sede de ELECTRÉN.

[55] Participaron el Director de la Subdivisión Subestaciones y el responsable de Estudios y proyectos de COBRA, el Responsable Técnico FFCC y otro directivo de CYMI, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles y otro directivo de ELECNOR, el Director Técnico y otro directivo de ELECTRÉN, el Jefe de Estudios de la División de Infraestructura y otro directivo de ISOLUX, el Jefe de Subestaciones de la División de Ferrocarriles y el Coordinador del grupo de mantenimientos territoriales de ADIF de SEMI, el Director División Ferroviaria y otro directivo de INABENSA, el Adjunto al Presidente y otros dos directivos de VIMAC, el Director de Marketing y Ventas y otro directivo de CITRACC y directivos de MOYALE y SIEMENS, como se acredita en el correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, COBRA, CYMI ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI y SIEMENS de 29 de noviembre y 2 de diciembre de 2004, recabados en la inspección de SIEMENS (folios 19417,19420 y 19421) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26484 a 26493).

[56] Participaron directivos de CITRACC, COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTREN, EYM, INABENSA, ISOLUX, GAVISA, SEMI, SIEMENS y VIMAC, en anotaciones en "Acuerdos ss-eg ", recabadas en la inspección realizada en la sede de ELECTRÉN (folio 1057).

[57] Participaron directivos de CITRACC, COBRA, ELECNOR ELECTREN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC, como consta en anotaciones manuscritas en "Acuerdos ss-eg" (folio 1064, 1065), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

[58] Participaron directivos de ALSTOM, COBRA, COMSA, ELECNOR, ELECTREN, EYM, INABENSA, SEMI, SIEMENS y VIMAC, como se acredita por la información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 723, 12758, 12778 y 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26480 a 26514, 26593 y 26594).

[59] Anotaciones de la agenda del Director de la División de Ferrocarriles de SEMI de 2 y 3 de noviembre de 2016, recabadas en la inspección de SEMI (folio 11745).

(8) Para la elección de las obras las empresas acordaron el siguiente procedimiento basado en una serie de opciones[60]:

"a) Se elige con prioridad la fecha,

b) Se puede elegir dentro de la misma fecha cualquier obra.

c) Si una empresa no es invitada a una obra le correrá turno".

(9) El acuerdo de 20 mayo de 2002 fue modificado en 2004, tal como refleja un documento de 10 de febrero del citado año con el título "MODIFICACIONES AL ACUERDO", que se transcribe a continuación[61]:

"1) IMPORTES

Se acuerda modificar el importe de los lotes de adjudicación a los siguientes baremos:

Una Empresa para obra ≤ 750.000 euros

Dos Empresas para obras > 750.000 euros ≤ 1.500.000 euros

Tres Empresas > 1.500.000 euros

Cuando el importe sea superior a 2.500.000 se convocará una mesa extraordinaria

Para el caso de presentación de ofertas en "UTE" de tres empresas se presentarán dos empresas y la tercera irá oculta. Entre estas tres empresas se acordará la forma de presentación y si no hubiera acuerdo se sorteará entre ellas".

2) En caso de una adjudicación a terceros la empresa afectada ocupará el primer lugar para la oferta que se presente al día siguiente de los siete días naturales de la fecha de presentación de la oferta fallada.

Ejemplo: oferta presentada y falla día 10 no le corresponderá hasta el día 18.

---

[60] Documento incluido en "Acuerdos ss-eg", recabado en la inspección de ELECTRÉN (folios 1061 a 1063).

[61] Documento de 10 de febrero de 2004 aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folio 26552).

3) Cuando haya para un mismo día varias licitaciones y por sus importes haya que ir en "UTE". Estas agrupaciones de dos o tres empresas deberán ofertar conjuntamente todas las licitaciones de ese día.

4) Para proceder a la anulación de una adjudicación provisional es necesario presentar carta de anulación por parte del cliente o bien que se convoque de nuevo esa oferta".

(10) Se establecen mecanismos de compensación entre las empresas, de tal manera que aquellas que no sean adjudicatarias de los contratos se aseguran un porcentaje de un 6% sobre la cifra de contratación a repartir a partes iguales. De ello queda constancia en las anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de ELECTRÉN sobre normas para la ejecución del reparto de las licitaciones y los mecanismos de compensación entre empresas[62]:

"1- Se establece el porcentaje de un 6% sobre la cifra de contratación a repartir a partes iguales entre las tres empresas no adjudicatarias.

(…)".

(11) En relación con ello, el correo electrónico de 27 de febrero de 2004 que el adjunto al Presidente de VIMAC remitió al Director General de ELECTRÉN en el que se analizan una serie de obras adjudicadas, se indica que:

"Guarnizo Reinosa y Fraguas fueron adjudicadas a MOYALE y Bárcena y Torre de la Vega a Cobra + Inabensa.

Creo que estábamos en ese momento: 1 COBRA, 2 MOYALE, 3 ELECNOR, 4 ELECTRÉN, 5 VIMAC, 6 INABENSA, 7 CYMI, 8 SEMI

Y SI MAL NO RECUERDO EL PACTO FUE DE FACTURAR EL 6% DEL TOTAL ENTRE LOS QUE NO FUIMOS ADJUDICATARIOS".

(12) Para el seguimiento de los acuerdos, las empresas elaboraban tablas de reparto que periódicamente se intercambiaban, indicando el estado de las licitaciones, con qué baja iba la oferta ganadora de la empresa a la que se asignaba dicha licitación, si había alguna empresa no invitada y corría turno a la siguiente, etc., y tablas con el sumatorio de los importes adjudicados a las

[62] Anotaciones manuscritas incluidas en "Acuerdos ss-eg" (folios 1058 y 1059), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

empresas desde 2002, al objeto de controlar el total adjudicado a cada empresa[63].

Finalmente, cabe destacar la existencia de la figura del coordinador o portavoz del grupo tal como veremos en los hechos que se describen a continuación, cuyo papel consiste en coordinar a todas las empresas para la correcta ejecución de los acuerdos.

2.2. Ejecución de los acuerdos de reparto

a. Acuerdos de reparto hasta el año 2012

(13) El 20 de agosto de 2004 directivos de ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI y VIMAC intercambiaron el siguiente cuadro, actualizado a fecha 29 de julio de 2004, con los importes adjudicados a cada miembro de los acuerdos, incluyendo a CITRACC (entonces BALFOUR), SIEMENS, CYMI, COBRA y MOYALE, por un importe total de 21.372.672,38€[64]:

[63] Tabla Excel adjunta al correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC de 17 de noviembre de 2004 (folios 19315 y 19316), recabada en la inspección de SIEMENS; correos electrónicos de SEMI a CITRACC, CYMI COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 3 de marzo de 2008 con documentos adjuntos "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 05 LEVANTE (Valencia, Albacete, Aranjuez).xls" y "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 02 NOROESTE .xls (León, Orense, Salamanca (folios 1588 a 1591) y de 8 de mayo de 2008, con documento adjunto "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 01 NORTE (Burgos, Irún, Valladolid) xls" (folios 1601 a 1604), recabados en la inspección de ELECNOR; documento "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 03 ESTE (Barcelona, Tarragona, Zaragoza).xls" adjunto al correo electrónico de SEMI a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 15 de abril de 2008 (folios 18270 a 18271), fichero Excel de 17 de septiembre de 2008 "15-10-2004 LICITACIONES ADIF.xls" (folio18289) y fichero Excel de 30 de noviembre de 2009 "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 30 NOV 2009.xls" (folios 18342 y 18344), recabados en la inspección de COBRA.

[64] Correo electrónico de ELECNOR a ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI y VIMAC de 20 de agosto de 2004 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO" y documento adjunto "COMPARATIVO RENFE.XLS" (folios 19203 y 19204), recabado en la inspección de SIEMENS.

										ORDEN DESPUES DEL	29/07/2004

EMPRESA	ALZA MEDIA	IMPORTE ADJUDICADO PRIMERA FASE	IMPORTE ADJUDICADO SEGUNDA FASE	IMPORTE ADJUDICADO TERCERA FASE	IMPORTE ADJUDICADO CUARTA FASE	IMPORTE ADJUDICADO QUINTA FASE	IMPORTE ADJUDICADO SEXTA FASE	IMPORTE ADJUDICADO SEPTIMA FASE	IMPORTE ADJUDICADO OCTAVA FASE	IMPORTE ADJUDICADO TOTAL	Nº DE ORDEN	IMPORTE DEL CONCURSO
ELECTREN		146.556,40 €	328.061,60 €	678.471,88 €				110.729,97 €	135.230,42 €	1.399.050,27 €		
ISOLUX		432.533,62 €	214.018,38 €	771.718,99 €					148.173,11 €	1.566.444,10 €		
BALFOUR BEATTY		351.432,41 €	537.111,19 €		432.148,46 €	370.011,68 €				1.690.703,74 €		
INABESA		386.763,11 €	410.879,30 €		487.362,47 €	480.263,36 €				1.765.268,24 €		
VIMAC		543.605,81 €	182.273,56 €	120.236,83 €	487.362,47 €		313.518,38 €		165.601,33 €	1.812.598,38 €		
SIEMENS		281.439,99 €	220.164,62 €	771.718,99 €		409.237,92 €		288.899,13 €		1.971.460,65 €		
CYMI			335.376,15 €	678.471,88 €	432.148,46 €		703.352,90 €			2.149.349,39 €		
SEMI		190.593,45 €	210.921,45 €	678.471,88 €	196.561,58 €	363.383,75 €	588.561,29 €			2.228.493,40 €		
COBRA		332.736,10 €	351.428,22 €	519.023,22 €		449.656,36 €	588.561,29 €			2.241.405,19 €		
MOYALE		342.969,12 €	324.048,54 €	131.885,21 €	487.362,47 €	391.466,73 €	588.561,29 €			2.266.293,36 €		
ELECNOR		413.918,10 €	339.483,86 €	111.964,98 €	432.148,46 €	280.737,36 €	703.352,90 €			2.281.605,66 €		
TOTAL		3.422.548,11 €	3.453.766,87 €	4.461.963,86 €	2.955.094,37 €	2.744.757,16 €	3.485.908,05 €			21.372.672,38 €		

(14) En octubre de 2004, los directivos de CITRACC (entonces BALFOUR), COBRA, CYMI, ELECTRÉN, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC analizaron las condiciones del reparto de las licitaciones que iban a ser convocadas por RENFE el 10 de noviembre de 2004 y acordaron la composición de las diversas UTE que formarían todas ellas para articular el reparto acordado entre dichas empresas, como se constata en los siguientes correos electrónicos de 25 y 26 de octubre de 2004 que se transcriben a continuación[65]:

"Tras la apertura de hoy y simulando al tipo la del próximo día 27 del presente entiendo que el orden de elección para las ofertas del próximo día

10/11/04 es el siguiente:

1º ISOLUX WAT

2º SIEMENS

3º ELECTRÉN

4º BBRI

Con lo cual salvo que se diga lo contrario las UTE serían ISOLUX WAT - SIEMENS y ELECTRÉN - BBRI.

Dado que las ofertas llevan sobre D entiendo que es primordial poder empezar a estudiarlas ya.

Si estamos de acuerdo en esto nuestra elección sería la oferta de San Vicente de Castellet.

Espero vuestros comentarios".

"De <Gerencia de Ferrocarriles de CYMI>

Siguiendo tu simulación y a no ser que exista una anulación que no se me haya comunicado, el orden para nosotros es el siguiente:

1º ISOLUX 1.820.321

[65] Correos electrónicos intercambiados entre ISOLUX, CITRACC, CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC de 25 y 26 de octubre de 2004 con asunto "SS/EE RENFE" (folios 19306 a 19308), recabado en la inspección de SIEMENS.

2º ELECTRÉN 1.993.219

3º CYMI 2.149.349

4º BAFOUR BEXAY 2.159.145

De todas formas, el <Subdirector de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR> tiene que confirmarlo".

"Para <Gerencia de Ferrocarriles de CYMI>

La semana pasada se comentó como anulada el expediente de Quintana de Raneros de Siemens".

(15) **La licitación para la rehabilitación y aumento de potencia de la Subestación de San Vicente de Castellet** fue adjudicada a la UTE ELECTRÉN-ISOLUX por un importe de 1.292.912,85 euros y así aparece recogida y computada en las tablas de reparto que periódicamente elaboraban las empresas[66].

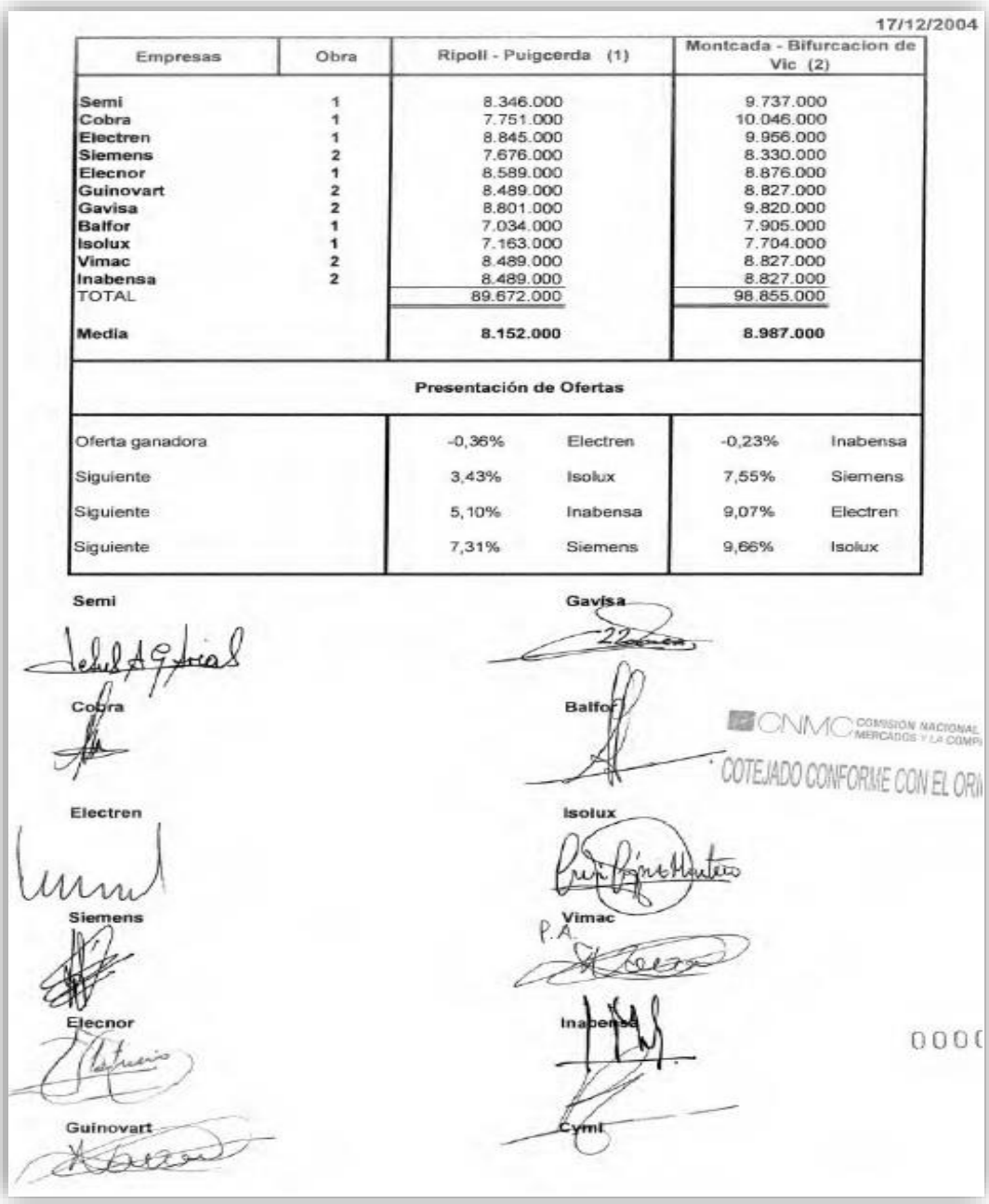
(16) En ese mismo año 2004, consta un documento de fecha 17 diciembre que refleja la existencia de un acuerdo entre las empresas CITRACC, COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, ISOLUX, INABENSA, SEMI, SIEMENS, VIMAC, EYM (entonces GUINOVART) y GAVISA para repartirse las licitaciones convocadas por RENFE para **la modernización de la catenaria tramo Ripoll-Puigcerdá-Frontera francesa (Exp. 3.4/3700.0395/8-00000) y tramo Montcada, bifurcación-Vic L/Barcelona-Puigcerdá (Exp. 3.4/3700.0385/9-00000)**. El documento refleja las ofertas económicas que deben presentar las empresas a esas dos licitaciones y prevé que ELECTREN e INBENSA deben ser las empresas ganadoras de cada concurso. El documento está firmado por los representantes de las empresas citadas[67]:

---

[66] Correo electrónico de INABENSA a CITRACC, COBRA, CYMI, ELECNOR ELECTRÉN, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC de 4 de noviembre de 2004 con asunto "Re: ACTUALIZACION CUADRO" y documentos adjuntos 15_10_2004 LICITACIONES RENFE.xls (58.37 kB) y carta Renfe ANULACIÓN NAVALGRANDE.pdf (folios 19312 a 19314), recabados en la inspección de SIEMENS.

Tabla Excel adjunta al correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC de 17 de noviembre de 2004 (folios 19315 y 19316), recabada en la inspección de SIEMENS.

[67] Anotaciones manuscritas y acuerdo incluidos en "Acuerdos ss-eg", recabadas en la inspección de ELECTRÉN (folios 1057 a 1059).



17/12/2004

Empresas	Obra	Ripoll - Puigcerda (1)	Montcada - Bifurcacion de Vic (2)
Semi	1	8.346.000	9.737.000
Cobra	1	7.751.000	10.046.000
Electren	1	8.845.000	9.956.000
Siemens	2	7.676.000	8.330.000
Elecnor	1	8.589.000	8.876.000
Guinovart	2	8.489.000	8.827.000
Gavisa	2	8.801.000	9.820.000
Balfor	1	7.034.000	7.905.000
Isolux	1	7.163.000	7.704.000
Vimac	2	8.489.000	8.827.000
Inabensa	2	8.489.000	8.827.000
TOTAL		89.672.000	98.855.000
Media		**8.152.000**	**8.987.000**

Presentación de Ofertas

Oferta ganadora	-0,36%	Electren	-0,23%	Inabensa
Siguiente	3,43%	Isolux	7,55%	Siemens
Siguiente	5,10%	Inabensa	9,07%	Electren
Siguiente	7,31%	Siemens	9,66%	Isolux

Semi

Gavisa

Cobra

Balfor

CNMC COMISIÓN NACIONAL MERCADOS Y LA COMP

COTEJADO CONFORME CON EL ORI

Electren

Isolux

Siemens

Vimac

P.A.

Elecnor

Inabensa

0000

Guinovart

Cymi

(17) Los contactos entre las citadas empresas se siguieron produciendo a lo largo de 2005. Prueba de ello es el intercambio entre las empresas de datos de las licitaciones repartidas hasta ese momento, tal y como se recoge en varios correos electrónicos de 29 de junio, 4 de julio, 30 de agosto y 2 de septiembre

de 2005[68], recabados en la inspección de ELECNOR. En los citados correos, además, se acredita la existencia de un coordinador, responsable de hacer llegar al resto un cuadrante de las licitaciones. También se evidencia que las empresas siguen manteniendo la estrategia consistente en la existencia de un ranking, tal como se constata en el correo electrónico remitido por ISOLUX el 30 de agosto de 2005[69]:

"De acuerdo con el cuadro actualizado enviado por el coordinador el 23 de agosto y de acuerdo con las invitaciones recibidas hasta la fecha os adjunto cuadrante de concursos y empresas de acuerdo con el posicionamiento actual del ranking, para poder empezar el estudio de los proyectos salvo opinión en contra de alguien. Os agradeceremos que si alguien no está de acuerdo con lo propuesto lo indique rápidamente.

Saludos,

Jefe de Estudios

División Instalaciones

Grupo Isolux Corsan

SSEE ADIF SEPTIEMBRE 2005

Sustitución de Grupos rectificadores, analizadores y arrastres en la S/E de Nuevos Ministerios	*05/09/2005*	*321.655,17 €*	*ELECNOR*
Sustitución de analizadores de LAC en las SSEE de Daimiel, Almagro y Cañada	*08/09/2005*	*152.739,80 €*	*SIEMENS*

[68] Correos electrónicos de ELECNOR a CYMI de 29 de junio de 2005 con asunto "Re: RV: CUADRO ACTUALIZADO" y documento adjunto "15_10_2004 LICITACIONES RENFE.xls "(folio 1577) y de 4 de julio de 2005 con asunto "Re: RV: CUADRO ACTUALIZADO" (folio 1580); correo electrónico de ISOLUX a ELECNOR e INABENSA de 30 de agosto de 2005 con asunto "CONCURSOS SSEE ADIF SEPT/2005" (folio 1583) y correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, COBRA, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI SIEMENS y VIMAC de 2 de septiembre de 2005 con asunto "Re: CONCURSOS SSEE ADIF SEPT/2005" y documento adjunto "SSEE SEPTIEMBRE 2005 A 30-08-05.xls" (folio 1583 a 1584), recabados en la inspección de ELECNOR.

[69] Correo electrónico de ISOLUX a ELECNOR e INABENSA de 30 de agosto de 2005 con asunto "CONCURSOS SSEE ADIF SEPT/2005" y documento adjunto "SSEE SEPTIEMBRE 2005 A 30-08-05.xls" (folios 1583 a 1584), recabado en la inspección de ELECNOR.

Sustitución de pararrayos por autoválvulas y protección contra descargas atmosférica en Tray. Benicarlo-Vandellos	*15/09/2005*	*403.987,73 €*	*ELECTRÉN*
Mejora de fiabilidad y seguridad en SSEE de Velayos, Adanero, Ataquines y Medina del Campo	*19/09/2005*	*485.830,16 €*	*ISOLUX WAT*

(18) En noviembre de 2005 las empresas se intercambiaron nuevamente un cuadro recopilatorio con las licitaciones repartidas entre ellas hasta esa fecha, así como los importes de las licitaciones adjudicadas a cada una de las empresas hasta el 23 de noviembre de 2005. En ese fichero Excel titulado "Cuadro Actualizado", se reflejan las licitaciones anuladas y las que estaban pendientes de ser adjudicadas a alguna de las empresas[70]. A continuación, se expone, a modo de ejemplo, una parte del citado cuadro:

[70] Documento adjunto "15_10_2004 LICITACIONES RENFE.xls" al correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECTRÉN, INABENSA, MOYALE, ISOLUX, SEMI, SIEMENS, VIMAC de 22 de noviembre de 2005 con asunto "Actualización Cuadro" (folios 943 a 951), recabado en la inspección de COBRA.

Asunto	F. Presentación	Imp. Estimado (SIN IVA)	BAJA	Imp. Adjudicado	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX WAT	BBRI	SIEMENS	OTRO
Rehabilitación de los Centros de transformación de las estaciones de Lalín y Santiago de Compostela Línea Zamora - La Coruña	27/02/2004	358.321,95 €	9,25%	391.466,79 €					391.466,79 €							
Rehabilitación disyuntores extrarápidos en ss/EE de el Tejar L/Madrid Hendaya	25/03/2004	138.396,58 €	25,00%	172.995,72 €										Adjudicada a SIEMSA		172.99
Sustitución de salidas de feeders en instalaciones con disyuntores extrarápidos con amianto en ámbito JTMI de Barcelona	25/03/2004	281.299,96 €	-0,20%	280.737,36 €			280.737,36 €									
Rehabilitación de transformadores de potencia en SS/EE de la gerencia de eje Noroeste 1ª fase	25/03/2004	310.199,55 €	-100,00%									Anulada 310.199,55€				
Rehabilitación de la Subestación de tracción de Queros. Toledo	29/03/2004	981.385,98 €	25,30%	1.229.676,80 €				ANULADO 614.838,40€					ANULADO 614.838,40€			
Asistencia para trabajos de mantenimiento subestaciones Tarragona	15/04/2004	313.588,79 €	18,75%	370.011,88 €										ANULADA		
Rehabilitación de la subestación de tracción eléctrica de Navagrande	26/04/2004	1.247.079,61 €	12,80%	1.406.705,80 €		ANULADA	ANULADA									
Instalación y puesta en servicio de puesta en paralelo en la estación de Castillejo Añover Línea Madrid Levante	03/05/2004	1.641.427,81 €	7,57%	1.765.683,90 €	588.561,30				588.561,30		588.561,30					
Alimentación a II.SS en las Subestaciones de Tablada, Otero. Segovia	18/05/2004	242.661,29 €	29,20%	313.518,38 €								313.518,38				
Rehabilitación de sala de relés en el try/Orense-Vigo. L/Monforte-Vigo	18/05/2004	296.625,00 €	0,00%	296.625,00 €												296.
Sustitución Extrarápidos y cuadros de control en la S/E de Peñarubia L/ Soto del Rey si Entrego	15/09/2004	210.472,71 €	24,83%	262.732,29 €										ANULADO 262.732,29€		
Rehabilitación del Centro de Transf. Dé la estación de Gudina L/ Zamora -	17/05/2004	206.690,00 €	-15,10%	175.479,81 €											Adjudicada a VANFON	

SOBRE D

SOBRE D

SOBRE D QUEDA ANULADA Era para VIMAC

SOBRE D

Isolux Wat, S.A. Subcontratista de ELECTREN

Sobre D

Sobre D

notas:
No participan todos los del Grupo

Esta obra era para SIEMENS, va con un alza del 19,70 %.

En este archivo Excel se recoge también el importe de las 95 licitaciones repartidas hasta noviembre de 2005 entre las 11 empresas originarias, incluyendo a CITRACC (entonces BALFOUR), por un importe total de 33.838.704,86 euros, detallando asimismo los importes adjudicados a cada una de ellas[71].

SUBESTACIONES 23/11/2005

000020

EMPRESA	IMPORTE
SEMI	2.792.194,79 €
BALFOUR BEATTY	2.950.470,20 €
ELECNOR	3.005.492,26 €
INABENSA	3.026.137,36 €
SIEMENS	3.039.508,72 €
VIMAC	3.045.570,59 €
ELECTREN	3.133.068,12 €
COBRA	3.159.249,05 €
ISOLUX	3.178.398,27 €
MOYALE	3.184.137,28 €
CYMI	3.324.478,23 €
TOTAL	33.838.704,86 €

23/11/2005 10:47

CNMC COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA
COTEJADO CONFORME CON EL ORIGINAL

(19) En el año 2007, RENFE licitó el **contrato para el mantenimiento de subestaciones eléctricas en líneas de tren convencionales por cada una de las 6 Direcciones Territoriales del ADIF (1 Norte, 2 Noroeste, 3 Este, 4 Madrid y Centro, 5 Levante y 6 Sur)**. En relación con estas licitaciones constan unas notas manuscritas recabadas en la inspección de COBRA en las que aparecen las empresas ELECNOR, SEMI, SIEMENS, VIMAC,

[71] Correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECTRÉN, INABENSA, MOYALE, ISOLUX, SEMI, SIEMENS, VIMAC de 22 de noviembre de 2005 con asunto "Actualización Cuadro" y documento adjunto "15_10_2004 LICITACIONES RENFE.xls" (folios 943 a 951), recabado en la inspección de COBRA.

INABENSA, COBRA, ELECTRÉN, ISOLUX, CYMI, MOYALE y CITRACC (entonces BALFOUR) y los siguientes acuerdos[72]:

"*Volúmenes de obra.*

- Importes menores de 30.000 euros (c/IVA incluido) (quedan libres)
- El acuerdo se establece para importes > 30.000 euros
- Hasta ahora hay 2 adjudicaciones:
- Inabensa
- Cobra

<u>Acuerdo por direcciones territoriales</u>

Coordinado por (dato personal)

El 1º que lo localice lo comunica a Oscar y éste lo comunica a los demás.

"(1) Delegación Territorial Norte

(2) " Territorial Noroeste COBRA/INABENSA/MOYALE SEMI/ELECTREN/ISOLUX/ELECNOR/VIMAC/ BALFOUR/CYMI/SIEMENS

(3) " Territorial Este

(4) " Territorial Madrid y Oeste

(5) " Territorial Levante

(1)	*<u>A Delegación Noroeste</u>*	*(2)*	*(4)*	*(5)*	*(6)*
INABENSA	*1.-COBRA(adj Astorga)*	*ELECTREN*	*ELECNOR*	*BALFOR*	*SIEMENS*
MOYALE	*2.-INABENSA*	*ISOLUX*	*VIMAC*	*CYMI*	*COBRA*
SEMI	*3.-MOYALE*	*ELECNOR*	*BALFOR*	*SIEMESN*	*INABENSA*
ELECTREN	*4.-SEMI*	*VIMAC*	*CYMI*	*COBRA*	*MOYALE*
ISOLUX	*5.-ELECTREN*	*BALFOR*	*SIEMENS*	*INABENSA*	*SEMI*
ELECNOR	*6.-ISOLUX*	*CYMI*	*COBRA*	*MOYALE*	*ELECTREN*
VIMAC	*7.-ELECNOR*	*SIEMENS*	*INABENSA*	*SEMI*	*ISOLUX*
BALFOR	*8.- VIMAC*	*COBRA*	*MOYALE*	*ELECTREN*	*ELECNOR*
CYMI	*9.-BALFOR*	*INABENSA*	*SEMI*	*ISOLUX*	*VIMAC*
SIEMENS	*10.-CYMI*	*MOYALE*	*ELECTREN*	*ELECNOR*	*BALFOR*
COBRA	*11.-SIEMENS*	*SEMI*	*ISOLUX*	*VIMAC*	*CYMI*

Al terminar el ciclo se realizará por cifra".

(20) Durante los años 2008 y 2009 CITRACC (entonces BALFOUR), COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC continuaron repartiéndose las licitaciones relativas al mantenimiento de las subestaciones eléctricas de las líneas de tren convencionales. Así se acredita en numerosos correos electrónicos intercambiados entre ellas y en ficheros recabados en las inspecciones, con

[72] Anotaciones manuscritas de 29 de mayo de 2007 (folio 940), recabadas en la inspección de COBRA.

cuadros actualizados de cómo iban desarrollándose las licitaciones; qué empresas participan en cada una de ellas; los importes adjudicados a cada empresa; con qué baja iba la oferta ganadora; si había alguna empresa no invitada y por tanto, corría turno a la siguiente empresa[73].

(21) Es de destacar la existencia de un fichero Excel de 17 de septiembre de 2008, donde se especifican los importes adjudicados a las empresas desde 2002 hasta marzo de 2008[74]. En total, en el citado fichero aparecen 147 licitaciones repartidas entre las 11 empresas, con un importe adjudicado de 64.664.769,17 euros sobre un total de 74.061.675,10 euros:

EMPRESA	***IMPORTE***
ELECTRÉN	*5.312.029,52 €*
MOYALE	*5.513.041,55 €*
CYMI	*5.588.310,06 €*
ELECNOR	*5.630.909,47 €*
CITRACC	*5.700.998,97 €*
ISOLUX	*4.917.219,15 €*
INABENSA	*6.012.846,00 €*
COBRA	*7.075.636,94 €*
SIEMENS	*6.105.760,68 €*

[73] Correos electrónicos de SEMI a CITRACC, CYMI COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 3 de marzo de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADROS" y documentos adjuntos "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 05 LEVANTE (Valencia, Albacete, Aranjuez).xls" y "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 02 NOROESTE .xls (León, Orense, Salamanca (folios 1588 a 1591) y de 8 de mayo de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO 01" y documento adjunto "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 01 NORTE (Burgos, Irún, Valladolid) xls" (folios 1601 a 1604), recabados en la inspección de ELECNOR; Documento "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 03 ESTE (Barcelona, Tarragona, Zaragoza).xls" adjunto al correo de correo electrónico de SEMI a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 15 de abril de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO 03" (folios 18270 a 18271), fichero Excel de 17 de septiembre de 2008 "15-10-2004 LICITACIONES ADIF.xls" (folio18289) y fichero Excel de 30 de noviembre de 2009 "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 30 NOV 2009.xls" (folios 18342 y 18344), recabados en la inspección realizada en la sede de COBRA.

[74] Fichero Excel "15_10_2004 LICITACIONES ADIF.xls" de 17 de septiembre de 2008, recabado en la inspección de COBRA (folio 18289).

VIMAC	*5.136.415,52 €*
SEMI	*7.671.601,32 €*
TOTAL	***64.664.769,17 €***

(22) La sistemática descrita de reparto entre las empresas CITRACC,COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC se mantuvo en los años 2010, 2011 y 2012, tal como reflejan diferentes ficheros que recogen las sucesivas licitaciones convocadas por ADIF en esos años para el mantenimiento de subestaciones eléctricas de líneas de tren convencionales, en los que se detallan los importes de adjudicación, las empresas adjudicatarias y las ofertas a presentar por cada una de las 11 empresas que forman parte de los acuerdos[75].

(23) En unas anotaciones manuscritas del Delegado de Subestaciones de Interior de ELECNOR de 21 de noviembre de 2011, en relación a la sistemática a seguir respecto del reparto de dichas licitaciones, se señala lo siguiente[76]:

[75] Correos electrónicos internos de COBRA de 25 de marzo de 2010 con asunto "ADIF" y documento adjunto "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 25 MAR 10.xls" (folios 18407 a 18408), de 11 de enero de 2011 con asunto "Global Licitaciones Adif Territoriales Provisional 11 Ene 11.xls" y documento adjunto "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 11 ENE 11.xls" (folios18481 a 18482) y de 11 enero de 2012, con asunto "ADIF CONVENCIONAL" y documento adjunto "ADJUDICACIONES ADIF CONVENCIONAL.xls" (folios18561 a 18562), recabados en la inspección de COBRA.

[76] Documentación incluida en la carpeta" Cuaderno Folios 17-11-11" recabada en la inspección de ELECNOR (folio 447).

21/11/11

CNMC COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA
COTEJADO CONFORME CON EL ORIGINAL

OK 1.- Todas las empresas estudian todas las ofertas.

2.- Se establece un orden aleatorio de adjudicación por sorteo.

~~3.- Se elije como precio de adjudicación el 2º precio más barato.~~ NO

4.- Cada empresa sólo dispondrá de una oportunidad de dejar pasar la vez en el orden establecido. OK. Y PASARÁ CON ESTO VEZ AL ULTIMO LUGAR.

5 ~~4~~.- Se establece un periodo de compromiso. PARA LAS 8 PRIMERAS OFERTAS Y POSTERIOR FASE DE REGULARIZACIÓN.

6 ~~5~~.- Al final de este periodo se igualarán contrataciones (aproximadamente) en importe económico.

7 ~~6~~.- Posibilidad de acuerdos especiales entre socios, siempre y cuando la mesa de su conformidad. Si. OK.

8 ~~7~~.- Al finalizar el periodo comprometido, comienza la fase de regularización en el que las empresas cuyo importe de contratación esté por debajo de 2 M€ del precio de contratación máximo se les dará la opción de fijar precio a su ventura en las próximas licitaciones independientemente del importe de éstas. Este proceso se repetirá el número de veces que se considere suficiente para que las empresas deficitarias en contratación se aproximen a la máxima contratación conseguida dentro del periodo de compromiso. Estando la mesa obligada a cubrir a la empresa deficitaria en las próximas licitaciones, y siendo esta última la responsable del éxito o no de su oferta.

9 ~~8~~.- Transcurrida la fase de regularización, las empresas están liberadas de compromiso para continuar, proponer cambios o anular los acuerdos.

000245

(24) En relación con la posibilidad de acuerdos especiales a los que hace referencia el documento, constan repartos entre SEMI y TELICE de determinadas licitaciones convocadas por el ADIF en 2012. Así se acredita en el correo electrónico remitido por el Director de zona de SEMI al Director de Ferrocarriles de SEMI el 6 de junio de 2013, en el que expresamente se admite la existencia de dicho acuerdo, indicando lo siguiente[77]:

"Te adjunto resumen de ofertas de ADIF, en donde se ve las obras que íbamos en acuerdo con TELICE"

En cumplimiento de dicho acuerdo de reparto, el montante total adjudicado a cada una de estas empresas fue para TELICE de 563.844,30 euros -resultando adjudicataria de la primera y la tercera licitación- y para SEMI de 548.583,62 euros -adjudicataria de la segunda y cuarta-[78].

Para cuadrar dicho reparto entre las empresas en términos monetarios de adjudicación, SEMI y TELICE acordaron que en el contrato de **Sustitución de materiales críticos y adecuación de la Catenaria Bembibre-Ponferrada**, TELICE subcontrataría a SEMI por un importe de 100.000 euros[79].

(25) En relación con estos años, es de destacar nuevamente la existencia de un fichero de 11 de enero de 2012 que recoge un total de 41 licitaciones, comprendidas desde el 5 de octubre de 2009 al 11 de octubre de 2011, de las que 27 (el 65,85 %) fueron adjudicadas a alguna de las 11 empresas, por un importe total de 18.471.202,61 euros[80].

---

[77] Correo electrónico interno de SEMI de 6 de junio de 2013 con asunto "ofertas ADIF" (folios 17756 a 17757), recabado en la inspección de SEMI.

[78] Tabla Excel "Resultados Ofertas 2012 Paulino.xlsx" adjunto al correo electrónico interno de SEMI de 6 de junio de 2013, con asunto "ofertas ADIF", recabado en la inspección de SEMI (folios 17756 y 17757).

[79] Tabla Excel "Resultados Ofertas 2012 Paulino.xlsx" adjunto al correo electrónico interno de SEMI el 6 de junio de 2013 con asunto "ofertas ADIF", recabado en la inspección de SEMI (folios 17756 y 17757).

[80] Correo interno de COBRA de 11 enero de 2012, con asunto "ADIF CONVENCIONAL" y documento adjunto "ADJUDICACIONES ADIF CONVENCIONAL.xls" (folios18561 a 18562), recabado en la inspección de COBRA.

b. Los acuerdos de reparto de la licitación de 2013 convocada por ADIF (Expte. 2.13/28520.0087)

(26) En el año 2013 ADIF decidió agrupar las diversas licitaciones para el mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencionales en una única licitación, convocada el 3 de octubre de 2013: **servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (6 lotes) (Expte. 2.13/28520.0087)**. Pese a la agrupación de las licitaciones en un única, en este contrato se siguen diferenciando 6 zonas geográficas (1 Norte, 2 Noroeste, 3 Este, 4 Madrid y Centro, 5 Levante y 6 Sur).

(27) Esta licitación también fue objeto de reparto por COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI, SIEMENS, VIMAC, ALSTOM y EYM que coordinaron las ofertas económicas a presentar para dicha licitación[81].

(28) En concreto, para la zona Centro, el 28 de octubre de 2013 el Delegado de Ferrocarril de ELECNOR propuso al Director de la División de Ferrocarriles de SEMI licitar en UTE el servicio en dicha zona[82]:

"(…) Nuestra idea sería hacer una UTE para la licitación por tajos separados, de tal forma que cada tajo, se corresponda a una zona a mantener (norte y sur), siendo la finalidad que cada uno sigamos haciendo el mantenimiento donde estamos.

Coméntame si estáis de acuerdo y comenzamos a trabajar en esa línea. Me comentó (Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR) que es posible que haya una reunión entre instaladores para llegar a algún acuerdo de reparto de zonas o algo así (lo veo muy complicado). Por nuestra parte, este acuerdo prevalecería ante cualquier otro. Cuando quieras lo comentamos, pero quería anticiparte la propuesta".

[81] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 722, 12758 y 12778).

[82]Correo electrónico de ELECNOR a SEMI de 28 de octubre de 2013 con asunto "MANTENIMIENTO ADIF CENTRO", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folios 1985 y 1986) y SEMI (folio 17759).

(29) Por su parte, el Director de contratación de ELECTRÉN remitió un correo electrónico a directivos de SEMI, COBRA, ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN, en el que propuso un reparto de las citadas obras de mantenimiento licitadas, tras haberlo valorado con el Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, adjuntando un propuesta de reparto y la eventual formación de UTE[83]:

"Estimados TODOS:

Adjunto una propuesta de reparto de las obras de Mantenimiento, en lo que considero, un mejor servicio a ADIF…

Comentando el tema con (Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM) él me propone un acercamiento entre las empresas, que sería la 2ª propuesta de reparto, que no se ha desglosado en medios…

¿¿Proponemos un acuerdo entre las empresas para estas ofertas basado en las propuestas de reparto???

En el caso de que os parezca bien deberíamos contestar antes del viernes para empezar a organizar los repartos y/o las UTEs…

Esperando vuestras respuestas, Un saludo".

(30) En esta propuesta de reparto de los 6 lotes de la licitación de ADIF en las citadas 6 zonas (1 Norte, 2 Noroeste, 3 Este, 4 Madrid y Centro, 5 Levante y 6 Sur del territorio nacional), por un importe de licitación de 6.119.520,35 euros, además de las empresas emisora y destinatarias de dicho correo –ELECTRÉN, ALSTOM, CYMI, COBRA y SEMI- constan también en el reparto ELECNOR, SIEMENS, INABENSA, ISOLUX y EYM, previéndose bajas del 5% -ya que los acuerdos prevén que la empresa o UTE que resultara

[83] Correo electrónico de 28 de octubre de 2013 con asunto "OBRAS DE MANTENIMIENTO" y documento adjunto "rEPARTOmANTENIMIENTO.xlsx ", remitido por el Director de contratación de ELECTRÉN al Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, Director de Desarrollo y delegado Zona Centro de CYMI, Director General de Ferrocarriles de COBRA, al Director de la División de Ferrocarriles de SEMI y al Director General de ELECTRÉN. Aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 11909 y 11910) y recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18607 y 18608), ELECTRÉN (folios 1075 a 1084 y 17369) y SEMI (folios 17766 y 17767).

ganadora debía presentar una oferta con una baja cercana al 5%, mientras que el resto de empresas del acuerdo presentarían ofertas de cobertura en torno al 1%[84], como expresamente se detallada en el cuadro contenido en el folio 11911:

OFERTAS DE MANTENIMIENTO DE CATENARIA PARA ADIF

OBRA	IMPORTE LICITACIÓN	POSIBLE REPARTO	BAJA AL CONCURSO	REPARTO ECONÓMICO			
				EMPRESA 1	EMPRESA 2	EMPRESA 3	EMPRESA 4
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL. LOTE 1. GERENCIA DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURA CENTRO (2,13/28520,0088)	1.565.593,71	ELECNOR 50%, SEMI 50 %	5%	743.657,01	743.657,01	-	
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL. LOTE 2. GERENCIA DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURA NOROESTE (2,13/28520,0089)	1.108.619,82	EyM 66,66% , CYMI 33,34 %	5%	702.055,67	351.133,16		
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL. LOTE 3. GERENCIA DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURA SUR (2,13/28520,0090)	543.962,00	INABENSA 100%	5%	516.763,90			
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL. LOTE 4. GERENCIA DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURA ESTE (2,13/28520,0091)	650.000,00	ELECTREN 100 %	5%	617.500,00			
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL. LOTE 5. GERENCIA DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURA NORESTE (2,13/28520,0092)	1.351.344,82	COBRA 57 %, SIEMENS 18 %, ELECTREN 10 %, e INABENSA 15%	5%	731.753,22	231.079,96	128.377,76	192.566,64
SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL. LOTE 6. GERENCIA DE ÁREA DE INFRAESTRUCTURA NORTE (2,13/28520,0093)	900.000,00	ISOLUX 42%, ALSTOM 42% y SIEMENS 16 %	5%	359.100,00	359.100,00	136.800,00	
total	6.119.520,35	Total con baja	5.813.544,33	3.670.829,81	1.684.970,13	265.177,76	192.566,64
	TOTAL			Total 1ª Propuesta			5.813.544,33
REPARTO TOTAL POR EMPRESAS:	1ª Propuesta		2ªPropuesta				
COBRA	731.753,22		650.000,00				
SEMI	743.657,01		650.000,00				
ELECNOR	743.657,01		650.000,00				
CYMI	351.133,16		500.000,00				
ELECTREN	745.877,76		650.000,00				
EYM	702.055,67		650.000,00				
INABENSA	709.330,54		650.000,00				
ALSTOM	359.100,00		500.000,00				
SIEMENS	367.879,96		500.000,00				
ISOLUX	359.100,00		500.000,00				
			5.900.000,00				

Página 1

Página 2

Página 3

Página 4

(31) Tras recibir dicha propuesta, el Director de la División de Ferrocarriles de SEMI recriminó al Director de Contratación de ELECTRÉN el haber enviado dicha propuesta vía correo electrónico, a lo que éste respondió reconociendo su error[85]: "*Perdona, he cometido un error, efectivamente NO debería haber ido en la red…"*

(32) Por su parte, el Director General de Ferrocarriles de COBRA y el Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM manifestaron su negativa a adoptar dicho tipo de acuerdos, negando la posibilidad de llegar

[84] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26480 a 26514).

[85] Correo electrónico de SEMI a ELECTRÉN de 29 de octubre de 2013 con asunto "Re: Obras de mantenimiento" y correo electrónico de ELECTRÉN a SEMI de 30 de octubre de 2013 con asunto" RE: Obras de mantenimiento" (folios 17773 y 17774), recabados en la inspección de SEMI.

a acuerdos de reparto que perjudiquen la libre competencia, alterando licitaciones o repartiendo mercados y solicitando expresamente que se les excluyera de cualquier correo o comunicación relacionada con este tipo de propuestas[86].

(33) Ante la recepción de dichos correos, el Director de Contratación de ELECTRÉN, disculpándose por la propuesta realizada, reformuló el 5 de noviembre de 2013 su propuesta de reparto de las obras de mantenimiento mediante la constitución de UTE, señalando la inexistencia de medios necesarios entre todas ellas para cubrir las expectativas de ADIF al respecto[87].

(34) Un día después, el 6 de noviembre de 2013, el Delegado de Ferrocarril de ELECNOR retomó la comunicación con el Director de la División de Ferrocarriles de SEMI con respecto a la licitación para la Zona CENTRO, solicitándole la coordinación para la elaboración de la oferta conjunta[88]:

"Supongo que estarás ya por aquí, tenemos que coordinarnos para la preparación de la oferta de mantenimiento centro. Me han comentado que van a sacar una nueva tabla de recursos y presupuestos por zona, pero precisamente, no creo que afecte a centro. Si me pasas tu responsable de ofertas, le pongo en contacto con el mío y vamos avanzando".

(35) Con fecha de 20 de diciembre de 2013, el Director de Contratación de ELECTRÉN propuso al Director de la División de Ferrocarriles de SEMI, al Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR y al Director General

[86] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, CYMI, ELECTRÉN y SEMI de 5 de noviembre de 2013 con asunto "Re: Obras de Mantenimiento", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 11909) y recabado en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 1074 y 1075) y SEMI (folio17775) y correo electrónico de ALSTOM *a CYMI, COBRA, ELECTRÉN SEMI de 5 de* noviembre de 2013 con asunto "Re: Obras de Mantenimiento", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 11908 y 11909) y recabado en las inspecciones de ELECTRÉN (folio 1074) y de SEMI (folio 17777).

[87] Correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, CYMI, COBRA, SEMI de 5 de noviembre de 2013, aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 11908) y recabado en las inspecciones de ELECTRÉN (folio 1073) y SEMI (folio 17779).

[88] Correo electrónico de ELECNOR a SEMI de 6 de noviembre de 2013 con asunto "RE: MANTENIMIENTO ADIF CENTRO", recabado en las inspecciones de ELECNOR (1985) y SEMI (folio 17782).

de ELECTRÉN presentarse en UTE al 33,33% en los lotes 1 Centro, Lote 4 Este y otro lote a definir para repartirse la ejecución de dichos contratos[89]:

"Con el fin de agilizar los trámites para la preparación de la documentación y solicitud de avales os propongo (y el que calla otorga)

(..) Y para las obras de Mantenimiento de Catenaria de Adif Convencional:

SERVICIOS DE MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LÍNEA AÉREA DE CONTACTO Y DE LAS SUBESTACIONES EN EL ÁMBITO DE LAS LÍNEAS ELECTRIFICADAS DE RED CONVENCIONAL.

LOTE 1 CENTRO

Semi	*33,34 %*
ELECTRÉN	*33,33 %*
Elecnor	*33,33 %*

LOTE 4 ESTE

ELECTRÉN	*33,34 %*
Elecnor	*33,33 %*
Semi	*33,33 %*

Y OTRO LOTE A DEFINIR

ELECTRÉN	*33,33 %*
Elecnor	*33,34 %*
Semi	*33,33 %*

Y la empresa con la centésima de más es el responsable de "montar" la oferta".

[89] Correo electrónico ELECTRÉN a ELECNOR y SEMI de 20 de diciembre de 2013 con asunto "Porcentaje Obras" (folios 17820 a 17821), recabado en la inspección de SEMI.

(36) El Jefe de la División Líneas Aéreas de Contacto Convencionales y Metropolitanos de SEMI remitió un correo interno el 26 de diciembre de 2013 planteando la necesidad de aclarar dicha propuesta para hacerla de modo individual o en UTE para los lotes mencionados de la citada licitación[90]. El Director de la División de Ferrocarriles de SEMI contestó al citado correo indicando lo siguiente[91]:

"No hay UTE. Vamos por libre y haremos ute con Elecnor si nos dan el centro a cualquiera de los dos. Nos podemos presentar a centro, noroeste y sur o este. De las dos últimas vamos a presentar la de la zona este.

Un saludo".

(37) En relación con este mismo contrato, con fecha 8 de enero de 2014, tuvo lugar una reunión en el Hotel Meliá Castilla de Madrid en la que participaron directivos de ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI, SIEMENS, EYM y TELICE. En la citada reunión se fijaron las bajas y las ofertas económicas que cada una de estas empresas debía presentar al contrato de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (6 lotes). En dicha reunión las empresas habrían fijado el importe de las bajas de las ofertas ganadoras, así como las bajas de las ofertas no ganadoras, bastante homogéneas entre sí[92].

El sistema consistía en acordar una baja ganadora cercana al 5%, mientras que el resto de empresas harían ofertas de cobertura en torno al 1%[93]. ADIF informa sobre el resultado de dicha licitación que corrobora la ejecución del acuerdo[94]. En el cuadro elaborado por ALSTOM con las ofertas presentadas

[90] Correo electrónico interno de SEMI de 26 de diciembre de 2013 con asunto "Re: RV: Porcentaje Obras" (folio 17824), recabado en la inspección de SEMI.

[91] Correo electrónico interno de SEMI de 26 de diciembre de 2013 con asunto "RV: Porcentaje Obras" (folio 17827), recabado en la inspección de SEMI.

[92] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26593 y 26594).

[93] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26508).

[94] Escrito de ADIF de 26 de mayo de 2017 en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 15851 a 16038).

para cada lote[95], se aprecia que para el lote 1 de la zona Centro, SEMI y ELECNOR, que habían mostrado su interés por obtenerlo, presentaron ofertas con unas bajas prácticamente idénticas (3,99% y 3,98%, respectivamente), mientras que COBRA y ALSTOM presentaron ofertas con bajas del 1,20% y 1,12%, respectivamente[96]. Para el lote 2 de la zona Noroeste, SIEMENS se presentó en UTE junto con EYM e INABENSA, con una baja del 4,11%, mientras que en el lote 3 de la zona Sur, presentó una oferta del 1% para que fuera COBRA la que resultara adjudicataria de dicho lote, con una baja del 4,06%[97].

(38) Una vez abiertas las ofertas, ALSTOM elaboró un cuadro interno con las presentadas para cada uno de los 6 lotes[98], señalándose el puesto que ocuparía finalmente cada una de las empresas del acuerdo respecto de dichos lotes. A modo de ejemplo, en el caso del lote 5, la oferta presentada por la UTE ALSTOM-VIMAC ocuparía la primera posición en el cómputo de valoración económica y técnica y, según lo acordado por las empresas dicha UTE debía resultar adjudicataria. Así se aprecia en el citado cuadro que se transcribe a continuación relativo al lote 5, zona Noreste[99]:

MTO SSEE y CAT Convencional
Fecha presentación: 08/01/14
Fecha apertura: 30/01/14

Presupuesto Licitación	1,351,344.82								
		BOh (BAJA)	Plazo obra (n	P. Económ.	BOh-BM	V Técnica	P Rev Pr	P Global	Posición
EYM - INABENSA - SIEMENS	1,331,074.65	**1.50**		**27.04**	**7.51**	**20.00**		**47.04**	2
VIMAC - ALSTOM	1,295,128.88	**4.16**		**75.00**	**4.85**	**25.00**		**100.00**	1
COBRA	1,335,128.68	**1.20**		**21.63**	**7.81**	**22.00**		**43.63**	3
CYMI	957,022.40	**29.18**			**20.17**	**10.00**		**10.00**	4
Baja media (BM)	1,229,588.65	9.01							
Límite Baja Temeria		19.01							

Oferta más económica sin BT	**29.18**
B max	4.16
VT min	10.0
VT Max	25.0
PE Min	21.63
n	4
sigma	11.70
n'	3
BR	2.29

[95] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 731 a 737).

[96] Cuadro aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 732).

[97] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 733 a 734) y por Siemens en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26508).

[98] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 731 a 737).

[99] Cuadro aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 736).

En este cuadro se reflejan las ofertas de cobertura que presentan COBRA y la UTE EYM, INABENSA y SIEMENS con bajas de apenas 1,20% y 1,50%, respectivamente, mientras que la UTE ALSTOM-VIMAC presentó una oferta con una baja del 4,16%. La empresa CYMI, presentó una baja 29,18%.

(39) Finalmente, el Consejo de Administración del ADIF por acuerdo de 30 de mayo de 2014 anunció el desistimiento por razones técnicas y organizativas del procedimiento de adjudicación de esta licitación con el fin de realizar una nueva licitación que incluyera las líneas correspondientes al ámbito de la Subdirección de Red de Ancho Métrico, en aras de conseguir una mayor integración de dicha Red en el funcionamiento de ADIF[100].

c. Los acuerdos de 2014 para el reparto del contrato de mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140)

(40) El 5 de agosto de 2014, ADIF convocó una nueva licitación para el **mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140)**, que igualmente fue objeto de reparto por ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, EYM, INABENSA, SEMI, SIEMENS y TELICE. Para ello, volvieron a emplear el mismo *modus operandi* utilizado en el concurso desistido por ADIF al que se ha hecho referencia anteriormente[101].

(41) El reparto de dicha licitación, al igual que ocurrió con la licitación anterior de 2013, se cerró en una reunión en septiembre de 2014 en el Hotel Meliá Castilla de Madrid, siguiendo la misma operativa: la suma total de los lotes se dividió entre las empresas que participaban en el reparto, valorando como criterio de asignación la presencia en el lugar y la idoneidad técnica de cada una de ellas en relación con los trabajos a desarrollar[102].

---

[100] Contestación de ADIF al requerimiento de información (folios 15933 a 15937).

[101] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 723, 12758, 12778 y 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26480 a 26514).

[102] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 723, 12758, 12778 y 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26480 a 26514).

(42) En cumplimiento de lo acordado, ALSTOM presentó oferta para 3 de los 7 lotes de forma independiente, si bien el acuerdo establecía que sería adjudicatario de un solo lote.

(43) Por otro lado, consta que el 18 de septiembre de 2014 a través de un correo electrónico, EYM remitió a SIEMENS el modelo de acuerdo interno que ya tenía consensuado con INABENSA[103] y el 23 de septiembre de 2014 ELECTRÉN comunicó a SIEMENS un fichero con la memoria técnica del lote 6, advirtiéndole expresamente[104]:

"Por favor, corregirlo y adaptarlo con vuestros medios personales y maquinaria (no lo presentéis así tal y como va)".

(44) El 25 de septiembre de 2014, el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS envió por correo electrónico a EYM e INABENSA los Acuerdos de UTE. Para el lote 2 se presentaría la UTE de EYM, INABENSA, SIEMENS y TELICE y para los lotes 4 y 6 la UTE de EYM, INABENSA y SIEMENS[105].

(45) Las citadas empresas efectivamente presentaron su oferta en UTE para dichos lotes. El resto de las empresas del acuerdo presentaron ofertas individuales con bajas inferiores al 1% del presupuesto de licitación.

Así se corrobora por la información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos de información realizados por la Dirección de Competencia[106];

---

[103] Correo electrónico de EYM al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS de 18 de septiembre de 2014, asunto "RV: UTE's CONCURSOS MANTENIMIENTOS ADIIF" y documento adjunto "Modelo acuerdo interno Rev 2. Doc" (folios 21358 a 21365), recabado en la inspección de SIEMENS.

[104] Correo electrónico de el Director de Estudios de ELECTRÉN al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS de 23 de septiembre de 2014, con asunto "ELECTRÉN - MEMORIA LOTE 6 MANTENIMIENTO RED CONVENCIONAL", con adjunto "A. MEMORIA TECNICA REV 07 LOTE 6_siemens.docx" (folios 21366 a 21444), recabado en la inspección de SIEMENS.

[105] Correo electrónico de SIEMENS a EYM, INABENSA y SIEMENS de 25 de septiembre de 2014, con asunto "RE: Mantenimientos" y documentos adjuntos "Acuerdo interno EYM-INABENSA-SIEMENS 2.14-28520.0140 LOTE 4 y 6.doc" y "Acuerdo interno EYM-INABENSA-SIEMENS-telice 2.14-28520.0140 LOTE 2 .doc" (folios 21471 a 21485), recabado en la inspección de SIEMENS.

[106] Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 16370 a 16519).

en los 5 cuadros aportadas por ALSTOM en su solicitud de exención, correspondientes a los 4 primeros lotes y al lote 7; y en el aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción de la sanción[107]:

- Lote 1 de la Zona Centro fue adjudicado a ELECNOR, con una baja del 2,10%, presentando así mismo ofertas individuales ALSTOM y SEMI con una baja inferior al 1%.

- Lote 2 de la Zona Noroeste fue adjudicado a NEOPUL, una empresa ajena a los acuerdos, que presentó una oferta con una baja del 14,21%, frente a las ofertas presentadas individualmente por COBRA, ELECNOR y EMTE (actualmente COMSA), con bajas inferiores al 1% y una UTE formada por EYM, SIEMENS, INABENSA y TELICE con una baja del 4%.

- Lote 3 de la zona Sur fue adjudicado a VIMAC, empresa en ese momento ajena a los acuerdos, que había presentado una baja del 31%, presentando asimismo ofertas individuales ELECTREN, ALSTOM, ELECNOR, COBRA y SEMI, con bajas inferiores al 1%, NEOPUL con una baja del 14,74%, EMTE (actualmente COMSA) con una baja del 10,71% y la UTE formada por INGENIERÍA Y TÉCNICA DEL TRANSPORTE, TRIA, S.A. - RECURSOS FERROVIARIOS, S.L. con una baja del 24%.

- Lote 4 de la zona Este fue adjudicado a la empresa ajena a los acuerdos, ACCIONA, que presentó una oferta con una baja del 14,83%, frente a las ofertas presentadas individualmente por ELECTREN, ALSTOM ELECNOR y SEMI, con bajas inferiores al 1%, la UTE formada por EYM, SIEMENS e INABENSA, con una baja del 4% y NEOPUL, con una baja del 5,9%.

- Lote 5 relativo de la zona Noreste fue adjudicado a COBRA, con una baja del 17,5%, presentando oferta así mismo la UTE formada por las empresas VIMAC y CYMI, ambas ya ajenas a los acuerdos, con una baja del 7,74%.

- Lote 6 de la zona Norte fue adjudicado a VIMAC, con una baja del 6,37%, presentando ofertas económicas así mismo ELECNOR y las UTES

[107] Cuadros aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 739 a 743) y cuadro aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26556).

formadas por las empresas COBRA-ELECTREN y EYM, INABENSA, SIEMENS y TELICE, todas ellas miembros del acuerdo, con bajas inferiores al 1%.

- Lote 7 de la red de ancho métrico fue adjudicada a la UTE formada por las empresas COBRA y TELICE, con una baja del 1,72%, siendo la única presentada.

(46) En el cuadro aportado por SIEMENS se puede observar la estrategia de presentación de ofertas de las empresas en relación con los lotes del contrato de referencia (folio 26556):

LOTE 1 CENTRO	OFERTA	BAJA
PLIEGO	3.131.187,42 €	0,00%
ALSTOM	3.125.238,16 €	-0,19%
ELECNOR	3.065.432,48 €	-2,10%
SEMI	3.124.925,05 €	-0,20%

LOTE 2 NOROESTE	OFERTA	BAJA
PLIEGO	2.217.239,64 €	0,00%
COBRA	2.203.936,20 €	-0,60%
ELECNOR	2.206.153,44 €	-0,50%
EMTE	2.209.257,58 €	-0,36%
NEOPUL	1.902.169,89 €	-14,21%
EyMI-INABENSA-SIEMENS-TELICE	2.128.550,05 €	-4,00%

LOTE 3 SUR	OFERTA	BAJA
PLIEGO	1.087.924,00 €	0,00%
ELECTREN	1.087.380,04 €	-0,05%
ALSTOM	1.086.836,17 €	-0,10%
ELECNOR	1.087.597,62 €	-0,03%
COBRA	1.087.924,00 €	0,00%
NEOPUL	927.564,00 €	-14,74%
SEMI	1.087.488,83 €	-0,04%
EMTE	971.407,34 €	-10,71%
IyTT-RRFF	826.822,24 €	-24,00%
VIMAC	749.882,35 €	-31,07%

LOTE 4 ESTE	OFERTA	BAJA
PLIEGO	1.300.000,00 €	0,00%
ELECTREN	1.297.400,00 €	-0,20%
ALSTOM	1.295.190,00 €	-0,37%
ELECNOR	1.293.500,00 €	-0,50%
ACCIONA	1.107.210,00 €	-14,83%
NEOPUL	1.223.300,00 €	-5,90%
SEMI	1.295.710,00 €	-0,33%
EyMI-INABENSA-SIEMEN	1.248.000,00 €	-4,00%

LOTE 5 NORESTE	OFERTA	BAJA
PLIEGO	2.702.689,64 €	0,00%
COBRA	2.228.637,88 €	-17,54%
VIMAC-CYMI	2.493.577,98 €	-7,74%

LOTE 7 RAM	OFERTA	BAJA
PLIEGO	1.600.000,00 €	0,00%
COBRA-TELICE	1.572.480,00 €	-1,72%

LOTE 6 NORTE	OFERTA	BAJA
PLIEGO	2.200.000,00 €	0,00%
COBRA-ELECTREN	2.185.650,00 €	-0,65%
ELECNOR	2.192.520,00 €	-0,34%
VIMAC	2.059.920,00 €	-6,37%
EyMI-INABENSA-SIEMENS-TELICE	2.190.540,00 €	-0,43%

(47) Hay que señalar que si bien los 6 primeros lotes coinciden con los que se convocaron en la anterior licitación de 2013 que fue finalmente desistida por ADIF, en el reparto de la nueva licitación convocada en 2014 no participaron, a diferencia de la anterior licitación, CYMI, ISOLUX, EMTE (actualmente COMSA) y VIMAC[108].

(48) Respecto de EMTE (actual COMSA) y VIMAC, a los efectos de eliminar la posible competencia que pudieran plantear al presentar de forma independiente ofertas en esta licitación, se les invitó a seguir siendo parte del

[108] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 723, 738 a 743, 12758, 12778 y 12779).

acuerdo de reparto, pero ambas rechazaron participar y presentaron sus propias ofertas[109].

(49) Es de destacar que, en relación con el lote 2, cumpliendo con el reparto acordado, a SIEMENS le correspondía la adjudicación de este lote y para ello creó una UTE junto con EYM, INABENSA y TELICE (presentando una oferta con una baja del 4%), mientras que otras empresas del acuerdo presentaron ofertas de cobertura, como las de COBRA (con una baja del 0,6%) y ELECNOR (con una baja del 0,5%), que hizo, en la práctica, que la oferta presentada por NEOPUL (con baja del 14%) fuese considerada temeraria, aunque ADIF finalmente consideró justificada dicha baja y adjudicó este lote a NEOPUL[110].

(50) SIEMENS ha corroborado en su solicitud de clemencia, que la citada UTE no respondía a necesidades técnicas, sino a la voluntad de mantener el *statu quo* y que cada una de las empresas recibiera un determinado volumen de contratos. Como se ha señalado, dicha licitación afecta a un contrato de poco más de 2.000.000 de euros al que, de hecho, se presentó en solitario y fue adjudicataria con una baja relevante NEOPUL, una empresa más pequeña que las que participaban en la UTE.

d. El reparto de dos contratos en 2015 en la zona noreste

(51) El 12 de diciembre de 2015, el Director de Contratación de ELECTRÉN, el Delegado de Ferrocarriles de ELECNOR y el Director de la División de Ferrocarriles de SEMI rubricaron un acuerdo escrito para el reparto de dos contratos puntuales licitados por el ADIF en la zona Noreste, relativos a la **sustitución del sustentantor y pendolado en la línea Barcelona-Blanes-Maçanet y la relativa a la rehabilitación de la catenaria afectada por corrosión marina en la línea de Vilanova**.

(52) Las empresas mantienen la misma estrategia que en los otros contratos analizados. De las tres empresas, dos de ellas deben presentar ofertas de

[109] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 723, 738 a 743, 12758, 12778 y 12779) y por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 16471 y 16472).

[110] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 739 a 743) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26480 a 26514 y 26556).

cobertura, con bajas temerarias no justificadas, para asegurarse de que quedarán excluidas de la licitación y ganará el concurso la tercera empresa del acuerdo, que repartirá el importe de la adjudicación en tercios iguales (33,33%), mediante la constitución de la oportuna UTE "*por debajo del adjudicatario*", como expresamente se señalaba en el citado acuerdo[111]:

"Tras las aperturas de las obras abajo referenciadas, los representantes de las empresas citados, acordamos una estrategia para conseguir las adjudicaciones en las mejores circunstancias posibles y posteriormente,

Tras la adjudicación, compartir las obras conseguidas a tercios (33,33%), mediante una UTE por debajo del adjudicatario, sin coeficientes de paso.

Los representantes se comprometen a llevar el acuerdo en los términos acordados, consiguiendo la mayor equidad posible entre los socios y máximo beneficio para las UTEs resultantes.

1. SUSTITUCIÓN DE SUSTENTADOR Y PENDOLADO EN LA LÍNEA BARCELONA-BLANES-MAÇANET.

Expte. 3.15/27507.0171

La estrategia acordada en este caso, supone que ELECTRÉN no justifique su baja temeraria, siendo SEMI adjudicatario con su baja del 33,33% y resultando una adjudicación del contrato por 1.036.067,27 € (IVA no incluido) a compartir con la UTE.

2. REHABILITACIÓN DE CATENARIA AFECTADA POR CORROSIÓN MARINA EN LA LÍNEA DE VILANOVA. Expte. 3.15/27507.0161

La estrategia acordada en este caso, supone que ELECTRÉN y SEMI no justifiquen su baja temeraria, siendo ELECNOR adjudicatario con su baja del 26,73% y resultando una adjudicación del contrato por 1.029.131,78 € (IVA no incluido) a compartir con la UTE."

(53) En marzo de 2016, el Director General de Producción de ELECTRÉN, el Delegado de Ferrocarriles de ELECNOR y el Director de la División de

[111] Acuerdo entre ELECTRÉN, ELECNOR y SEMI para el reparto de las licitaciones de ADIF Expte. 3.15/27507.0171 y Expte. 3.15/27507.0161 de 12 de diciembre de 2015 (folios 1155 a 1157), recabado en la inspección realizada en la sede de SEMI.

Ferrocarriles SEMI se remitieron ejemplares de dicho acuerdo, emplazándose para la firma del mismo y una posterior comida entre ellos para celebrar el acuerdo[112].

(54) Para la ejecución los citados acuerdos, directivos de SEMI, ELECTRÉN y ELECNOR compartieron en junio de 2016 los costes de las obras por cada una de las empresas afectadas, para ponerse de acuerdo y facilitar el reparto de márgenes en ambas obras[113].

En la citada tabla las empresas reflejaron las ofertas presentadas a dichas licitaciones de ADIF, calculando el coste total, la venta adjudicada (es decir, el importe de la adjudicación de dichas licitaciones) y el margen bruto de beneficios en términos totales y el %. A efectos ilustrativos se reproduce parte de dicha tabla[114].

[112] Correo electrónico de ELECNOR a ELECTRÉN y SEMI de 12 de diciembre de 2015 con asunto ”Acuerdo para compartir obras de ADIF en TARRAGONA” (folio 18159); correo electrónico de ELECNOR a ELECTRÉN y SEMI de 31 de marzo de 2016 con asunto “ACUERDO PARA COMPARTIR OBRAS DE ADIF EN TARRAGONA” (folios 18156, 18157, 18158 y 18160) y correo electrónico de SEMI a ELECNOR y ELECTRÉN de 31 de marzo de 2016 con asunto “RE:ACUERDO PARA COMPARTIR OBRAS DE ADIF EN TARRAGONA” (folio 18160), recabados en la inspección de SEMI.

[113] Correo electrónico de SEMI a ELECNOR y ELECTRÉN de 6 de junio de 2016 con asunto “OBRAS TARRAGONA” (folios 18176 a 18177), recabado en la inspección de SEMI.

[114] “Reparto obras Tarragona 24 05 16 SEMI REV 01 TRES DATOS.xlsx” documento adjunto al correo electrónico de SEMI a ELECNOR y ELECTRÉN de 6 de junio de 2016 con asunto “RV: OBRAS TARRAGONA” (folios 1140 a 1141 y 18176 a 18178), recabado en la inspección de SEMI.

	DATOS OFERTA ELECTREN		DATOS OFERTA ELECNOR		DATOS OFERTA SEMI	
	ELECNOR	SEMI	ELECNOR	SEMI	ELECNOR	SEMI
	248/15 REV00	249/15 REV00				
OBRAS	REHABILITACIÓN DE CATENARIA AFECTADA POR CORROSIÓN MARINA EN LA LÍNEA DE VILANOVA. Nº EXPEDIENTE: 3.15/27507.0161	SUSTITUCIÓN DE SUSTENTADOR Y PENDOLADO EN LA LÍNEA BARCELONA - BLANES - MAÇANET. Nº EXPEDIENTE: 3.15/27507.0171	REHABILITACIÓN DE CATENARIA AFECTADA POR CORROSIÓN MARINA EN LA LÍNEA DE VILANOVA. Nº	SUSTITUCIÓN DE SUSTENTADOR Y PENDOLADO EN LA LÍNEA BARCELONA - BLANES - MAÇANET. Nº EXPEDIENTE:	REHABILITACIÓN DE CATENARIA AFECTADA POR CORROSIÓN MARINA EN LA LÍNEA DE VILANOVA. Nº EXPEDIENTE:	SUSTITUCIÓN DE SUSTENTADOR Y PENDOLADO EN LA LÍNEA BARCELONA - BLANES - MAÇANET. Nº EXPEDIENTE:
Mano de Obra Directa	174.241 €	192.205 €	239.793 €	222.858 €	171.228 €	236.007 €
Mano de Obra Indirecta	57.958 €	19.233 €	41.000 €	9.000 €	24.747 €	35.064 €
Maquinaria de vía	30.504 €	30.888 €	27.767 €	55.440 €	41.877 €	57.691 €
Materiales según preciario SIGRID 29-10-15	448.260 €	663.665 €	432.026 €	639.200 €	430.885 €	672.594 €
Revisión de materiales (ofertas y precios compra)	- 45.145 €	- 42.782 €				
Obra Civil macizos (PARROS/CAMYFON: 40 "An", 40 "d", 50 catas, 40 dado	68.414 €	- €	66.000 €		89.067 €	
Obra Civil electrodos (IDS: 500 ml electrodo profundo)	113.760 €	- €	110.000 €		71.100 €	
Obra civil canalización hormigonada (40 ml cruce de vías)	4.400 €	- €	5.000 €		5.748 €	
Descuento en Obra Civil	- €					
Estudios y documentación (No hay)	- €					
Costos Indirectos (C: SERVICIOS)	44.730 €	39.988 €	41.000 €	35.217 €	56.395 €	91.127 €
Total Coste :	**897.121 €**	**903.198 €**	**962.586 €**	**961.715 €**	**891.047 €**	**1.092.483 €**
Venta Adjudicada :	**1.029.132 €**	**1.036.067 €**	**1.029.132 €**	**1.036.067 €**	**1.029.132 €**	**1.036.067 €**
M.B. S/V :	**132.011 €**	**132.869 €**	**66.546 €**	**74.352 €**	**138.085 €**	**- 56.416 €**
% M.B. S/V	**12,83%**	**12,82%**	**6,47%**	**7,18%**	**13,42%**	**-5,45%**
Licitacion	10/11/2015	10/11/2015				

(55) Tal y como habían acordado, en la licitación **"**Rehabilitación de catenaria afectada por corrosión marina en la línea de Vilanova", ELECNOR presentó una oferta de 1.029.131,78 de euros, ELECTRÉN de 879.263,67 de euros y SEMI de 842.744,74 de euros, siendo adjudicataria del contrato la empresa ELECNOR. Por su parte, en la licitación "Sustitución de sustentador y pendolado en la línea Barcelona-Blanes-Maçanet", ELECNOR presentó una oferta de 1.039.486,13 de euros, ELECTRÉN de 854.712,77 de euros y SEMI de 1.036.067,27 de euros, siendo adjudicataria del contrato la empresa SEMI[115].

(56) Estas licitaciones fueron adjudicadas en junio de 2016, con una duración de 18 meses, hasta diciembre de 2017. Como continuación de lo acordado por ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI, el 3 de noviembre de 2016 dichas empresas mantuvieron una reunión de seguimiento para tratar el reparto de la licitación relativa a la línea "Barcelona-Blanes-Maçanet"[116].

e. El cambio de estrategia a partir de 2016

(57) El 30 de diciembre de 2016 se publicó en el BOE la licitación "**Asistencia al mantenimiento preventivo, correctivo y obras auxiliares de las instalaciones de electrificación (línea aérea de contacto, subestaciones de tracción y líneas de alta tensión) (7 lotes)**" **(Expte: 2.16/28520.0245)**. Las ofertas presentadas en esta ocasión, una vez ya iniciada la investigación por la DC, no siguen la dinámica acordada por las empresas en las anteriores licitaciones de 2013 y 2014. De hecho, en esta licitación las ofertas ganadoras lo fueron con bajas que van desde el 13,85% del lote 1 de la zona Centro – que en la licitación anterior de 2014, repartida por las empresas, fue adjudicada a ELECNOR con una baja del 2,10%- al 21,02 % del lote 3 de la zona Sur, siendo el lote 7 ANCHO MÉTRICO el que se adjudicó con un porcentaje de baja menor, del 7,15%[117].

(58) En el **anexo I** a la presente resolución consta un cuadro que contiene información sobre las licitaciones que han sido objeto de reparto por las empresas.

---

[115] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 16703, 16704, 16754, 16757, 16758, 16771, 16772, 16822, 16825 y 16826).

[116] Anotaciones de la agenda del Director de la División de Ferrocarriles de SEMI de 2 y 3 de noviembre de 2016, recabadas en la inspección de SEMI (folio 11745).

[117] Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 28035 a 28280).

3. EN RELACIÓN CON LICITACIONES PARA LA FABRICACIÓN, SUMINISTRO, INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LOS SISTEMAS DE ELECTRIFICACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD

3.1. Varios acuerdos llevados a cabo por pequeños grupos de empresas que, según la DC, no forman parte de la estrategia global establecida por el conjunto de empresas incoadas

a. Acuerdos entre SIEMENS, COBRA, SEMI Y ELECNOR

(59) En el año 2002, cuatro de las principales empresas en el mercado de la electrificación ferroviaria, COBRA, ELECNOR, SEMI y SIEMENS, ante la proximidad de la convocatoria de varias licitaciones para la construcción y mantenimiento de subestaciones en diferentes líneas de alta velocidad, firmaron un "Acuerdo de Colaboración para los proyectos de subestaciones de tracción para Alta Velocidad Ferroviaria (GIF)".

(60) Tras publicarse en el BOE de 31 de julio de 2003 la licitación del **tramo Madrid-Valladolid**, el 19 de septiembre de 2003, COBRA, ELECNOR, SEMI y SIEMENS modificaron el acuerdo de diciembre de 2002, comprometiéndose a presentar dos ofertas: una por la UTE ELECNOR-SEMI-SIEMENS y otra por COBRA y posteriormente ejecutar la prestación al 25% cada una, en forma de subcontratación denominada "Porción de obra"[118]. Sin embargo, esta licitación fue adjudicada a la UTE IBERINCO-INABENSA, por un importe de 56.265.872,64 de euros[119].

(61) El 4 de agosto de 2004, se publicó en el BOE el anuncio de licitación de la obra y mantenimiento de tres subestaciones eléctricas de tracción y centros de auto-transformación asociados para la **línea de alta velocidad Córdoba-Málaga**. Fase 1: Córdoba-Bobadilla. Fase 2: Bobadilla-Estación de Málaga, con un presupuesto base de 51.751.114,03 de euros.

(62) El 19 de septiembre de 2004, COBRA, ELECNOR, SEMI y SIEMENS firmaron una nueva modificación del acuerdo de 2002[120]. En este caso, las empresas

[118] Acuerdo de 19 de septiembre de 2003 incluido en la carpeta "Acuerdos Alta Velocidad", recabado en la inspección de ELECNOR (folios 602 a 608 y 618 a 624).

[119] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 14247, 14248 y 14295 a 14304).

[120] Acuerdo de 19 de septiembre de 2004 incluido en carpeta "Acuerdos Alta Velocidad" (folios 626 a 630), recabado en la inspección de ELECNOR.

acordaron la presentación conjunta de dos ofertas en UTE: UTE ELECNOR y SIEMENS y UTE COBRA y SEMI. Finalmente, esta licitación fue adjudicada a la UTE de ALSTOM, CITRACC (entonces BALFOUR), ELECTRÉN e ISOLUX, con un importe de adjudicación de 46.407.226,30 de euros[121].

b. Acuerdos entre SIEMENS, INABENSA, CYMI, VIMAC y EYM (2004/2006)

(63) En 2004, se licitaron las obras y el mantenimiento de la línea aérea de contacto para la línea de alta velocidad **Córdoba-Málaga**, con un presupuesto base de licitación de 66.423.001,81 euros. Consta acreditado un acuerdo de reparto de la citada licitación entre las empresas SIEMENS, EYM (entonces GUINOVART), INABENSA y VIMAC.

(64) Siguiendo lo acordado presentaron ofertas SIEMENS y las UTE formadas, por un lado, por VIMAC y CYMI y, por otro, por EYM (entonces GUINOVART) e INABENSA[122].

(65) Finalmente, esta licitación fue adjudicada a la UTE formada por COBRA, ELECNOR, SEMI y CITRACC[123].

c. Acuerdo entre ALSTOM, CYMI y ELECTREN (2011)

(66) Los servicios de mantenimiento de las subestaciones eléctricas de la línea AVE Madrid-Barcelona se realizaron en 2005/2006 por la UTE MANSUB y en 2007/2008 por la UTE MANSUB 2, ambas integradas por las empresas ALSTOM, CYMI, ELECTRÉN e ISOLUX; en 2009/2015 por la UTE MANSUB 3 y posteriormente de mayo a septiembre de 2015 por la UTE MANSUB 4, estando ambas integradas por ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN.

---

[121] Contestación de ADIF al requerimiento de información (folios 14478 y 14531 a 14538). Las otras ofertas presentadas fueron las de la UTE ELECNOR y SIEMENS (43.993.622,05€), la UTE COBRA y SEMI (43.724.432,10€), la UTE ABB POWER TECHNOLOGY, IBERINCO e INABENSA (44.506.369,26€), de CYMI (47.816.360,08€) y la de la UTE EYM, TECNOCONTROL y VIMAC (no consta su oferta).

[122] Correo electrónico interno de SIEMENS de 10 de enero de 2006 con asunto “Hojas apertura Cordo-Malaga y Madrid-Segovia” y adjuntos “Valoración económica LAC Madrid-Segovia.xls” y “Valoración económica LAC Córdoba-Málaga .xls” recabado en la inspección de SIEMENS (folios 19448-19450) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26483).

[123] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 14345 a 14476).

(67) En relación con el contrato para el acondicionamiento y puesta en marcha de la **subestación de Sant Boi**, las empresas integrantes de la UTE MANSUB 3 acordaron que CYMI presentaría la mejor oferta para ser adjudicataria y posteriormente subcontrataría a ALSTOM y ELECTRÉN[124]. Tras la reunión mantenida el 6 de abril de 2011, el Director de Operaciones de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM remitió a otros directivos de ALSTOM, de ELECTRÉN y CYMI, el borrador de acta de dicha reunión, a la que habían asistido el Director de Operaciones de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, el Delegado de Infraestructuras y Edificación Cataluña, Aragón y Levante de CYMI y otros dos directivos de CYMI, el Director Contratación y el Director Técnico y de Coordinación de Subestaciones y Automatización de ELECTRÉN, en la que se detalla el reparto de subcontrataciones de obras y servicios que se llevaría cabo entre dichas empresas y las condiciones en que se presentarían las ofertas. Entre las condiciones, consta que tras la firma del contrato, CYMI emitiría pedidos a la UTE MANSUB 3 por 100.000 euros, a ELECTRÉN por 170.000 de euros y a ALSTOM por 30.000 de euros[125].

(68) El 11 de abril de 2011 se presentaron las ofertas económicas. ALSTOM y ELECTRÉN presentaron oferta por un importe idéntico al del presupuesto de licitación y CYMI presentó oferta con una baja del 0,21% sobre el presupuesto.

d. Acuerdo entre ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR y SEMI en la UTE AVE SUR (2012)

(69) La UTE AVE SUR, formada por las empresas ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR y SEMI, fue la adjudicataria en 2009 de la licitación para el mantenimiento de las subestaciones, centros de autotransformación e instalaciones asociadas de la línea de alta velocidad **Madrid-Sevilla, La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga (Expediente de ADIF Nº 2.9/4000.0006/4-00000)**.

(70) En 2012 se convocaron pequeñas licitaciones para el mantenimiento de la citada línea, siendo las únicas empresas invitadas por ADIF a presentar ofertas las empresas que formaban dicha UTE.

---

[124] Correo electrónico interno de ALSTOM de 25 de marzo de 2011 con asunto “Re: Pliegos de Sant Boi” (folios 838 a 840) e información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12741 a 12743 y 12771).

[125] Correo electrónico de ALSTOM a ELECTRÉN y CYMI de 7 de abril de 2011 con asunto “Re: Convocatoria comité de Gerencia MANSUB3 - 06/04/11 en las oficinas de ALSTOM a las 12h30” (folios 841 a 843), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

(71) Las empresas que conformaban dicha UTE presentaron ofertas a las citadas licitaciones.

(72) Fueron objeto de reparto la licitación para el suministro, instalación y ensayo de prototipos en el proyecto IFZONE en subestaciones de tracción de la línea de alta velocidad **Córdoba-Málaga (expediente de ADIF: 3.12/46502.0028)**, resultando adjudicataria la empresa COBRA por un importe de 105.033,64 de euros, y la licitación para la alimentación en 750V de los servicios auxiliares de los edificios de auto-transformación de la línea de alta velocidad **Córdoba-Málaga (expediente de ADIF: 3.12/20506.0023)**, resultando adjudicataria la empresa ELECNOR por un importe de 36.107,25 de euros, que posteriormente subcontrató a la propia UTE AVE SUR[126].

3.2. Acuerdos de reparto de contratos entre los años 2008 a 2016, que la DC considera integrantes de una estrategia global entre las empresas incoadas

a. Los acuerdos de abril de 2008

(73) En abril de 2008, las empresas COBRA, ELECNOR, SEMI y ELECTRÉN adoptaron un acuerdo para repartirse 5 licitaciones convocadas en enero y febrero de 2008 para la construcción y mantenimiento de sistemas de electrificación de distintos tramos de diversas líneas de alta velocidad[127]. El acuerdo alcanzado por las citadas empresas establece, entre otras cosas, lo siguiente[128]:

"ACUERDAN

[126] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12739 y 12762 a 12786).

[127] La línea de AVE Madrid-Albacete en los tramos Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia y Motilla del Palancar (Cuenca)-Albacete (presupuesto de licitación 106.142.230,35 €) ; de las subestaciones de Torrejón de Velasco (Madrid)-Motilla del Palancar (Cuenca) (presupuesto de licitación 112.939.985,61 €) ; para la catenaria en los tramos Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia y Motilla del Palancar (Cuenca)-Albacete (presupuesto de licitación 129.943.126,49 €); para la catenaria del tramo Torrejón de Velasco (Madrid)-Motilla del Palancar (Cuenca) (presupuesto de licitación 121.905.777,98 €) ; y una quinta licitación convocada en julio de 2008 para la construcción y mantenimiento de 3 subestaciones en el tramo Barcelona-Figueres de la línea AV Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (presupuesto de licitación 112.939.985,61€).

[128] Acuerdo "AVE ADIF" de 7 de abril de 2008, recabado en la inspección de COBRA (folios 18869 a 18870).

1. Compartir Producción y Margen del contrato "Subestaciones y CT asociados en el tramo Motilla del Palacar Valencia –Motilla de Palancar Albacete en las siguientes condiciones.

2. La participación de cada una de las empresas será sobre un importe adjudicado:

ELECTRÉN 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

Elecnor 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

Cobra 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

Semi 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

3. Que Cobra y Semi formaran parte de una UTE subcontratista de la UTE adjudicataria sin coeficiente de paso que ejecutara la obra a riesgo y ventura con las participaciones indicadas en el punto 2.

4. Que en caso de que los miembros que firman este acuerdo pertenecientes a la UTE adjudicataria no crean conveniente establecer la UTE definida en el apartado 3, se establece subcontratar a Semi y Cobra la participación definida en el apartado 2, en las siguientes condiciones.

5. La Ute adjudicataria o ELECTRÉN o Elecnor harán un contrato a Semi y a Cobra en los siguientes términos:

5.1 Importe: 17.423.730,24 €

5.2 Fecha un mes posterior a la firma del contrato entre la UTE adjudicataria y ADIF y no más tarde del 30 mayo 2008.

5.3 El margen establecido será del 12,85 %.

5.4 La facturación se realizará en cuatro certificaciones con fechas:

30-11-2008

30-05-2009

30-11-2009

30-05-2010

Estas mismas condiciones aplicaran para las licitaciones de SSEE de:

• Madrid Motilla.

• Barcelona Frontera."

(74) Es decir, las 4 empresas acuerdan repartirse a partes iguales el 50% del precio del contrato ya sea porque forman parte de la UTE adjudicataria o porque entran en el contrato a través de la subcontratación.

(75) Con el fin de repartirse la primera de las licitaciones correspondiente a la **"línea de AVE Madrid-Albacete en los tramos Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia y Motilla del Palancar (Cuenca)-Albacete"**, ELECNOR y ELECTREN fueron en una UTE con ALSTOM e ISOLUX y COBRA y SEMI formaron otra UTE con CITRACC. Resultó adjudicataria la UTE formada por ALSTOM, ISOLUX, ELECNOR y ELECTRÉN por 84.391.420,67 euros (sin IVA), siendo la participación de ELECNOR y ELECTRÉN en dicha UTE de un 22% cada una (18.566.112,55 de euros cada una), cantidades que al repartirlas a partes iguales con COBRA y SEMI daba un importe de 9.283.056 de euros para cada una de las citadas 4 empresas[129].

(76) De la licitación relativa al "**proyecto constructivo y mantenimiento de las subestaciones y centros de autotransformación y telemando de energía de la línea de AVE Madrid-Albacete en el tramo Torrejón de Velasco (Madrid)-Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia**" resultó adjudicataria la UTE formada por ELECNOR y ELECTRÉN junto con ALSTOM e ISOLUX, por un importe de 75.591.900,72 de euros (sin IVA), repartiéndose las empresas la mitad del importe del contrato a partes iguales[130].

(77) En cuanto a la licitación relativa a la "**construcción y mantenimiento de la catenaria Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia y Motilla del Palancar (Cuenca)-Albacete"**, ésta fue adjudicada a la UTE SIEMENS-INABENSA en marzo de 2008[131].

[129] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 8498 y 8499).

[130] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 8632 y 8633).

[131] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folio 8464).

(78) La licitación referente a la "**construcción y mantenimiento de la catenaria del tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar**", fue adjudicada a la UTE COBRA-SEMI-CITRACC en mayo de 2008[132]. Hay constancia de un correo electrónico de mayo de 2008 en el que el Director General de Ferrocarriles de COBRA informó al responsable del Área de Servicios Industriales del Grupo ACS y miembro del Comité de Dirección del Grupo ACS, una vez adjudicadas dichas licitaciones, de su resultado y de la participación de las empresas del grupo ACS –COBRA, ELECTRÉN y SEMI– incluso cuando no formaban parte de la UTE adjudicataria. En el cuadro se identifica la participación directa (formal) de las empresas y la participación real (acordada en privado) de todas ellas en cada una de estas licitaciones[133]:

"(…) te resumo las adjudicaciones de las subestaciones y de la catenaria en el Eje Levante: Torrejón de Velasco – Motilla y Motilla – Albacete – Valencia, y cuál sería la participación real de Cobra y las empresas del Grupo.

TITULO DE LA OBRA	*EMPRESA ADJUDICATARIA*	*IMPORTE (S/ IVA)*	*PARTICIPACION DIRECTA*	*PARTICIPACION REAL*
Subestaciones Motilla–Albacete-Valencia. TIPO: 91.501.922,72 (S/ IVA)	*ALSTOM (28%) ISOLUX (28%) ELECNOR (22%) ELECTRÉN (22%)*	*84.391.420,67*	*ELECTRÉN 18.566.112,55*	*COBRA: 9.283.056 SEMI: 9.283.056 ELECTRÉN: 9.283.056 TOTAL GRUPO ACS: 27.8491.169*
Catenaria Motilla-Albacete-Valencia TIPO: 112.019.936,63 (S/ IVA)	*SIEMENS INABENSA*	*78.212.319,76*	*-*	*-*
Subestaciones Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar TIPO: 97.362.056,56 (S/ IVA)	*ALSTOM (28%) ISOLUX (28%) ELECNOR (22%) ELECTRÉN (22%)*	*75.591.900,72*	*ELECTRÉN 16.630.218,16*	*COBRA: 8.315.109 SEMI: 8.315.109 ELECTRÉN: 8.315.109 TOTAL GRUPO ACS: 24.945.237*
Catenaria Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar	*COBRA (45%) SEMI (45%) BALFOUR BEATTY (15%)*	*80.762.577,91*	*COBRA: 36.343.160 SEMI: 36.343.160*	*COBRA: 18.171.580 SEMI: 18.171.580 ELECTRÉN: 18.171.580*

[132] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 8498, 8499, 8632, 8633, 8859, 8898 y 8899).

[133] Correo electrónico interno de COBRA de 22 de mayo de 2008 con asunto "CONCURSOS EJE LEVANTE. ALTA VELOCIDAD" (folios 18286 a 18287), recabado en la inspección de COBRA.

TIPO: 105.091.187,91 (S/ IVA)			*TOTAL: 72.686.320*	*TOTAL GRUPO ACS: 54.514.740*

TOTAL ADJUDICADO A COBRA: SUBESTACIONES: 17.598.165
CATENARIA: 18.171.580

TOTAL: 35.769.745

TOTAL ADJUDICADO A EMPRESAS DEL GRUPO ACS: 107.309.235".

(79) La última licitación que entraba dentro del acuerdo de abril de 2008 entre COBRA, ELECNOR, ELECTREN y SEMI[134] era la relativa a los "**Proyectos Constructivos y realización del mantenimiento de las tres subestaciones eléctricas de tracción y centros de autotransformación asociados del tramo Barcelona-Figueras**" (publicada en el BOE de 9 de julio de 2008). Se presentaron en UTE, por un lado, COBRA, ELECNOR, SEMI y CITRACC (entonces BALFOUR) y, por otro lado, la UTE formada por ELECTRÉN, ALSTOM y CYMI. Sin embargo, la UTE adjudicataria fue la conformada por las empresas INABENSA y SIEMENS, que no formaban parte del acuerdo.

(80) En el ámbito del acuerdo alcanzado y tras el anuncio publicado en el BOE de 7 de diciembre de 2009 de la licitación para la "**construcción y el mantenimiento de la línea aérea de contacto del Eje Orense Santiago del Corredor Noroeste de Alta Velocidad**", COBRA, ELECNOR y SEMI decidieron repartirse esta licitación, aunque desavenencias en ese momento entre ELECNOR y COBRA provocaron que el Subdirector General de Energía de ELECNOR remitiera el 22 de enero de 2010 el siguiente correo electrónico al Director General de Ferrocarriles de COBRA y al Director General de SEMI[135]:

"(…) Como todos sabemos, y debido a ciertas diferencias existentes con ELECNOR en una obra de catenaria convencional en ejecución, COBRA decidió que, a la presentación de la oferta de referencia, "Construcción y mantenimiento de la línea catenaria del eje Orense-Santiago del corredor Noroeste de Alta Velocidad" (BOE de 7 de diciembre de 2009), no acudiéramos COBRA, ELECNOR y SEMI conjuntamente, a pesar de

[134] Acuerdo "AVE ADIF" de 7 de abril de 2008 recabado en la inspección de COBRA (folios 18869 a 18870).

[135] Correo electrónico de ELECNOR a COBRA y SEMI de 22 de enero de 2010 con asunto "OFERTA LAC ORENSE-SANTIAGO DEL 08/01/10", recabado en la inspección de COBRA (folio 18345).

recoger en el texto del correo que dicha oferta estaba contemplada en los acuerdos existentes entre las partes

Debido a lo anterior, COBRA Y SEMI presentaron oferta en UTE conjuntamente con BB, y ELECNOR presentó su oferta en solitario.

Dada la larga trayectoria conjunta de las tres Empresas, tanto en la presentación de este tipo de ofertas, como en la ejecución conjunta de los Contratos, además de la tecnología conjunta desarrollada para alta velocidad y de los acuerdos vigentes hasta la fecha, y en previsión de que podamos revertir la actual situación de desacuerdo existente por parte de uno de los socios, y para evitar posibles discrepancias futuras, ELECNOR propone que antes de la apertura de precios de la oferta, se defina el procedimiento a seguir en caso de adjudicación de la obra a alguna de las partes, existiendo dos opciones:

A) En caso de que COBRA-SEMI-BB sean adjudicatarios de la obra, SEMI-COBRA compartirán la suma de sus participaciones en dicho Contrato, a partes iguales con ELECNOR.

En caso de que el adjudicatario fuese ELECNOR, compartirá con SEMI y COBRA el mismo porcentaje que ellos compartirían si fuesen adjudicatarios.

B) El adjudicatario no comparte nada con la otra parte.

Como ya ha sido transmitido verbalmente, ELECNOR acepta cualquiera de las opciones que elijáis, poniendo como único requisito que recibamos vuestra contestación antes de la apertura económica de las ofertas, en el entendido de que, de no haber recibido dicha contestación en este plazo, se dará por hecho que no existe compromiso alguno por ninguna de las partes."

(81) El contrato se adjudicó a ELECNOR el 1 de marzo de 2010 por un importe de 25.712.101,54 de euros, frente a la oferta presentada por la UTE formada por COBRA, SEMI y CITRACC (entonces BALFOUR), por un importe de 26.676.141,46 de euros.

(82) Cabe reseñar que en marzo de 2011, en un documento denominado "Reparto ferrocarriles 2011", consta el reparto de volumen y margen de ciertas licitaciones, entre las que se encuentra esta licitación, incluyendo en este

reparto a ELECTRÉN y también a ALSTOM[136], así como las otras 3 licitaciones anteriormente mencionadas y otras relativas a la línea Albacete-Almansa y Corredor del Mediterráneo[137].

(83) Además, en relación con la ejecución de estos repartos y las compensaciones establecidas para las licitaciones señaladas anteriormente, merece especial atención un correo electrónico remitido el 18 de marzo de 2010 por ELECNOR a COBRA, en el que se adjunta el documento denominado "ACUERDO COBRA-ELECNOR 16-03-10", para cerrar, tal y como en él mismo consta, determinados asuntos relacionados con las licitaciones descritas anteriormente relativas a las subestaciones y a la catenaria en el Eje Levante (Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar y Motilla del Palancar-Albacete-Valencia), en concreto, la de la catenaria del tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, conocida como UTE CATENARIA ALBACETE. En el citado acuerdo se señala que[138]:

"*se producirá una compensación de márgenes de la siguiente forma:*

- *Cobra emitirá a Elecnor una factura por importe de 164.266,5 euros, en concepto de los trabajos de ingeniería prestados para la UTE CATENARIA ALBACETE.*
- *Cobra emitirá una segunda factura por importe de 171.467,00 euros en concepto de trabajos realizados en el tramo de Elecnor en la obra AVE CORDOVA-MÁLAGA*"

(84) En el citado documento "ACUERDO COBRA-ELECNOR 16-03-10", también se incluyen las compensaciones de las otras licitaciones, con el fin de mantener los volúmenes de producción y margen acordados entre las partes.

(85) En este sentido, en relación con la obra "AVE TORREJON-MOTILLA Y MOTILLA-VALENCIA", como parte de la producción no se había podido llevar a la práctica, las empresas acordaron que COBRA debía compensar a ELECNOR con obras que COBRA tenía adjudicadas en UTE con ELECNOR,

[136] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011, con asunto MICRO, facilitado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 792 a 802).

[137] Documento incluido en la carpeta "micros II" (folio 288), recabado en la inspección de ELECNOR.

[138] Correo electrónico de ELECNOR a COBRA de 18 de marzo de 2010, con asunto "Rm: ACUERDO COBRA–ELENOR" y documento adjunto "ACUERDO COBRA–ELECNOR 16_03_10.docx ", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folios 1684 a 1689) y COBRA (folios (18394 a 18399).

cediéndole a esta el 100% de la producción. En total fueron 600.000 de euros, procedente de 2 obras: Ávila–Mingorría, por 350.000 de euros y Enlace Torrejón de Velasco con línea de Andalucía, por 250.000 de euros.

(86) En el citado documento, en relación con las subestaciones se señala lo siguiente[139]:

"SUBESTACIONES

- *Al día de la fecha Elecnor ha pasado a Cobra pedidos en materiales por importe de* ***15.215.226,00€.***
- *Con este importe, Elecnor ha cumplido con Cobra su acuerdo en lo relativo al volumen de producción"*

(87) Respecto a la licitación de la catenaria del tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, en cuya UTE adjudicataria formaba parte COBRA y no ELECNOR, las empresas acordaron las siguientes compensaciones[140]:

"*CATENARIA*

- *Al día de la fecha, la UTE Cosebal, (adjudicataria de la catenaria del tramo Torrejón-Motilla y de la cual Cobra es socio) ha pasado a Elecnor pedidos de materiales por valor de* ***9.535.330,00*** *€.*
- *Por lo tanto Elecnor presenta un déficit de* ***5.251.977,00*** *€. menos las obras reseñadas anteriormente, es decir* ***4.651.977,00 €***
- *Cobra se compromete mediante este acuerdo a garantizar que Elecnor alcanzará la cifra de producción comprometida* ***14.787.356,00 €*** *menos las obras compensadas por importe de 600.000€ mediante la realización de nuevos pedidos de materiales, antes del 31 de diciembre de 2011, estos pedidos aproximados de 4.651.977 € son con margen bruto = margen neto = 0 (Coste = Venta)".*

(88) Como los márgenes acordados fueron del 12% para la licitación de catenaria y 8,9% en las dos licitaciones de subestaciones, para llevar a cabo las

[139] ACUERDO COBRA–ELECNOR 16_03_10.docx ", adjunto al correo electrónico de ELECNOR a COBRA de 18 de marzo de 2010, con asunto "Rm: ACUERDO COBRA–ELENOR", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folio 1687) y COBRA (folio 18397).

[140] ACUERDO COBRA–ELECNOR 16_03_10.docx ", adjunto al correo electrónico de ELECNOR a COBRA de 18 de marzo de 2010, con asunto "Rm: ACUERDO COBRA–ELENOR", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folio 1687) y COBRA (folio 18397).

compensaciones, en el caso de la catenaria del tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, ELECNOR debía facturar a COBRA un importe de 2.052.000 de euros, lo que hizo a través de 2 facturas, una de 1.371.466,44 de euros de 30 de junio de 2010 y una segunda por la cantidad restante, 680.533,56 de euros, en octubre de 2010. En el caso de las subestaciones era COBRA quien emitiría una primera factura a ELECNOR por 1.200.000 de euros el 30 de junio de 2010 y una segunda por la cantidad restante, 680.533,56 de euros, en octubre de 2010[141].

b. Incorporación de otras empresas a los acuerdos y reparto de las licitaciones de 2010: acuerdos MICRO-MACRO

(89) En el año 2010 se incorporaron al acuerdo de reparto alcanzado en 2008 por COBRA, ELECTRÉN, SEMI y ELECNOR, las empresas SIEMENS, INABENSA, CYMI, VIMAC, EYM, CITRACC (entonces BALFOUR), ISOLUX, DENEO (antes GAVISA), ALSTOM, EMTE (actual COMSA), IBERINCO y NEOPUL, con la participación de COSEMEL en 2010.

(90) Estas 16 empresas aparecen en 3 licitaciones adjudicadas en el año 2010.

(91) La primera de las licitaciones se refiere a la **"la construcción y mantenimiento de subestaciones eléctricas línea AVE Albacete-Alicante (Campanario, Sax y Montesa y centros de auto transformación asociados y telemando de energía del tramo Albacete-Valencia-Alicante. Fase I: Albacete-La Encina-Alicante y Fase II: Valencia-La Encina, del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, Expte: 3.9/3700.0326/2-00000)"**.

(92) Esta licitación fue convocada el 23 de diciembre de 2009 y adjudicada el 28 de mayo de 2010 a la UTE ACELEC, formada por ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN, por un importe de 47.937.692,47 de euros. Las ofertas más altas fueron presentadas por ELECNOR (52.457.285,31 de euros) y las UTE GUINOVART-EYM (55.854.161,85 de euros), CITRACC (entonces BALFOUR)-TELICE (53.615.780,80 de euros), COBRA-SEMI (48.996.958,20 de euros), IBERINCO-ISOLUX-EMTE (actual COMSA) (56.396.661,38 de euros), INABENSA-SIEMENS (57.262.403,64 de euros) y VIMAC-FCC-DENEO (antes GAVISA) (42.458.689,31 de euros). También presentaron

[141] ACUERDO COBRA–ELECNOR 16_03_10.docx ", adjunto al correo electrónico de ELECNOR a COBRA de 18 de marzo de 2010, con asunto "Rm: ACUERDO COBRA–ELENOR", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folio 1688) y COBRA (folio 18398).

ofertas las empresas INGENIERÍA Y SUMINISTROS ASTURIAS y la UTE AMS-AERONAVAL DE CONSTRUCCIONES E INSTALACIONES, pero fueron excluidas. Esta licitación fue objeto de varias ampliaciones de plazo, por lo que el plazo de finalización de ejecución de las obras fue el 16 de mayo de 2013 y la finalización del contrato de mantenimiento el 16 de mayo de 2017.

(93) La segunda licitación se refiere a **"la construcción y mantenimiento de las catenarias de la línea del AVE Albacete-Alicante, en concreto, del tramo Albacete-Estación de Alicante del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia"**. Fue también convocada el 23 de diciembre de 2009 y adjudicada el 28 de mayo de 2010 a la UTE COBALSE, formada por COBRA, CITRACC (entonces BALFOUR) y SEMI, por un importe de 56.649.790,15 de euros, presentando ofertas más altas ELECNOR (67.804.192,63 de euros) y las UTE formadas por EMTE, ISOLUX y NEOPUL (66.744.234,56 de euros), SIEMENS-EYM-INABENSA (68.483.228,27 de euros), ELECTREN-ALSTOM (57.850.523,90 de euros) y VIMAC, CYMI y DENEO (antes GAVISA) (47.550.141,48 de euros), siendo ésta última excluida. También presentó oferta la UTE formada por las empresas COALVI y AMS, ajenas a los acuerdos (61.477.204,41 de euros). Esta licitación fue objeto de varias ampliaciones de plazo, por lo que el plazo de finalización de ejecución de las obras fue el 16 de agosto de 2013 y la finalización del contrato de mantenimiento el 30 de junio de 2015.

(94) Finalmente, la **"Licitación para la construcción y mantenimiento de las subestaciones y las catenarias de las líneas del Corredor Mediterráneo, que comprendía las obras del proyecto conexión ferroviaria Corredor Mediterráneo línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera francesa. Electrificación (Expte: 200910250)"**. Fue convocada el 5 de enero de 2010 y adjudicada el 26 de octubre de 2010 a la UTE formada por COBRA, ELECNOR y SEMI por 54.832.856,72 de euros. A esta licitación presentaron ofertas más altas las UTE formadas por ALSTOM-ELECTREN (54.568.344,32 de euros), INABENSA-SIEMENS-EYM-AVANZIT (52.285.115,30 de euros), BALFOUR (actualmente CITRACC)-CYMI-ECISA (54.716.296,85 de euros), NEOPUL-ISOLUX-IBERINCO-EMTE (actual COMSA) (53.701.644,14 de euros) y VIMAC-DENEO (41.742.056,19 euros). Además, también presentó oferta la UTE COALVI-GRUPO AMS (41.114.922,46 de euros).

(95) Este contrato fue finalmente rescindido por ADIF al producirse una suspensión de la iniciación de las obras por plazo superior a seis meses por parte de la Administración.

(96) Como ha señalado ALSTOM en su declaración de clemencia, para estos contratos las empresas adoptaron los acuerdos denominados "Micro-Macro", que consistían en la "*preasignación de los márgenes de servicios y de volumen que le corresponderían a cada una de las Empresas participantes en relación a dichos concursos. La cuota de participación que implicaba que cada una de las empresas participantes recibía una cuota de valor respecto de los contratos que se adjudicaban en el/los concurso/s asignado/s. Cada una de las empresas participantes podía alcanzar su cuota bien directamente, cuando la empresa resultaba adjudicataria directa de una o de varias de las licitaciones ("Margen Micro") o indirectamente, al resultar beneficiada por las subcontrataciones que se acordaban para repartir el volumen y los márgenes de las obras acordados ("Margen Macro")*"[142].

Igualmente, en un correo de 15 de marzo de 2011 entre COBRA, ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI se señala que:

"Hola a todos, parece que esto no tiene fin, todos los días hay reuniones, de diferentes grupos de empresas, y lógicamente es difícil llegar a un acuerdo cuando "todas" las empresas tratan de sacar el mayor provecho a costa de los demás.

El espíritu y finalidad del Acuerdo MICRO es que un conjunto de empresas participasen a partes iguales en una serie de proyectos, en facturación y margen. En lo referente a la facturación ya se ha comentado que es prácticamente imposible, no así en lo referente al margen, que si puede llevarse a cabo perfectamente.

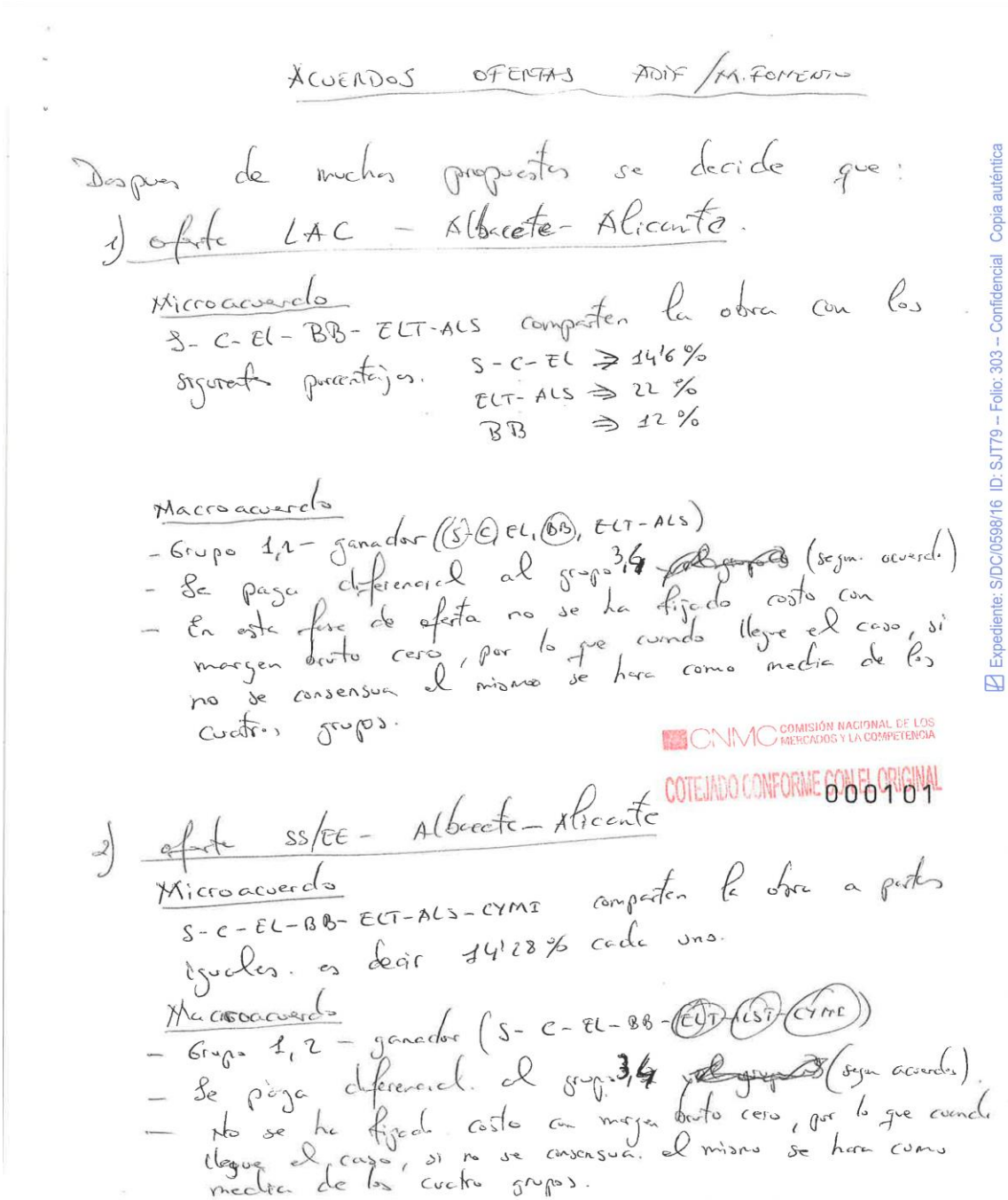
Los márgenes en el Macro están acordados[143]"

(97) Un pormenorizado resumen de los repartos de estas licitaciones fue recogido por el Director de Ferrocarriles y Subestaciones de ELECNOR, identificando a las empresas COBRA, SEMI, ELECNOR, CITRACC (entonces Balfour),

[142] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12748 a 12796).

[143] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011 con asunto "MICRO", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 793 a 802) y recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496, respectivamente).

ALSTOM, ELECTRÉN, CYMI, SIEMENS, INABENSA, ISOLUX, COMSA (entonces EMTE) y NEOPUL[144]:



ACUERDOS OFERTAS ADIF / MA. FOMENTO

Despues de muchas propuestas se decide que:

1) oferta LAC – Albacete – Alicante.

Microacuerdo

S – C – EL – BB – ELT-ALS compartan la obra con los siguientes porcentajes. S – C – EL ⇒ 14'6 %
ELT – ALS ⇒ 22 %
BB ⇒ 12 %

Macroacuerdo

– Grupo 1,2 – ganador ((S) (C) EL, (BB), ELT – ALS)
– Se paga diferencial al grupo 3,4 (segun acuerdo)
– En esta fase de oferta no se ha fijado costo con margen bruto cero, por lo que cuando llegue el caso, si no se consensua el mismo se hara como media de los cuatro grupos.

CNMC COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA
COTEJADO CONFORME CON EL ORIGINAL
000101

2) oferta SS/EE – Albacete – Alicante

Microacuerdo

S – C – EL – BB – ELT – ALS – CYMI compartan la obra a partes iguales. es decir 14'28 % cada uno.

Macroacuerdo

– Grupo 1,2 – ganador (S – C – EL – BB – (ELT) (LSI) (CYME))
– Se paga diferencial al grupo 3,4 (segun acuerdo).
– No se ha fijado costo con margen bruto cero, por lo que cuando llegue el caso, si no se consensua el mismo se hara como media de los cuatro grupos.

Expediente: S/DC/0598/16 ID: SJT79 – Folio: 303 – Confidencial Copia auténtica

144 Documentación incluida en la carpeta" microsII" (folios 303 a 307), recabada en la inspección realizada en la sede de ELECNOR.

3) SS/EE y LAC- M. Fomento (Tarragona).

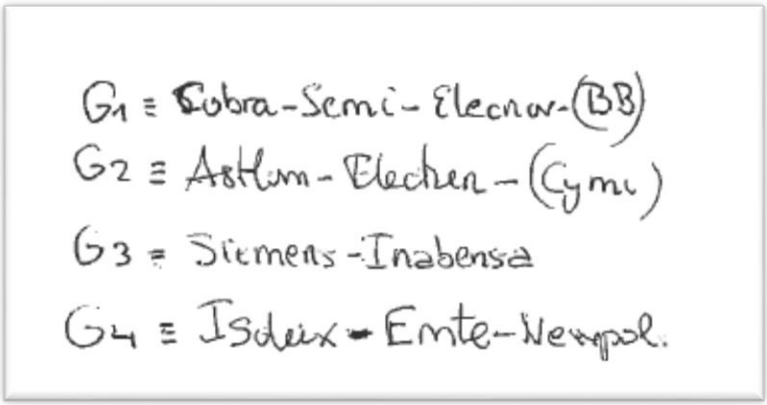
* Grupo 3 (Inab, Iberd). ganador
* Grupo 1, 2, 4 cubren
* No hay compensación por diferencial.
* Si el grupo 3 (Iberd, Iberd) contrata la obra, renuncia a el porcentaje que le toca de la obra. 1 y 2

4) Siguiente oferta

* Grupo 4 (Isolux) ganador.
* Si hay compensación por diferencial.
* Con esta situación se completa el reparto y se verá si se sigue con las compensaciones.

CNMC COMISIÓN NACIONAL DE LOS MERCADOS Y LA COMPETENCIA
COTEJADO CONFORME CON EL ORIGINAL

Los cuatros grupos a los que se hace mención en las citadas anotaciones estarían conformados por las siguientes empresas:



(98) En la licitación de las catenarias, las notas relativas al Microacuerdo establecen que ALSTOM, CITRACC (entonces BALFOUR), COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI compartirían la obra con los siguientes porcentajes[145]:

- *COBRA, ELECNOR y SEMI: 14,6%*
- *ALSTOM y ELECTRÉN: 22%*
- *CITRACC (entonces BALFOUR): 12%*

(99) En cuanto al Macroacuerdo, las anotaciones del Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR identifican a las empresas de los Grupos 1 y 2, destacando a las 3 empresas que formaron la UTE COBALSE –SEMI (S), COBRA (C) y CITRACC (entonces BALFOUR)–, señalándolas como ganadoras. Se indica, además, que hay que pagar el diferencial acordado a los Grupos 3 y 4. Asimismo, las notas indican que como en esa fase de oferta no se había fijado costo con margen bruto cero, si una vez llegado el momento no se consensuaba el mismo, se repartiría como media de los cuatro grupos[146].

[145] Documentación incluida en la carpeta" microsII" (folio 303), recabada en la inspección realizada en la sede de ELECNOR.

[146] Documentación incluida en la carpeta" microsII" recabada en la inspección de ELECNOR" (folio 303).

(100) En el caso de la licitación de las subestaciones, las anotaciones del Director de Subestaciones y Ferrocarriles sobre el Microacuerdo establecen que SEMI (S), COBRA (C), ELECNOR (EL), CITRACC (entonces BALFOUR), ELECTRÉN (ELT), ALSTOM (ALS) y CYMI compartirían la obra a partes iguales (14,28% para cada una) y para el Macroacuerdo identifica a las empresas de los Grupos 1 y 2, destacando a las 3 empresas que formaron la UTE ACELEC –ELECTRÉN (ELT), ALSTOM (ALS) y CYMI y ELECTRÉN–, que resultó finalmente adjudicataria, estableciéndose las mismas condiciones que en el caso de la licitación de las catenarias[147].

(101) En el caso de la licitación para la construcción y mantenimiento de las subestaciones y las catenarias de las líneas del Corredor Mediterráneo, las anotaciones del Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR reconocían al Grupo 3, formado por INABENSA y SIEMENS, como ganador de dicha licitación, estando los Grupos 1, 2 y 4 encargados de cubrir la oferta. En este caso, no se establecía la compensación por diferencial y si el Grupo 3 contrataba la obra, renunciaba al porcentaje que le tocaba de las 2 licitaciones anteriores.

(102) Constan también tablas de reparto relativas a estas 3 licitaciones elaboradas por el Director de la Unidad de Negocio de Electrificación de SIEMENS, que recogen los diferentes escenarios en función de los distintos tipos de reparto y de la baja de la licitación en cuestión, así como el impacto de los acuerdos en las bajas ofrecidas en comparación con las que resultasen si se calculasen con margen 0, es decir, sin compensación[148].

(103) En estas tablas aparecen SEMI (S), COBRA (C), ELECNOR (En), CITRACC (B, entonces BALFOUR), ELECTRÉN (Et), ALSTOM (A), CYMI (C), ISOLUX (Is), EMTE (actual COMSA), IBERINCO (Ib), NEOUPUL (N), SIEMENS (Si), INABENSA (In), EYM (O, por su matriz, OHL) y 2 empresas más, DENEO (antes GAVISA) y VIMAC (Vi), diferenciando ya 5 grupos en lugar de 4[149].

---

[147] Documentación incluida en la carpeta" microsII" recabada en la inspección de ELECNOR" (folio 303).

[148] Información (folios 26295 y 26496) y tablas (folio 26302 a 26306), aportadas por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa.

[149] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26286 a 26306).

(104) Consta en el expediente un fichero de fecha 27 de septiembre de 2010, donde para estas licitaciones–la línea aérea de contacto Albacete-Alicante (LAC-ALB-ALIC) y la de las subestaciones eléctricas Albacete-alicante (SS/EE ALB-ALIC), así como también para la del Corredor Mediterráneo, aún pendiente de adjudicación en ese momento–, se proponían unos diferenciales para cada una de estas licitaciones por las empresas partícipes en los repartos, así como los repartos de volúmenes de producción y de los márgenes, siguiendo lo acordado antes de la celebración de dicha reunión de 1 de octubre de 2010[150].

(105) Se tiene constancia de la celebración de reuniones MICRO-MACRO en las sedes de las empresas para acordar todos los aspectos relacionados con la efectiva ejecución de los repartos y compensaciones a realizar en relación con las licitaciones citadas, siendo la primera reunión acreditada la celebrada el 1 de octubre de 2010[151].

(106) En la citada reunión de 1 de octubre de 2010, celebrada en la sede de ADEMI, a la que estaban convocados directivos[152] de ALSTOM, BALFOUR (actualmente CITRACC), COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS[153], se realizaron estimaciones para calcular los

[150] Documento incluido en carpeta “micros II” (folio 302) y fichero “ACUERDOS G-5.xls” de 4 de octubre de 2010 (folio 2716), recabados en la inspección de ELECNOR.

[151] Anotaciones de calendario con el asunto “Reunión 1/10/10” de 21 y 29 de septiembre de 2010 (folios 1728 a 1729), recabadas en la inspección de ELECNOR; correos electrónicos de SEMI a destinatarios ocultos de 16 de septiembre de 2010 (folio 18462), de 21 de septiembre de 2010 de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS (folio 18463), de COBRA a SEMI de 21 de septiembre de 2010 (folio 1864), de ELECTRÉN a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folio 18465), de ISOLUX a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folios 18466 a 18469) y de 28 de septiembre de 2010 de SEMI a destinatarios ocultos (folio 18474), recabados en la inspección de COBRA.

[152] Director de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, el Director General de BALFOUR (actualmente CITRACC), el Director General de Ferrocarriles y el Director General de Instalaciones de COBRA, el Subdirector de General de Energía y el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director General de ELECTRÉN, el Director General Adjunto de INABENSA, el Director General de Energía e Instalaciones de ISOLUX y el Responsable Nacional de la Unidad de Negocio de Turnkey Projects & Electrification y Rail Electrification de SIEMENS.

[153] Anotaciones de calendario con el asunto “Reunión 1/10/10” de 21 y 29 de septiembre de 2010 (folios 1728 a 1729), recabadas en la inspección de ELECNOR; Correo electrónico de SEMI a destinatarios ocultos de 16 de septiembre de 2010 con asunto Reunión 1/10/10” (folio 18462); Correo de 21 de septiembre de 2010 de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR

márgenes diferenciales que se aplicarían en cada una de estas tres licitaciones. Asimismo pospusieron una reunión para el 22 de octubre de 2010 con el fin de cerrar los diferenciales de margen[154].

(107) El 7 de octubre de 2010 consta otra reunión entre directivos de ALSTOM, COBRA, ELECTRÉN y SIEMENS, en relación con la licitación de las subestaciones de la línea Albacete-Alicante, para tratar de los costes de la misma[155].

(108) Por lo que respecta a la licitación del Corredor Mediterráneo, queda también constancia por anotaciones manuscritas del Delegado de Subestaciones Interior de ELECNOR de 14 de octubre de 2010, de una reunión previa entre los miembros de la UTE formada por COBRA-ELECNOR-SEMI (que sería la adjudicataria de la licitación) para analizar los costes de esta licitación, reflejándose 4 grupos formados por las empresas, que también formarían otras UTE para presentar ofertas en esta licitación.

(109) El 16 de noviembre de 2010 se celebró una nueva reunión en la sede de COSEMEL, en la que se acordó el margen diferencial para las licitaciones de la catenaria de Albacete-Alicante (2%) y las subestaciones Albacete-Alicante (8%)[156].

(110) Posteriormente, en un correo electrónico interno de ELECNOR de 14 de marzo de 2011, se envió el documento que recoge el contenido de los repartos entre ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI –todas ellas empresas pertenecientes a las UTE que resultaron adjudicatarias de estas 3

ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS con asunto ”Reunión 1/10/10” (folio 18463); de COBRA a SEMI de 21 de septiembre de 2010 con asunto “Re: Reunión 1/10/10” (folio 1864); de ELECTRÉN a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 con asunto “Re: Reunión 1/10/10” (folio 18465); de ISOLUX a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 con asunto “Re: reunión 1/10/10” (folios 18466 a 18469); Correo electrónico de 28 de septiembre de 2010 de SEMI a destinatarios ocultos con asunto ”Reunión 1/10/10” (folio 18474), recabados en la inspección de la sede de COBRA.

[154] Documentación incluida en la carpeta “ademi agenda 2010” del Director de Producción recabada en la inspección de ELECTRÉN (folio 1098).

[155] Anotación agenda de 5 de octubre de 2010 recabado en la inspección de COBRA con asunto “Reunión Alstom/siemens/Electren/ Cobra. - Costes SS/EE Albacete LA ENCINA” (folio 18860).

[156] Anotaciones en “Agenda 2010” del Director de Producción (folio 1027), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

licitaciones-, compartiendo a partes iguales tanto la producción como el margen de los contratos, indicándose los importes de la producción y margen que las UTE adjudicatarias de cada contrato cederían a las restantes empresas no adjudicatarias. Considerando lo anterior, se elaboraron unas tablas con los importes que cada empresa aportaba, dividiéndose la suma total a partes iguales entre ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI[157]:

	CATENARIA	*SS/EE*	*M. FOMENTO*
IMPORTE LICITACIÓN	*71,4 M*	*50,98 M*	*48,5 M*
DIFERENCIAL (%)	*0%*	*6%*	*16%*
IMPORTE DIFERENCIAL	*0*	*3,1 M*	*7,7 M*

APORTACIÓN EMPRESAS	*CATENARIA*	*SS/EE*	*M. FOMENTO*	*TOTAL*
ELECNOR	*-*	*0,17 M*	*0,86 M*	*1,03 M*
COBRA	*-*	*0,17 M*	*0,86 M*	*1,03 M*
SEMI	*-*	*0,17 M*	*0,86 M*	*1,03 M*
ALSTOM	*-*	*0,34 M*	*0,86 M*	*1,20 M*
ELECTRÉN	*-*	*0,34 M*	*0,86 M*	*1,20 M*
TOTAL	*-*	*1,19 M*	*4,30 M*	*5,49 M*

TOTAL DIFERENCIAL A REPARTIR: 5,49 M.

IMPORTE PARA CADA EMPRESA (G-5): 1,098 M".

(111) Existe constancia de la convocatoria de una nueva reunión el 14 de abril de 2011, organizada por el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR[158] y en la que participaron directivos de ALSTOM, COBRA, ELECNOR y ELECTRÉN, para analizar, dentro del acuerdo MACRO, la ejecución hasta esa fecha del contrato de subestaciones y el correspondiente

[157] Correo electrónico interno de ELECNOR de 14 de marzo de 2011 con asunto "DOCUMENTO ACUERDOS G-5" y documento adjunto "ACUERDOS G-5.docx" (folios 1750 a 1753), recabado en la inspección de ELECNOR.

[158] Documento incluido en la carpeta "correos" (folio 347), recabado en la inspección de ELECNOR.

reparto del 6% de diferencial[159]. Igualmente consta otra reunión el 3 de octubre de 2011, entre directivos de ALSTOM, CITRACC (entonces BALFOUR), COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS[160].

(112) Posteriormente, el 30 de noviembre de 2011 el Director General de Producción de ELECTRÉN envió un correo electrónico al Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR y al Responsable de Estudios y Proyectos de COBRA, adjuntando un fichero con la propuesta de los pedidos a realizar a dichas empresas por la UTE ACELEC de ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN, adjudicataria de la licitación de las subestaciones[161].

(113) En esta tabla se detallaban conceptos como "producción a entregar macro/micro", "margen diferencial 2/3 macros" "margen diferencial acordado %", "producción que quieren las empresas", así como las empresas que participaban, incluyendo a las empresas integrantes de la citada UTE ACELEC (ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN) junto con CITRACC, COBRA, EMTE (actualmente COMSA), ELECNOR, EYM, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS[162].

(114) Posteriormente, directivos de EMTE (actualmente COMSA), ELECNOR, INABENSA e ISOLUX, tuvieron una reunión el 12 de junio de 2012 para tratar la facturación de pedidos a la UTE ACELEC, estableciendo que ELECNOR facturaría 1.420.000 de euros a INABENSA y 1.114.000 de euros a ISOLUX, ésta por su parte facturaría 2.534.000 de euros a ELECNOR, EMTE (actualmente COMSA) facturaría 1.420.000 de euros a ISOLUX e INABENSA 1.420.000 de euros a EMTE (actualmente COMSA), como se recoge en este diagrama[163]:

---

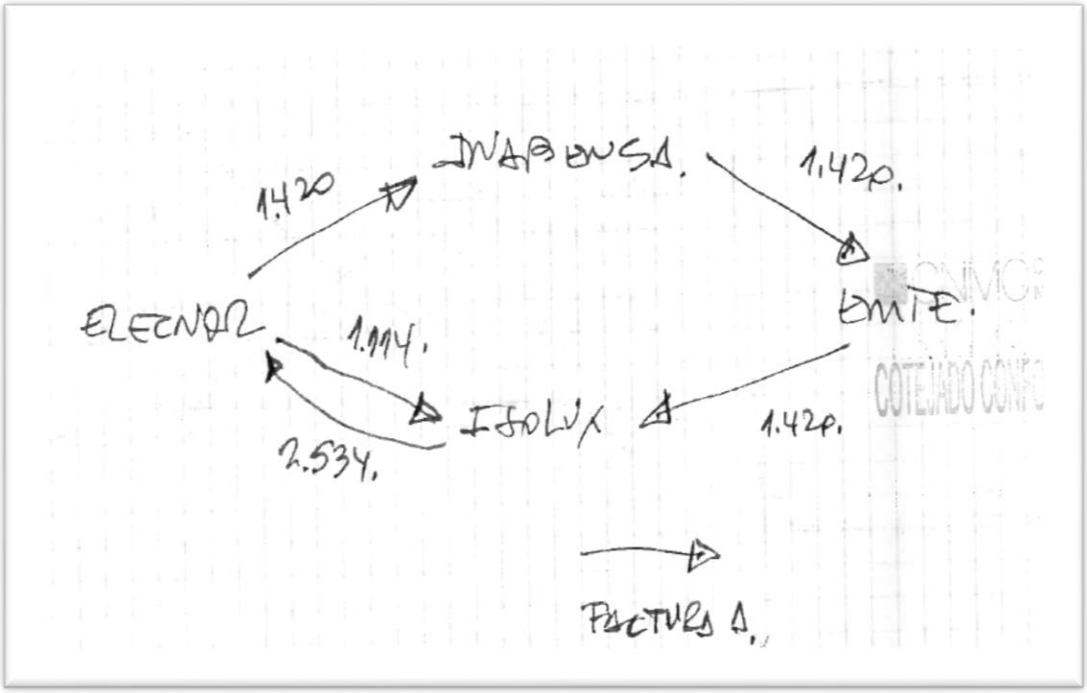
[159] Documento incluido en "Agenda 2011-2012" (folio 580), recabado en la inspección de ELECNOR.

[160] Documento incluido en la carpeta "correos" (folio 344), recabado en la inspección de ELECNOR; correo electrónico de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI, SIEMENS de 27 de septiembre de 2011 con asunto "reunión 3/10/2011" (folio 17557) recabado en la inspección de SEMI.

[161] Correo electrónico de ELECTRÉN a COBRA y ELECNOR de 30 de noviembre de 2011 y documento adjunto "Pedidos varios.xls" (folios 351, 352, 1868, 1869, 17179 y 17180), recabado en las inspecciones de ELECNOR y ELECTRÉN.

[162] Documento adjunto "Pedidos varios.xls" al correo electrónico remitido por ELECTRÉN a COBRA y ELECNOR el 30 de noviembre de 2011 (folios 351, 352, 1868, 1869, 17179 y 17180), recabado en las inspecciones realizadas en las sedes de ELECNOR y ELECTRÉN.

[163] Documentación incluida en la carpeta" Cuaderno Julio 2012 ACELEC" (folios 454 y 455), recabada en la inspección de ELECNOR.



c. Los acuerdos de 2013 para el reparto de 5 licitaciones para el mantenimiento de los sistemas de electrificación de las líneas del AVE

(115) En el año 2013, las empresas ALSTOM, CITRACC, COBRA, EMTE (actualmente COMSA), CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, EYM (denominada como su matriz, OHL), INABENSA, ISOLUX, NEOPUL, SEMI y SIEMENS, continuando los acuerdos de reparto de las licitaciones de los sistemas de electrificación de las líneas de alta velocidad –en la que ya no participan VIMAC, DENEO (antes GAVISA) e IBERINCO-, acordaron el reparto de 5 nuevas licitaciones convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas de AVE respecto de las que ya se habían previamente adjudicado los correspondientes contratos para la obra de la catenaria y de las subestaciones.

(116) Tras el anuncio de la convocatoria el 1 de agosto de 2013 de la **licitación relativa al mantenimiento de la línea aérea de contacto de la línea de AVE Madrid-Barcelona-Frontera francesa, tramo Madrid-Barcelona y tramo de la línea UIC Zaragoza-Huesca, tramo Zaragoza-Tardienta (Expte.:**

2.13/20506.0055), directivos[164] de ALSTOM, ELECTRÉN, ELECNOR, EYM, COBRA, SEMI, INABENSA y SIEMENS acordaron respetar la cuota de mercado histórica que estas empresas habían venido disfrutando. Para ello calcularon y actualizaron de forma aproximada la cuota que correspondía a cada una de estas empresas[165].

(117) El 30 de agosto de 2013, el Director de Operaciones de ALSTOM se dirigió al Director de Ofertas de ALSTOM, facilitándole el móvil del Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS con el fin de que se pusieran en contacto para elaborar un fichero junto con SIEMENS con el siguiente objetivo[166]:

"El objetivo es crear un fichero con la foto actual de los mantenimientos que este momento hay tanto de SSEE como de Electrificación de las líneas de AV, indicando importes, quien conforman el consorcio, cuando vence los contratos vigentes y % de las empresas que tienen en cada uno de los contratos.

Este fichero una vez elaborado a la limón con Siemens el lunes se lo pasas a < Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM > por favor, el mantendrá una reunión en dicha semana".

(118) El 3 de septiembre de 2013, el Director de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructuras de ALSTOM envió al Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura, con copia al Director de Operaciones de Infraestructuras de ALSTOM, los datos recabados hasta ese momento, con el fin de tener la "foto" para la reunión ya prevista para el 4 de septiembre de

[164] El Presidente y el Director General de ALSTOM, el Director General de ELECTRÉN, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Delegado de EYM, el Director General de Ferrocarriles de COBRA, el Director de División de Ferrocarriles de SEMI, el Director de la División Ferroviaria de INABENSA y el Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS.

[165] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12757, 12773 y 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26594 y 26595).

[166] Correo electrónico interno de ALSTOM de 30 de agosto de 2013, con asunto "Datos para el fichero de Mto (Reunión con (dato personal)-Siemens", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 11905) y también recabado en la inspección realizada en la sede de dicha empresa (folios 11325, 12822 y 12823).

2013 con el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS[167].

(119) Por su parte, el 4 de septiembre de 2013, el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS envió por correo electrónico al Director Comercial de SIEMENS los datos de ese fichero sobre el mercado de electrificación de las líneas de alta velocidad, desglosado en dos documentos: un fichero Excel detallado por proyectos y un documento en formato pdf con el resumen histórico de todos los datos de las empresas que en ese momento formaban parte del acuerdo –SIEMENS, COBRA, ELECTRÉN, SEMI, ELECNOR, INABENSA, CYMI, EYM (denominada como su matriz, OHL), ALSTOM, CITRACC (antes BALFOUR), ISOLUX, EMTE (actual COMSA) y NEOPUL. También aparece IBERDROLA (matriz de IBERINCO)–.

[167] Correo electrónico interno de ALSTOM de 3 de septiembre de 2013, con asunto "Datos para el fichero de Mto (Reunión con (dato personal-Siemens) y adjunto "estudio de mercado.xls", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 11904 y 11905) y también recabado en la inspección de su sede (folios 11325 y 2842).

Maintainer	%	€ CANON		€ TOTAL		ANUAL

MANTENEDOR	%	CANON	%	TOTAL	%	ANUAL
COBRA	11,31%	5.939.251,20 €	9,85%	9.207.251,45 €	9,87%	2.629.917,07 €
ELECTREN	10,89%	5.719.372,33 €	12,21%	11.421.885,32 €	11,41%	3.038.438,00 €
ELECNOR	10,32%	5.420.282,94 €	10,38%	9.702.060,79 €	10,78%	2.871.818,34 €
ISOLUX	2,44%	1.283.082,20 €	5,72%	5.350.527,50 €	6,59%	1.755.725,83 €
BALFOUR B	3,49%	1.831.041,59 €	5,56%	5.202.354,17 €	6,12%	1.628.758,44 €
INABENSA	12,45%	6.539.167,72 €	8,89%	8.313.194,30 €	8,79%	2.340.604,39 €
SIEMENS	16,26%	8.541.460,99 €	11,85%	11.080.472,35 €	12,07%	3.213.722,58 €
ALSTOM	9,91%	5.208.382,19 €	12,76%	11.931.992,31 €	12,07%	3.215.864,74 €
CYMI	3,20%	1.681.541,83 €	4,72%	4.415.891,70 €	4,14%	1.103.972,93 €
IBERDROLA	0,00%	0,00 €	0,36%	333.330,00 €	0,31%	83.332,50 €
OHL	3,81%	1.998.919,15 €	2,44%	2.280.348,45 €	2,14%	570.087,11 €
EMTE	1,40%	735.524,83 €	1,72%	1.607.475,00 €	1,91%	508.050,00 €
NEOPUL	2,38%	1.250.392,21 €	2,32%	2.166.097,50 €	2,71%	722.032,50 €
SEMI	12,15%	6.383.633,74 €	11,22%	10.494.541,56 €	11,08%	2.951.772,34 €
TOTAL	100,00%	52.532.052,92 €	100,00%	93.507.422,40 €	100,00%	26.634.096,78 €

ALSTOM
BALFOUR B
COBRA
CYMI
ELECNOR
ELECTREN
EMTE
IBERDROLA
INABENSA
ISOLUX
NEOPUL
OHL
SEMI
SIEMENS

(120) Expresamente, respecto de VIMAC y DENEO (antes GAVISA), que junto con IBERINCO habían puesto fin a su participación en los acuerdos en junio de 2012, en dicho correo electrónico se indica "NO VIMAC, DENEO" y además[168]:

"*En el Motilla está considerado el reparto de la UTE y no el reparto con la participación de OHL".*

(121) El citado correo electrónico relativo a la participación de OHL (en referencia a su filial, EYM), se refiere, como ya se ha indicado con anterioridad, a lo acordado por la UTE adjudicataria de la construcción y mantenimiento de la línea aérea de contacto entre los tramos Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete, formada por INABENSA y SIEMENS. Hace referencia a la inclusión de EYM como subcontratista y a que el porcentaje subcontratado a EYM no había sido incluido en el fichero sobre el mercado de mantenimiento de la electrificación[169].

(122) Para la implementación de los repartos de dichas licitaciones se celebraron una serie de reuniones entre las empresas con el objetivo de calcular de forma aproximada la cuota de mercado histórica y así mantener el *statu quo* del mercado de mantenimiento de las líneas de alta velocidad en España para los futuros contratos o renovaciones de los próximos cuatro años. Como era habitual, el modo de proceder de las empresas consistía en acordar la composición de distintas UTE que se presentarían a estas licitaciones, acordando las condiciones económicas de las distintas ofertas a presentar por dichas UTE y las ofertas de cobertura de aquéllas no asignadas previamente[170].

(123) Se ha acreditado la existencia de una reunión celebrada entre los meses de septiembre y octubre de 2013 en el hotel Meliá Castilla de Madrid a la que

---

[168] Correo electrónico interno de SIEMENS de 4 de septiembre de 2013 con asunto "Mercado Electrificación LAV" y documentos adjuntos "BENCHMARKING ELECTRIFICACIÓN v0.pdf" y "BENCHMARKING ELECTRIFICACIÓN v0.xls" (folios 20104 a 20106), recabado en la inspección de SIEMENS.

[169] Información y correo electrónico interno de SIEMENS de 12 de mayo de 2009 y documento adjunto, aportados por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26511, 26512, 26558 y 26559).

[170] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298).

asistieron directivos[171] de SIEMENS, ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN INABENSA, ISOLUX y OHL[172].

(124) Según lo acordado por las empresas, en este caso se debía adjudicar el contrato a la UTE formada por EYM, INABENSA, SEMI y SIEMENS. De hecho esta UTE presentó una oferta por importe de 7.211.212 de euros, mientras que la oferta de la UTE de ALSTOM, COBRA, ELECNOR y ELECTRÉN fue superior a aquella, por un importe de 7.473.370 de euros[173].

(125) El 13 de noviembre de 2013 ADIF adjudicó el contrato a la UTE de EYM, INABENSA, SEMI y SIEMENS, tal como las empresas partícipes en los acuerdos habían previsto[174].

(126) La segunda licitación relativa al **mantenimiento de la línea aérea de contacto de las líneas de AVE Madrid-Sevilla, La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga (Expte.: 2.13/20506.0076)**, fue convocada el 7 de noviembre de 2013, con un presupuesto de licitación de 15.081.600 de euros (sin IVA).

(127) El 15 de noviembre de 2013, se produjo un intercambio de correos electrónicos entre el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS, la Jefa del Departamento Licitación Ferroviaria de INABENSA y un Responsable del Departamento Electrificación Ferrocarriles de EYM con el fin de ir preparando esta oferta. Los acuerdos entre las empresas consistían en presentar ofertas a través de tres UTE: la UTE formada por las empresas SEMI, SIEMENS, INABENSA y EYM[175]; la UTE

---

[171] Responsable de Ventas de la División Mobility y el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS, el Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, el Director General de Ferrocarriles de COBRA, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director General de Producción de ELECTRÉN y directivos de INABENSA, ISOLUX y OHL.

[172] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298).

[173] Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 6769, 6770 y 6844)

[174] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12775).

[175] Correo electrónico de SIEMENS a EYM e INABENSA de 15 de noviembre de 2013, con asunto “Oferta Mantenimiento LAC Madrid-Sevilla-Málaga” (folio 20150), recabado en la inspección de SIEMENS.

formada por COBRA, ELECNOR y ELECTRLÉN[176]; la UTE formada por ALSTOM, EMTE (actualmente COMSA), ISOLUX y NEOPUL[177].

(128) Unos días más tarde, el 27 de noviembre de 2013, la Jefa del Departamento de Licitación Ferroviaria de INABENSA remitió al entonces Director de la División de Ferrocarriles y al Delegado de Ferrocarriles de SEMI, al Responsable del Departamento Electrificación Ferrocarriles de EYM y al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS, una propuesta para el reparto de la licitación para el mantenimiento de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla en la que participarían las ya citadas SEMI, SIEMENS, INABENSA y EYM[178].

(129) Asimismo, el 2 diciembre de 2013, el Responsable de Customer Services de Electrificación Ferroviaria de SIEMENS notificó al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS el acuerdo adoptado en una reunión celebrada el 2 de diciembre de 2013 en la sede de INABENSA para la oferta del mantenimiento de la línea aérea de contacto de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla[179].

"En la reunión de esta mañana, se ha hablado del reparto del mtto. Del asunto.

Al parecer no es del 30/30/30/10. El reparto "acordado" es el mismo que en el Madrid-Barcelona (Sisecat)

¿Esto es así? Importante aclarar para lanzar avales (…)".

---

[176] Correo electrónico de ELECNOR a ELECTRÉN de 18 de noviembre de 2013, con asunto "RV: OFERTA EN UTE MANTEMIENTO AVE MADRID-SEVILLA" y documentos adjuntos "COMPROMISO DE UTE.doc", "CONVENIO UTE MADRID-SEVILLA.doc" (folios 17195 a 17203), recabado en la inspección de ELECTRÉN.

[177] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12788 y 12789).

[178] Correo electrónico de INABENSA a EYM, SEMI, SIEMENS y a la UTE SISECAT de 27 de noviembre de 2013, con asunto "Adif-Mtto MAD-SEV – Lanzamiento Oferta", (folios 17778, 17779, 20153 y 20154), recabado en las inspecciones de SEMI y SIEMENS.

[179] Correo electrónico interno de SIEMENS de 2 de diciembre de 2013, con asunto "Oferta MTTO.LAC Madrid-Sevilla" (folio 20170), recabado en la inspección de SIEMENS.

(130) En este contrato debería haber resultado adjudicataria la UTE de COBRA, ELECNOR y ELECTRÉN con un importe de 17.754.195 de euros[180], puesto que las ofertas de las otras dos UTE eran superiores en precio según lo acordado -18.161.142 de euros la UTE de ALSTOM, EMTE (actualmente COMSA), ISOLUX y NEOPUL y de 18.181.215 de euros la UTE de EYM, INABENSA, SEMI y SIEMENS-[181].

(131) Sin embargo, el Consejo de Administración del ADIF, por acuerdo de 30 de mayo de 2014, anunció el desistimiento del procedimiento de adjudicación de esta licitación[182].

(132) La siguiente licitación para el **mantenimiento de las subestaciones, centros de autotransformación e instalaciones asociadas de la línea de AVE Madrid-Sevilla, La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga 2014-2018 (Expte.: 2.13/20506.0073)**, fue convocada el 10 de diciembre de 2013, con un presupuesto base de licitación de 5.913.600 de euros (sin IVA). Los licitadores fueron INABENSA, la UTE formada por COBRA, ELECTRÉN y SEMI y la UTE formada por ALSTOM, CITRACC, CYMI y ELECNOR, siendo ésta última la que debería resultar adjudicataria en cumplimiento de lo acordado por las empresas. En las ofertas presentadas el 30 de enero de 2014, dicha UTE ofreció, tal como habían acordado, el mejor precio, por un importe de 6.952.956 euros, frente a los 7.057.426 de euros que ofertó INABENSA y los 7.083.901 de euros de la UTE formada por COBRA, ELECTRÉN y SEMI[183].

(133) En este caso también el Consejo de Administración de ADIF por acuerdo de 30 de mayo de 2014 anunció el desistimiento del procedimiento de adjudicación de esta licitación[184].

(134) La licitación para el **mantenimiento de las instalaciones de electrificación (catenaria y subestaciones) de la línea de AVE Madrid-Valladolid y Olmedo-Medina del Campo 2014-2018 (Expte.: 2.13/20506.0083)** fue

[180] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 7037 y 7049).

[181] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12775) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26498).

[182] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 15933 a 15935 y 15950 a 15953).

[183] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 6854, 6930 y 6939).

[184] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 15933 a 15935 y 15946 a 15949).

convocada el 27 de diciembre de 2013, con un presupuesto base de licitación de 7.440.000 de euros (sin IVA). Los licitadores que se presentaron fueron la UTE formada por INABENSA-SIEMENS, la UTE de CITRACC, COBRA, ELECNOR y SEMI y la UTE formada por ALSTOM, ELECTRÉN y EYM.

(135) En este caso la UTE de ALSTOM, ELECTRÉN y EYM debería haber resultado adjudicataria, al ofertar un precio de 8.793.544 euros, frente a los 8.910.575 euros de la UTE de CITRACC (antes BALFOUR), COBRA, ELECNOR y SEMI y los 8.948.385 euros de la UTE formada por INABENSA-SIEMENS[185], superiores en precio según lo acordado[186].

(136) Finalmente, también el Consejo de Administración de ADIF por acuerdo de 30 de mayo de 2014 anunció el desistimiento del procedimiento de esta adjudicación[187].

(137) Las anotaciones manuscritas del Delegado de Subestaciones de ELECNOR recogen de manera detallada la implementación del reparto económico que realizaron las empresas, cómo fijaron el porcentaje en que debía quedar la baja de la oferta ganadora (que quedó fijado entre 2,8 % y 3,2%), cuál debía ser el de la 2ª oferta (entre 0 y 1,5 %) y qué empresas debían presentar las ofertas de cobertura o acompañamiento. Todas esa circunstancias se cumplieron en todas las ofertas de estas licitaciones por parte de las empresas[188].

(138) Así se puede observar en una de las tablas elaboradas de 22 de enero de 2014 y las anotaciones realizadas por el Delegado de Subestaciones de ELECNOR[189]:

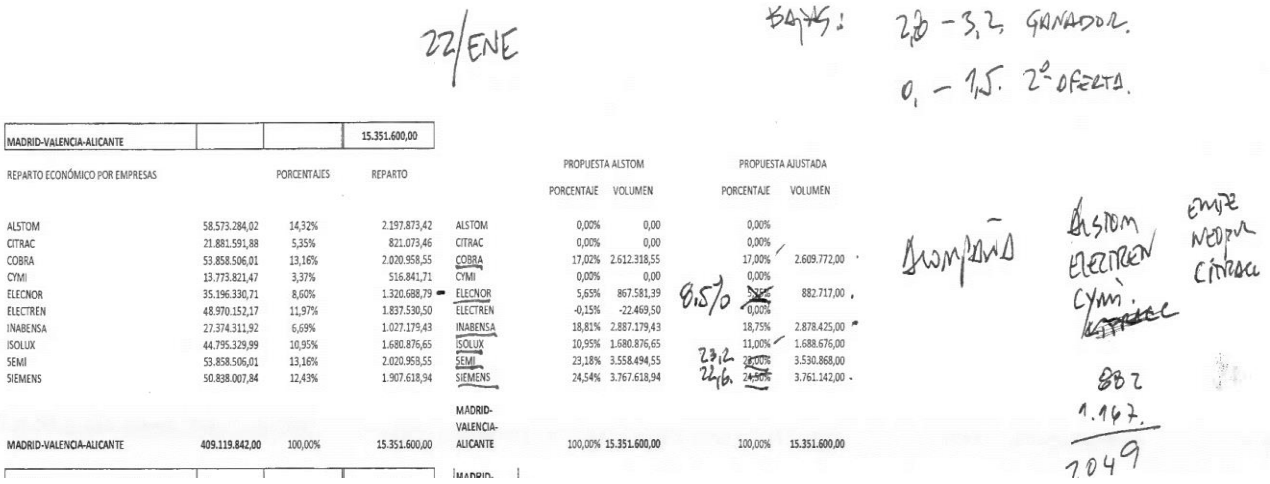
[185] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 7188, 7262, 7266 y 7270).

[186] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12777).

[187] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 15933 a 15935 y 15942 a 15945).

[188] Documentación incluida en “Cuaderno _20_Enero _2014” del Delegado de Subestaciones de ELECNOR (folios 505, 508 y 509) recabada en la inspección de ELECNOR y contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 6843 a 6853, 7034 a 7052, 6928 a 6939, 7155 a 7167 y 7261 a 7271).

[189] Documentación incluida en “Cuaderno _20_Enero _2014” del Delegado de Subestaciones de ELECNOR, recabada en la inspección de ELECNOR (folios 505 y 509).



22/ENE

MADRID-VALENCIA-ALICANTE			15.351.600,00
REPARTO ECONÓMICO POR EMPRESAS		PORCENTAJES	REPARTO
ALSTOM	58.573.284,02	14,32%	2.197.873,42
CITRAC	21.881.591,88	5,35%	821.073,46
COBRA	53.858.506,01	13,16%	2.020.958,55
CYMI	13.773.821,47	3,37%	516.841,71
ELECNOR	35.196.330,71	8,60%	1.320.688,79
ELECTREN	48.970.152,17	11,97%	1.837.530,50
INABENSA	27.374.311,92	6,69%	1.027.179,43
ISOLUX	44.795.329,99	10,95%	1.680.876,65
SEMI	53.858.506,01	13,16%	2.020.959,55
SIEMENS	50.838.007,84	12,43%	1.907.618,94
MADRID-VALENCIA-ALICANTE	409.119.842,00	100,00%	15.351.600,00

	PROPUESTA ALSTOM		PROPUESTA AJUSTADA	
	PORCENTAJE	VOLUMEN	PORCENTAJE	VOLUMEN
ALSTOM	0,00%	0,00	0,00%	
CITRAC	0,00%	0,00	0,00%	
COBRA	17,02%	2.612.318,55	17,00%	2.609.772,00
CYMI	0,00%	0,00	0,00%	
ELECNOR	5,65%	867.581,39	8,15%	882.717,00
ELECTREN	-0,15%	-22.469,50	0,00%	
INABENSA	18,81%	2.887.179,43	18,75%	2.878.425,00
ISOLUX	10,95%	1.680.876,65	11,00%	1.688.676,00
SEMI	23,18%	3.558.494,55	23,00%	3.530.868,00
SIEMENS	24,54%	3.767.618,94	24,50%	3.761.142,00
MADRID-VALENCIA-ALICANTE	100,00%	15.351.600,00	100,00%	15.351.600,00

(139) Finalmente, el 28 de diciembre de 2013 se convocó la licitación para el **mantenimiento de las instalaciones de electrificación (catenaria y subestaciones) de la línea de AVE Madrid-Valencia y bifurcación Albacete-Alicante 2014-2018 (Expte.: 2.13/20506.0084)**, con un presupuesto base de licitación de 15.351.600 euros (sin IVA).

(140) En este caso ADIF convocó conjuntamente los contratos de mantenimiento de las catenarias y las subestaciones, lo que impedía repetir el reparto de los contratos anteriores: el de las subestaciones adjudicado a la UTE AVELE formada por ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN e ISOLUX y, el de las catenarias adjudicado a la UTE SILVACAT, formada por INABENSA y SIEMENS y a la UTE COBALSE, formada por CITRACC (antes BALFOUR), COBRA y SEMI.

(141) Para solucionar esta situación, las empresas decidieron reestructurar alguna de estas UTE y realizar ajustes de redistribución en la composición de las mismas. El acuerdo preveía presentar 2 UTES. La primera, formada por COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS, que sería la que debería resultar adjudicataria, y la segunda formada por ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN.

(142) Entre el 14 y 16 de enero de 2014, se produjo un intercambio de correos electrónicos entre directivos[190] de ISOLUX, ELECNOR, ELECTRÉN, ALSTOM y responsables de las UTE AVELE 1 y 2 (ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN e ISOLUX), adjudicatarias respectivamente de la construcción y mantenimiento de las subestaciones del tramo Motilla-Valencia-Albacete y del tramo Torrejón-Motilla, para reunirse con el fin de coordinar la oferta a presentar de forma conjunta con el interlocutor de la catenaria de los 2 tramos[191].

(143) Con fecha 20 y 23 de enero de 2014, el directivo de SIEMENS, Jefe de Obras de Electrificación de la UTE SILVACAT, envió un correo electrónico a varios directivos de su empresa, entre otros, al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario, al Responsable de Customer Services de Electrificación Ferroviaria y al Responsable de Ventas de la División Mobility, haciéndoles un primer análisis de la citada licitación. El correo contenía los porcentajes que corresponderían a la UTE que dicha empresa formaría junto con COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX y SEMI –y que debería ser la adjudicataria de eta licitación-, tras los contactos mantenidos con las otras empresas. En el mismo correo se adjunta una tabla explicativa que se transcribe a continuación[192]:

"Hola tal como os dije telefónicamente os adjunto un primer análisis de la oferta referente a los porcentajes SEGÚN PRESUPUESTO DEL CLIENTE, en una primera valoración del pliego y cometarios obtenido en conversaciones telefónicas con los jefes de mantenimiento de las Utes de S/E y Catenaria cuyos tramos están incluidos en esta oferta.

---

[190] El Gerente de ISOLUX, el Director General de la Unidad de Negocio de Red Eléctrica y Transporte de ISOLUX, el Delegado de Subestaciones Interior de ELECNOR, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director General de ELECTRÉN, la Directora de Administración y Finanzas de ELECTRÉN, el Director de Operaciones de ALSTOM y el Director de Market & Portfolio de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, responsables de las empresas integrantes de las UTE AVELE 1 y 2 (ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN e ISOLUX).

[191] Correo electrónico de ISOLUX a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN, UTE COMAVE, UTE AVELE de 14, 15 y 16 de enero de 2014, con asunto "RE: Licitación ADIF" y correo electrónico de ELECNOR a ISOLUX, ELECTRÉN, UTE COMAVE y UTE AVELE de 16 de enero de 2014, con asunto" RE. Licitación DIF" (folios 2851 y 2852), recabados en la inspección de ALSTOM.

[192] Correos electrónicos internos de SIEMENS de 20 y 23 de enero de 2014 con asunto "OFERTA MADRID LEVANTE CONSIDERACIONES PREVIAS" y documento adjunto "presup man levante energia renovacion 20 01 2013.pdf" (folios 20272 a 20274, 20277 y 20278), recabados en la inspección de SIEMENS.

1º.-Porcentaje por técnicas Subestaciones y catenaria:

Subestaciones, según el presupuesto del cliente tiene un 40 % del total, no se puede separar totalmente el presupuesto de momento, por lo que podría bajar un puntito aprx.

Catenaria, según el presupuesto del cliente comprende un 60 % del total, podría subir un 1 % aproximadamente.

2º Porcentaje por Empresas y Utes dentro de la técnica de Catenaria Ute Silvacat, según el presupuesto del cliente tendríamos una media de 24 % del contrato, en los cuatro años si separamos por años y técnicas serian un 52 % el primer año, y la media de los cuatro años por técnica es un 37 %.

Ute Coseval (Madrid – bifurcación y Albacete Alicante), según presupuesto del cliente tendrían una media del 36 % del total del contrato, el primer año será de un 48 % y durante los cuatro años aprx un 63 de media por técnica.

3º presupuesto por empresas:

Hay una duda desde mi punto de Vista ya que Balfour Beaty está realizando el mantenimiento de las calefacciones de aguja y alumbrado de túneles, de los tramos de la competencia, al pasar dichos tramos a la técnica de Subestaciones según este pliego no sé si le darán parte en catenaria ya que solo construyó las instalaciones asociadas.

PORCENTAJE SILVACAT 0,241

PORCENTAJE COSEVAL 0,360

PORCENTAJE SSA incluido OHL 0,168

PORCENTAJE INABENSA 0,072

PORCENTAJE COBRA 0,144

PORCENTAJE SEMI 0,144

PORCENTAJE BALFOUR 0,072

PORCENTAJE OHL 0,04

Estos porcentajes podrían variar en función de las variaciones comentadas.

Os adjunto archivo explicativo (…)

(144) El 28 de enero de 2014, el Director de la División de Ferrocarriles de SEMI envió un correo electrónico a directivos[193] de COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS, informándoles de los porcentajes de la citada UTE[194]:

EMPRESA	***%***	***AVAL: 460.548,00 €***
SEMI	*23,20%*	*106.847,14€*
SIEMENS	*22,60%*	*104.083,85€*
INABENSA	*17,70%*	*81.517,00€*
COBRA	*17,00%*	*78.293,16€*
ISOLUX	*11,00%*	*50.660,28€*
ELECNOR	*8,50%*	*39.146,58€*

(145) Las ofertas se presentaron el 18 de febrero de 2014 tal como se había acordado. La UTE de COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS, que debería resultar adjudicataria, ofertó un importe de 18.185.351 euros y la UTE de ALSTOM, CYMI y ELECTRÉN un importe superior de 18.389.681 euros[195].

(146) En este caso, también el Consejo de Administración de ADIF, por acuerdo de 30 de mayo de 2014, anunció el desistimiento de la adjudicación de esta licitación[196].

---

[193] Al Director General de Ferrocarriles de COBRA, al Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, al Director de la División Ferroviaria de INABENSA, al Director General de la Unidad de Negocio de Red Eléctrica y Transporte de ISOLUX, al Responsable de Ventas de la División Mobility y al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS.

[194] Correo de SEMI a COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS de 28 de enero de 2014 con asunto "Oferta de Mantenimiento de catenaria y subestaciones Madrid-Valencia y Albacete - Alicante 2014 – 2018" (folios 17858, 20300 y 20301), recabado en las inspecciones de SEMI y SIEMENS.

[195] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 7073, 7160 y 7165) e Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12776).

[196] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 15933 a 15935 y 15938 a 15941).

d. Los acuerdos de reparto para las licitaciones de 2014

(147) El 15 de febrero de 2014 se convocó una nueva licitación para la **construcción de las instalaciones de línea área de contacto (catenarias) y sistemas asociados de la línea AVE Antequera Santa Ana-Granada**, con un presupuesto base de 30.851.680 euros, un plazo de ejecución de 18 meses y un plazo límite para la presentación de ofertas hasta el 8 de abril de 2014.

(148) ALSTOM, COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, ISOLUX y SEMI acordaron repartirse la citada licitación mediante la presentación de ofertas en diferentes UTE bajo el compromiso de que la UTE adjudicataria subcontrataría a las demás, que presentarían ofertas de cobertura[197]. En relación con ello, consta el siguiente fichero "CATENARIA LAV ANTEQUERA GRANADA.xls" recabado en la inspección de SEMI (folio 18180):

"CATENARIA L.A.V. ANTEQUERA – GRANADA

Licitación *30.851.680,00 €*

EMPRESA	***OFERTA***	***BAJA***	***TEMERIDAD***	***Peco***	***Ptéc***	***Ptotales***	
EMTE - VIMAC - NEOPUL	*16.042.873,00 €*	*48,00%*	*SI*	*0,00*	*21,7*	*21,72*	*36,72*
SIEMENS – TELICE	*18.224.087,39 €*	*40,93%*	*SI*	*0,00*	*21,1*	*21,11*	*36,11*
INABENSA – OHL	*19.544.539,28 €*	*36,65%*	*SI*	*0,00*	*21*	*20,99*	*35,99*
FCC	*20.423.812,16 €*	*33,80%*	*SI*	*0,00*	*20,6*	*20,61*	*35,61*
COBRA - ELECNOR	*27.396.291,95 €*	*11,20%*	*NO*	*75,00*	*22,9*	*97,92*	*112,92*
ELECTREN - SEMI	*27.658.531,22 €*	*10,35%*	*NO*	*69,31*	*22,6*	*91,94*	*106,94*
CYMY - EIP	*27.673.956,96 €*	*10,30%*	*NO*	*68,97*	*19*	*88,00*	*103,00*
ALSTOM -ISOLUX	*27.997.899,60 €*	*9,25%*	*NO*	*61,94*	*19,9*	*81,86*	*96,86*

Nº OFERTAS *8*

[197] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12780 a 12781) y fichero "CATENARIA LAV ANTEQUERA GRANADA.xls" (folio 18180), recabado en la inspección de SEMI.

BAJA MEDIA		*25,06%*
SIGMA		*15,27%*
BAJA DE REFERENCIA		*20,46%*
LÍMITE BAJA TEMERARIA		*30,46%*
MÍNIMO NO TEMERARIO	*ESCRIBIRLO*	*11,20%"*

(149) En este caso, resultó adjudicataria la UTE formada por EMTE (actual COMSA), VIMAC y NEOPUL, que presentaron una oferta por un precio notablemente inferior (por 19.411.876 euros)[198].

(150) Como ya se ha indicado, VIMAC había dejado de participar en los acuerdos en junio de 2012. Por su parte, la presentación de una oferta tan competitiva junto con EMTE y NEOPUL, hace presuponer que estas dos empresas también habrían puesto fin a su participación en los acuerdos en abril de 2014, junto con EYM y CITRACC.

(151) Posteriormente, el 10 de junio de 2014 se publicó en el BOE la convocatoria por ADIF de la licitación para la **ejecución de las obras y realización del mantenimiento de los centros de autotransformación y telemando de energía de las subestaciones eléctricas del tramo Monforte-Murcia del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia para las subestaciones Monforte-Murcia**.

(152) Las empresas ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI acordaron repartirse el contrato al presentar una única oferta con la estructura de una UTE para posteriormente repartirse el objeto de la misma a "tercios" (33,34%)[199].

"Buenos días,

Como conclusión de la conversación telefónica de hace unos minutos con (Subdirector Energía ELECNOR) y (Director Contratación ELECTRÉN), parece que no tiene mucho sentido presentar dos ofertas al concurso del asunto. Las opciones son mantener el acuerdo vigente de las tres

[198] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 16520, 16521 y 16575 a 16590).

[199] Correo electrónico de SEMI a ELECNOR, ELECTRÉN de 2 de septiembre de 2014 con asunto "Subestaciones Monforte- Murcia" (folio 17943), recabado en la inspección de SEMI.

empresas y presentar una oferta o romper el acuerdo y que cada uno de nosotros presente la suya independientemente.

Por lo hablado creo que nos encajaría a los tres seguir con la estructura de una UTE a tercios.

Avanzando en esa idea, según el orden de preparación de ofertas, le tocaría a ELECTRÉN coordinar la preparación de la misma, así como ostentar la gerencia y una participación del 33,34% en caso de ser adjudicatarios.

Si tenéis algo en contra decidlo rápido o, en caso contrario, empecemos a trabajar en el reparto de tareas.

Un saludo.

Director división Ferrocarriles SEMI".

(153) El Director de la División de Ferrocarriles de SEMI, el Delegado de Subestaciones Interior de ELECNOR y el Director General de ELECTRÉN mostraron su conformidad[200].

(154) En un documento de 25 de septiembre de 2014 se recoge el presupuesto que cada una de estas tres empresas elabora para esta licitación, recogiendo valores identificados como "Consenso 1" y "Consenso 2", con las posibles cifras finales de la licitación[201].

(155) Finalmente, la proposición económica presentada el 30 de septiembre de 2014 por la UTE formada por estas 3 empresas fue de 7.207.73 euros[202]. La licitación fue finalmente adjudicada a EMTE (actual COMSA), que ya había

[200] Correo electrónico de ELECNOR a ELECTRÉN y SEMI de 2 de septiembre de 2014 con asunto "Re: Subestaciones Monforte-Murcia" (folios 17949 y 17951), recabado en las inspecciones de SEMI y ELECTRÉN (folio1091) y correo electrónico de ELECTRÉN a ELECNOR y SEMI de 2 de septiembre de 2014, con asunto "Re: Subestaciones Monforte-Murcia", recabado en la inspección de SEMI (folio 17945).

[201] Documento incluido en la carpeta "Cuaderno Ave Murcia agosto 2014", recabado en la inspección de ELECNOR (folios 546 y 547).

[202] Contestación de ADIF al requerimiento de información (folios 16686 a 16688).

dejado de participar en los acuerdos y cuya oferta fue sensiblemente inferior, de 6.809.697[203].

(156) El 10 de junio de 2014, ADIF publicó una nueva licitación para **el mantenimiento de instalaciones de energía de tracción: Línea Aérea de Contacto, Subestaciones eléctricas y sistemas asociados de Líneas de Alta Velocidad: Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y La Sagra-Toledo. Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Zaragoza-Tardienta y Vandellós-Tarragona. Madrid-Valencia y Bifurcación Albacete-Alicante, Madrid-Valladolid y Ramal Olmedo-Medina del Campo**. El plazo de ejecución era de 10 años y el valor estimado total del contrato de 203.714.000 euros[204].

(157) ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI y SIEMENS decidieron seguir con los acuerdos de reparto y para ello, conformaron una única UTE con un porcentaje de participación equivalente a su cuota de mercado, la denominada UTE AVE ENERGÍA[205].

(158) En su solicitud de reducción del importe de la multa SIEMENS reconoce que su participación en dicha UTE no era imprescindible, en la medida en que solo podía ofrecer a la UTE dos máquinas, y una no cumplía con todos los requisitos del pliego[206].

(159) Tras el anuncio de la licitación el 10 de junio de 2014, el 23 de junio de 2014 el Director de General de Producción de ELECTRÉN convocó a directivos[207] de la UTE EUROCAT (de COBRA), COBRA, SEMI, SIEMENS e INABENSA,

---

[203] Contestación de ADIF al requerimiento de información (folios 16609 a 16610).

[204] Informe económico global de la licitación 2.14-20506.00 aportado por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 7476 a 7479).

[205] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12757, 12773 y 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26594 y 26595).

[206] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26299, 26512 y 26595).

[207] Gerente de la UTE EUROCAT (de COBRA), al Director de la División de Electrificación de COBRA, al Director de la División de Ferrocarriles de SEMI, al Responsable de Ventas de la División Mobility y al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS y al Director de la División Ferroviaria de INABENSA, a una reunión a celebrar el 25 de junio a las 9:00 horas en la sede de ELECTRÉN.

a una reunión el 25 de junio en la sede de ELECTRÉN, con el siguiente orden del día[208]:

"1. -Consensuar participación actual de cada empresa según los mantenimientos en vigor.

2. -Establecer posibles escenarios de reparto en base a varios criterios que se fijarán en dicha reunión".

(160) Tras la reunión celebrada el 25 de junio de 2014 entre los directivos[209] de ELECTRÉN, COBRA, SEMI, SIEMENS, INABENSA y ALSTOM[210], en la que acordaron los repartos de la licitación, se intercambiaron información, enviando el Director General de Producción de ELECTRÉN un correo electrónico ese mismo día a los anteriores directivos, adjuntando los documentos consensuados durante dicha reunión, denominados REPARTO MANTENIMIENTOS 1.pdf y REPARTO MANTENIMIENTOS 2.pdf, respectivamente[211]:

"Buenos días, adjunto remito documentos modificados según el dato facilitado por ALSTOM y lo acordado en la reunión de esta mañana."

---

[208] Correo electrónico de 23 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTOS OBRAS ALTA VELOCIDAD", recabado en la inspección de SIEMENS (folio 20954).

[209] Director de General de Producción de ELECTRÉN, el Director de la División de Electrificación de COBRA, el Director de la División de Ferrocarriles y el Delegado de Ferrocarriles de SEMI, el Responsable de Ventas de la División Mobility y el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS, el Director de la División Ferroviaria y Directora de Proyectos de Catenaria de INABENSA y un jefe de Proyecto de ALSTOM.

[210] Correo electrónico de 23 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTOS OBRAS ALTA VELOCIDAD", recabado en la inspección de SIEMENS (folio 20954); correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, INABENSA, SEMI, SIEMENS de 25 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTO" y documentos adjuntos "REPARTO MANTENMIENTOS 1.PDF" y "REPARTO MANTENIMIENTOS 2.PDF," recabados en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 17206 a 17211), SIEMENS (folios 20966 a 20971) y SEMI (folios 17882 a 17887).

[211] Correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, INABENSA, SEMI, SIEMENS de 25 de junio de 2014 con asunto "MANTENIMIENTO" y documentos adjuntos "REPARTO MANTENMIENTOS 1.PDF" y "REPARTO MANTENIMIENTOS 2.PDF", recabados en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 17206 a 17211), SIEMENS (folios 20966 a 20971) y SEMI (folios 17882 a 17887).

(161) En dichos documentos adjuntos se desglosan los contratos en vigor a fecha de junio de 2014 de ALSTOM, CITRACC, COBRA, EMTE (actualmente COMSA), CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, EYM, INABENSA, ISOLUX, NEOPUL, SEMI y SIEMENS en cada una de las licitaciones para el mantenimiento de la catenaria y las subestaciones en las líneas del AVE Madrid-Barcelona, Barcelona-Frontera francesa, Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga, Madrid-Valencia, Albacete-Alicante, Madrid-Valladolid y túneles de Guadarrama. También se calculan los porcentajes que corresponderían a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, SEMI y SIEMENS en caso de dividir la totalidad de las obras de mantenimiento calculadas entre dichas empresas.

(162) A efectos gráficos se reproduce parcialmente una de dichas tablas:[212]

[212] Documentos "REPARTO MANTENMIENTOS 1.PDF" y "REPARTO MANTENIMIENTOS 2.PDF" adjuntos al correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, INABENSA, SEMI, SIEMENS de 25 de junio de 2014 con asunto "MANTENIMIENTO", recabados en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 17206 a 17211), SIEMENS (folios 20966 a 20971) y SEMI (folios 17882 a 17887).

LINEA/TRAMO	% EN UTE				IMPORTES/TOTALES Y POR EMPRESAS				
	Catenaria	SS/EE	Cafef.Agujas	Protecc. Civil	Catenaria	SS/EE	Cafef.Agujas	Protecc. Civil	Total
Total Mantenimiento					Total correctivo	16.819.760,00 €	Total Canón	151.755.840,00 €	168.575.600,00 €
Madrid–Barcelona-Frontera-Zaragoza-Tardiente Tarragona-Vandellós						5.901.690,00 €		53.115.210,00 €	59.016.900,00 €
Barcelona-Figueras									
Madrid-Barcelona y Zaragoza-Tardienta									
Vandellós-Tarragona									
ALSTOM		33,34%	33,34%	16,67%	- €	5.434.496,68 €	577.315,44 €	288.657,72 €	6.350.469,84 €
CYMI		33,33%	33,33%	16,67%	- €	5.432.651,66 €	577.142,28 €	288.571,14 €	6.348.565,08 €
ET		33,33%	33,33%	16,67%	- €	5.432.651,66 €	577.142,28 €	288.571,14 €	6.348.565,08 €
SEMI	36,50%			18,25%	8.243.708,00 €	- €	- €	316.017,00 €	8.564.725,00 €
SIEMENS	25,40%	60,00%		12,70%	5.740.196,80 €	1.438.560,00 €	- €	219.913,20 €	7.398.670,00 €
INABENSA	20,95%	40,00%		10,43%	4.734.532,40 €	959.040,00 €	- €	181.385,10 €	5.874.957,50 €
EYM	17,15%			8,58%	3.875.762,60 €	- €	- €	148.484,70 €	4.024.247,50 €
ISOLUX	39,25%		39,25%	39,25%	2.490.451,75 €	- €	313.686,00 €	313.686,00 €	3.117.823,75 €
EMTE	22,50%		22,50%	22,50%	1.427.647,50 €	- €	179.820,00 €	179.820,00 €	1.787.287,50 €
NEOPUL	33,25%		33,25%	33,25%	2.427.000,75 €	- €	305.694,00 €	305.694,00 €	3.038.388,75 €
COBRA					- €	- €	- €	- €	- €
ELECNOR					- €	- €	- €	- €	- €
CITRACC					- €	- €	- €	- €	- €
COMUN					4.579.600,00 €	1.187.700,00 €	395.900,00 €	- €	6.163.200,00 €
Madrid-Sevilla-La Sagra-Toledo-Córdoba-Málaga					Total correctivo	4.135.409,00 €	Total Canón	37.227.600,00 €	41.364.009,00 €
ALSTOM		32,00%	32,00%	32,00%	- €	3.125.760,00 €	568.320,00 €	568.320,00 €	4.262.400,00 €
CYMI					- €	- €	- €	- €	- €
ET	16,50%				4.627.260,00 €	- €	- €	- €	4.627.260,00 €
SEMI		26,00%	26,00%	26,00%	- €	2.539.680,00 €	461.760,00 €	461.760,00 €	3.463.200,00 €
SIEMENS					- €	- €	- €	- €	- €
INABENSA					- €	- €	- €	- €	- €
EYM					- €	- €	- €	- €	- €
ISOLUX					- €	- €	- €	- €	- €
EMTE					- €	- €	- €	- €	- €
NEOPUL					- €	- €	- €	- €	- €

(163) Especial mención merece el fichero elaborado por el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario SIEMENS el 27 de junio de 2014, en el que plantea dos escenarios distintos para la UTE: uno formado por una UTE de 7 empresas y otro formado por una UTE de 6 empresas en la que no estaría INABENSA y en el que se observa cómo las empresas tenían capacidad para modificar los servicios que se les habían asignado a cada una de ellas para cuadrar sus porcentajes de participación, según fuesen 6 o 7 las empresas que formasen dicha UTE[213].

(164) El 30 de junio de 2014 una trabajadora del departamento legal de SIEMENS remitió al Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS un borrador de "Acuerdo de mantenimiento 10 años" en forma de acuerdo de UTE, mencionando expresamente el acuerdo existente con 4 de las 6 empresas para otros proyectos de mantenimiento de la electrificación ferroviaria[214]:

"Te adjunto el borrador del acuerdo de UTE para el proyecto de mantenimiento. He metido lo que acordamos, no quise meterle más cosas porque entiendo que fue el acuerdo que ya se tenía con 4 de las 6 empresas para otros proyectos".

(165) El 3 de julio de 2014, la Directora de Proyectos de Catenaria de INABENSA envió por correo electrónico a directivos[215] de ELECTRÉN, COBRA, ALSTOM, ELECNOR, SEMI, SIEMENS e INABENSA, la confirmación de los porcentajes de reparto consensuados para esta UTE[216]:

---

[213] Fichero "BENCHMARKING ELECTRIFICACION_v3.xls", recabado en la inspección de SIEMENS (folio 22309).

[214] Correo electrónico interno de SIEMENS de 30 de junio de 2014, con asunto "Acuerdo de mantenimiento 10 años" y documento adjunto "20140630_Convenio Interno UTE Mto 10 años_v1.docx" (folios 21019 a 21028), recabado en la inspección de SIEMENS.

[215] Director General y al Director General de Producción de ELECTRÉN, al Director General de Ferrocarriles de COBRA, al Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructuras de ALSTOM, al Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, al Director de División de Ferrocarriles de SEMI, al Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS y al Director de la División Ferroviaria de INABENSA.

[216] Correo electrónico de INABENSA a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, SEMI, SIEMENS de 3 de julio de 2014 con asunto "(MOU) Acuerdo de Ute - MANTENIMIENTOS", recabado en las inspecciones de SEMI (folios 17922 a 17923) y SIEMENS (folios 21080 a 21081).

Alstom media: 15,45%
Electren media: 14,85%
Semi media: 14,89 %
Siemens media: 15,36%
Inabensa media: 11,27%
Cobra media: 15,80%
Elecnor media: 12,37%

(166) Este acuerdo quedó perfectamente reflejado en un fichero que recogía pormenorizadamente los totales de todas las empresas del mercado de mantenimiento de electrificación ferroviaria, tanto en importes como en porcentajes, así como el posible reparto, igualmente en importes y porcentajes, que podría corresponder a cada una de estas 7 empresas en esa licitación en función de esos datos[217]:

[217] Fichero Excel "F_0010_DATOS MANTENIMIENTO_AVE_CAT_SSEE_rev02corregido.xls", recabado en la inspección de ELECTRÉN (folio 17366).

RESUMEN DATOS SEGÚN LICITACIÓN Y EJECUCIÓN ACTUAL

Totales por empresas (Importes)	Catenaria	SS/EE	Calef.Agujas	Protecc. Civil	Total	%	% socios
ALSTOM	2.841.000,00 €	14.108.588,40 €	1.367.635,44 €	1.078.977,72 €	19.396.201,56 €	11,51%	11,51%
CYMI	- €	6.141.385,80 €	577.142,28 €	288.571,14 €	7.007.099,22 €	4,16%	
ET	7.468.260,00 €	10.181.785,80 €	799.142,28 €	510.571,14 €	18.959.759,22 €	11,25%	11,25%
SEMI	14.755.155,09 €	2.539.680,00 €	1.164.519,86 €	1.480.536,86 €	19.939.891,81 €	11,83%	11,83%
SIEMENS	15.228.753,26 €	2.548.560,00 €	810.420,07 €	1.030.333,27 €	19.618.066,59 €	11,64%	11,64%
INABENSA	11.202.406,32 €	2.069.040,00 €	543.039,08 €	724.424,18 €	14.538.909,58 €	8,62%	8,62%
EYM	3.875.762,80 €	- €	- €	148.484,70 €	4.024.247,50 €	2,39%	
ISOLUX	2.490.451,75 €	3.729.600,00 €	313.686,00 €	313.686,00 €	6.847.423,75 €	4,06%	
EMTE	1.427.647,50 €	- €	179.820,00 €	179.820,00 €	1.787.287,50 €	1,06%	
NEOPUL	2.427.000,75 €	- €	305.694,00 €	305.694,00 €	3.038.388,75 €	1,80%	
COBRA	18.369.059,09 €	976.800,00 €	880.359,86 €	880.359,86 €	21.106.578,81 €	12,52%	12,52%
ELECNOR	11.554.128,00 €	4.102.560,00 €	213.120,00 €	213.120,00 €	16.082.928,00 €	9,54%	9,54%
CITRACC	2.641.375,44 €	1.953.600,00 €	652.421,13 €	652.421,13 €	5.899.817,70 €	3,50%	
COMUN	4.579.600,00 €	4.975.500,00 €	395.900,00 €	378.000,00 €	10.329.000,00 €	6,13%	
	98.860.600,00 €	53.327.100,00 €	8.202.900,00 €	8.185.000,00 €	168.575.600,00 €	100,00%	76,90%
Canón	88.974.540,00 €	47.994.390,00 €	7.382.610,00 €	7.404.300,00 €	151.755.840,00 €	90,02%	**1,26878859**
Correctivo	9.886.060,00 €	5.332.710,00 €	820.290,00 €	780.700,00 €	16.819.760,00 €	9,98%	**K corrector**

Totales por empresas (%)	Catenaria	SS/EE	Calef.Agujas	Protecc. Civil	Total
ALSTOM	2,87%	26,46%	16,67%	13,18%	11,51%
CYMI	0,00%	11,52%	7,04%	3,53%	4,16%
ET	7,55%	19,09%	9,74%	6,24%	11,25%
SEMI	14,93%	4,76%	14,20%	18,09%	11,83%
SIEMENS	15,40%	4,78%	9,88%	12,59%	11,64%
INABENSA	11,33%	3,88%	6,62%	8,85%	8,62%
EYM	3,92%	0,00%	0,00%	1,81%	2,39%
ISOLUX	2,52%	6,99%	3,82%	3,83%	4,06%
EMTE	1,44%	0,00%	2,19%	2,20%	1,06%
NEOPUL	2,45%	0,00%	3,73%	3,73%	1,80%
COBRA	18,58%	1,83%	10,73%	10,76%	12,52%
ELECNOR	11,69%	7,69%	2,60%	2,60%	9,54%
CITRACC	2,67%	3,66%	7,95%	7,97%	3,50%
COMUN	4,63%	9,33%	4,83%	4,62%	6,13%
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Posible Reparto (Importes)	Catenaria	SS/EE	Calef.Agujas	Protecc. Civil	Total
ALSTOM	3.694.188,92 €	18.345.579,35 €	1.778.353,99 €	1.403.008,64 €	25.221.130,90 €	14,96%	
CYMI							
ET	9.711.074,74 €	13.239.507,32 €	1.039.135,01 €	663.902,23 €	24.653.619,30 €	14,62%	
SEMI	19.186.318,35 €	3.302.378,64 €	1.514.240,19 €	1.925.161,17 €	25.928.098,34 €	15,38%	
SIEMENS	19.802.144,15 €	3.313.925,42 €	1.053.799,66 €	1.339.755,63 €	25.509.624,86 €	15,13%	
INABENSA	14.566.633,34 €	2.690.399,38 €	706.120,71 €	941.978,10 €	18.905.131,53 €	11,21%	
EYM							
ISOLUX							
EMTE							
NEOPUL							
COBRA	23.885.524,30 €	1.270.145,63 €	1.144.743,28 €	1.144.743,28 €	27.445.156,49 €	16,28%	
ELECNOR	15.023.981,57 €	5.334.611,65 €	277.122,68 €	277.122,68 €	20.912.838,58 €	12,41%	
CITRACC							
COMUN							
	105.869.865,37 €	47.496.547,38 €	7.513.515,52 €	7.695.671,72 €	168.575.600,00 €	100,00%	

Posible Reparto (%)	Catenaria	SS/EE	Calef.Agujas	Protecc. Civil	Total	% Actual	% MEDIO
ALSTOM	3,49%	38,63%	23,67%	18,23%	14,96%	15,95%	15,45%
CYMI							
ET	9,17%	27,87%	13,83%	8,63%	14,62%	15,07%	14,85%
SEMI	18,12%	6,95%	20,15%	25,02%	15,38%	14,41%	14,89%
SIEMENS	18,70%	6,98%	14,03%	17,41%	15,13%	15,59%	15,36%
INABENSA	13,76%	5,66%	9,40%	12,24%	11,21%	11,32%	11,27%
EYM							
ISOLUX							
EMTE							
NEOPUL							
COBRA	22,56%	2,67%	15,24%	14,88%	16,28%	15,32%	15,80%
ELECNOR	14,19%	11,23%	3,69%	3,60%	12,41%	12,34%	12,37%
CITRACC							
COMUN							
	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

(167) A esta licitación presentaron ofertas dos UTE. La UTE AVE ENERGÍA formada por ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, SEMI y SIEMENS por un importe de 155.088.109,44 euros (sin IVA), y la UTE formada por CITRACC (entonces BALFOUR), EMTE (actual COMSA), CYMI, EYM, FCC, ISOLUX, NEOPUL y VIMAC por un importe de 153.235.220,40 euros (sin IVA) (estas empresas no forman parte del acuerdo).

(168) Dado que el importe ofertado por la otra UTE fue inferior, la licitación fue inicialmente adjudicada el 19 de diciembre de 2014 a la UTE formada por las 8 empresas. Sin embargo, tras un proceso contencioso de anulación de esa adjudicación previa, ADIF la adjudicó el 27 de marzo de 2015 a la UTE AVE ENERGÍA, resolución que fue confirmada por el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales el 15 de mayo de 2015[218].

e. Otros acuerdos de reparto entre los miembros de la UTE AVE ENERGIA

(169) Tras la adjudicación de la licitación a la UTE AVE ENERGÍA, dicha UTE gestiona la mayor parte de los recursos materiales necesarios para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en las líneas de alta velocidad ferroviaria española, dado que la citada licitación supone dicho mantenimiento por un plazo de 10 años.

(170) Sin embargo, tras una reunión el 31 de marzo de 2015, el Director General de Producción de ELECTRÉN remitió un correo electrónico al Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructuras de ALSTOM, al Director General de Ferrocarriles de COBRA, al Director de la División de Ferrocarriles de SEMI, al Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, al Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS, al Director de la División Ferroviaria de INABENSA y al Director General de ELECTRÉN recordándoles las posibles obras de mantenimiento tanto de subestaciones como de catenarias en líneas de alta velocidad que podrían

[218] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 7293, 7294, 7492, 7538 y7555).

ser repartidas entre ellas en el futuro. Adjuntó un fichero Excel en el que se relacionan dichas licitaciones[219].

(171) En un correo interno de SIEMENS se analiza la situación ante esas futuras obras de mantenimiento de alta velocidad y se indica que[220]:

"<Director General División MOL> quiere seguir en este grupo y tampoco cree que sea un problema de competencia con 9 empresas más y la presencia masiva de empresas en convencional, para ello mañana tendremos reunión a las 12:30h a alto nivel con <Director General División MOL> y (…)".

(172) A estos efectos, se acordó que los medios y recursos que habían sido aportados a la UTE AVE ENERGÍA por las empresas que forman dicha UTE pudieran ser utilizados por esas empresas en la presentación de ofertas a otras licitaciones que fueran convocados en el futuro. Ello se confirma en un correo electrónico interno de ALSTOM de 17 de noviembre de 2015 que adjunta un fichero Excel con simulaciones de reparto global entre las citadas 7 empresas, que se identifican por sus iniciales -ALSTOM (A), COBRA (C), ELECNOR (ELN), ELECTRÉN (ELC), INABENSA (I), SEMI (SE) y SIEMENS (SI)-, en función de las facturaciones obtenidas por cada una de ellas en las licitaciones del mantenimiento de los sistemas de electrificación de las líneas AVE de Valladolid-León, Antequera-Granada y Monforte del Cid-Murcia[221].

(173) Para el uso de los recursos de la UTE AVE ENERGIA se estableció un *modus operandi* acordado por todos sus miembros. El mismo implicaba una facturación del 3% de la producción real de la UTE en el mes anterior. Se instrumentaría mediante un pedido lanzado por esta a los socios por dicho importe, como se constata en este correo remitido en julio de 2015 por

---

[219] Correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, INABENSA, SEMI y SIEMENS de 31 de marzo de 2015 con asunto "FW: POSIBLES FUTURAS OBRAS MANTENIMIENTO ALTA VELOCIDAD" y documento adjunto "NUEVOS MANTOS AVE.xls" (folios 21523 y 21524), recabado en la inspección de SIEMENS.

[220] Correo electrónico interno de SIEMENS de 8 de abril de 2015, con asunto "RE: Reunión con socios UTE Alta Velocidad" (folio 21577), recabado en la inspección de SIEMENS.

[221] Correo electrónico interno de ALSTOM de 17 de noviembre de 2015 con adjunto "3.xlsx" (folios 12838 a 12846), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

SIEMENS a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA y SEMI[222]:

"Estimados todos,

Habiendo recibido el OK de todos los socios propongo lo siguiente:

Cada mes se facturará el 3% de la producción real de la UTE en el mes anterior. Dato que aportará la administración a cada socio respetando el porcentaje accionarial en la UTE.

Inicialmente la administración de la UTE lanzará un pedido a cada socio por el 3% del importe del canon (sin incluir los variables) siguiendo un criterio de prudencia.

Os ruego de nuevo validéis esta forma de proceder si os parece oportuna

Un saludo y gracias por la agilidad en vuestras respuestas (…)".

(174) Por tanto, los miembros de la UTE AVE ENERGIA acordaron que los recursos así utilizados se compensarían a la UTE con el equivalente al 25% del valor real de dicho recurso (es decir, con una bonificación del 75% sobre su coste real), como se confirma en correos electrónicos internos de ALSTOM de 5 de diciembre de 2015[223].

(175) En aplicación de este acuerdo, se mantuvieron conversaciones en el seno de la UTE AVE ENERGIA (denominada en ocasiones UTE mantenimiento) sobre la utilización de los recursos materiales en relación con las siguientes licitaciones:

---

[222] Correo electrónico de SIEMENS a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA y SEMI de 15 y 16 de julio de 2015, y los recibidos en contestación a éstos de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, SEMI y SIEMENS de 16 de julio de 2015 y de SEMI a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA y SIEMENS de 16 de julio de 2015, con asunto "RE: Propuesta de reparto del 3% en concepto de gastos de estructura UTE MANTENIMIENTO AVE ENERGIA: CONCRETANDO EL MODUS OPERANDI", recabados en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 17256 a 17258), SEMI (folios 17997 a 17803) y SIEMENS (folios 21821 a 21826).

[223] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 5 de diciembre de 2015 con asunto "Mantenimientos" (folio 12852), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

a) Licitación para el mantenimiento de las instalaciones de la catenaria y sistemas asociados de la línea de AVE Antequera Santa Ana–Granada (2015)

(176) La licitación fue publicada el 27 de octubre de 2015, con un presupuesto de 2.846.400 euros, presentándose estas ofertas el 15 de diciembre de 2015[224]:

1. UTE integrada por ALSTOM y ELECNOR, oferta de 1.895.702,40 euros.
2. VIMAC, oferta de 1.703.181,08 euros.
3. UTE formada por NEOPUL y EMTE (actual COMSA), por 1.963.000 euros.
4. UTE de CITRACC, CYMI, EYM e ISOLUX, oferta de 1.845.929,36 euros.
5. UTE de COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS, por 2.248.656 euros.

(177) Las empresas integrantes de la UTE AVE ENERGÍA quedaron integradas en 2 UTE: una formada por COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS y la otra integrada por ALSTOM y ELECNOR, ya que INABENSA debido a la situación concursal en la que se encontraba en ese momento, no participó en esta licitación, acordándose que fuera subcontratista nominado, con el fin de evitar así complicaciones administrativas y legales, pero garantizando de este modo su colaboración[225].

(178) En la preparación de la oferta de la UTE de ALSTOM y ELECNOR se constatan ciertas dificultades a la hora de llevar a cabo el reparto de cargos. El Delegado de Ferrocarriles de ELECNOR recuerda al Jefe de Proyecto

[224] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 8153 a 8165).

[225] Correo electrónico de INABENSA a ALSTOM, ELECNOR de 2 de diciembre de 2015, con asunto" Proposición Ofertas Mtto's Antequera-Granada y Monforte-Murcia"; correo electrónico de ALSTOM a ELECNOR e INABENSA de 2 de diciembre de 2015, con asunto" RE: Proposición Ofertas Mtto's Antequera-Granada y Monforte-Murcia"; correo electrónico interno de ALSTOM de 2 de diciembre de 2015 con asunto" RV: Proposición Ofertas Mtto's Antequera-Granada y Monforte-Murcia" (folios 3145, 3146), recabados en la inspección de ALSTOM.

de ALSTOM que el objetivo final para esta licitación era que aunque lo ganase alguna de las empresas miembros de la UTE la gestión del proyecto la haría la UTE AVE ENERGÍA o UTE de mantenimiento[226]:

"(…) la idea es que el Antequera lo gane nuestro grupo e intentemos que realice la gestión del proyecto la ute de mantenimiento por lo que lo normal es que (…) terminara siendo el jefe de obra si va todo bien, por lo que no entiendo el motivo de la propuesta de cambio. Por favor explícame vuestros motivos porque parecen ilógicos con el plan previsto o he entendido algo mal (…)".

(179) ALSTOM responde al citado correo ese mismo día reconociendo el objetivo de compartir dicho proyecto con el resto de empresas miembros de la UTE AVE ENERGÍA y señalando que las condiciones recogidas en la oferta presentada no serían reales[227]:

"(…) sí, tienes razón. Al final ese es el objetivo y el Jefe de Mto. que se propusiese desde Alstom sería sólo en el papel.

Es posible que la UTE no pueda llevar la administración central (sí la de campo) y en Alstom no es habitual llevar estas tareas.

Por favor, intenta sacar un hueco para dar un toque al <Director de Operaciones de ALSTOM>, que es quien ha estado en las reuniones sobre este tema y lo cerráis (...)".

(180) En la preparación de la oferta de la UTE formada por ALSTOM y ELECNOR, ALSTOM incluyó la utilización de recursos bonificados de la UTE AVE ENERGÍA[228], tal y como se había acordado entre los miembros

[226] Correo electrónico de ELECNOR a ALSTOM de 2 de diciembre de 2015 (folio 12847), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[227] Correo electrónico de ALSTOM a ELECNOR de 2 de diciembre de 2015, con asunto "RE: Oferta Mtos Antequera- Granada y Monforte del Cid - Murcia, Nudo de la Encina- Torrent" (folio 12847), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[228] Correo electrónico interno de ALSTOM de 10 de diciembre de 2015, con asunto "Propuesta de cierre LAC Antequera-Granada" y documento adjunto "Copia de Costes Mant Antequera-Granada V3.xls", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa y recabado también en la inspección realizada en la sede de dicha empresa (folios 3185, 3186, 12853 y 12854).

de la citada UTE, como expresamente se constata en el siguiente correo electrónico remitido a ELECNOR el 11 de diciembre de 2015, aludiendo expresamente a la "optimizaciones posibles"[229]:

"(…) Adjuntamos fichero de cierre con las siguientes reflexiones para vuestros comentarios:

1. Pestaña Cierre UTE: Con todas las optimizaciones posibles (coste del 25% de aquellas unidades / servicios susceptibles de realizar sinergia) con una baja de 36,64, nuestra recomendación es quedarnos en una baja de un 28,64 %, Incluyendo una dotación en concepto de reservas para habilitaciones y horas extras

2. Pestaña simulación Competencia: Aquí podréis visualizar que con los importes mínimos (8.000 € dresina) y la dotación de personal que exige el pliego la competencia no podría/debería afrontar una baja nunca superior al 33,34 % lo que le supondría un MB del 8% que son las tasas mínimas en este caso de Isolux

3. Histórico: La baja media del Mto de LAC del Valladolid -Burgos fue del 22%

La idea es firma el precio el lunes en las oficinas de Alstom".

(181) Por su parte, siguiendo lo acordado, el 14 de diciembre de 2015 INABENSA remitió por correo electrónico a ALSTOM y ELECNOR dos modelos de carta de oferta y un compromiso de medios a poner a disposición de la UTE ALSTOM-ELECNOR, en caso de resultar adjudicataria de la obra[230].

(182) Los otros miembros de la UTE AVE ENERGÍA que presentaron oferta en esta licitación en otra UTE, la constituida por COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS, no incluyeron en su oferta los recursos de la UTE AVE

[229] Correo electrónico de ALSTOM a ELECNOR de 11 de diciembre de 2015 con asunto "Propuesta de cierre LAC Antequera-Granada" y documento adjunto "Copia de Costes Mant Antequera-Granada V3.xls" (folios 2597 a 2598), recabado en la inspección de ELECNOR.

[230] Correo electrónico de INABENSA a ALSTOM y ELECNOR de 14 de diciembre de 2015, con asunto "Adif - Mtto LAC Antequera-Granada - Carta de oferta" y documentos adjuntos "Carta compromiso Mtto LAC Antequera-Granada.pd", "Carta oferta_opción 1.pdf" y "Carta oferta_opción 2. pd" (folios 2611 y 2621 a 2623), recabado en la inspección de ELECNOR.

ENERGÍA bonificados, por lo que presentaron una oferta económica menos competitiva tal y como reconoce el Gerente de dicha UTE[231].

(183) El 16 de diciembre de 2016 esta licitación fue finalmente desestimada por ADIF al no estar terminada la construcción de la línea área de contacto[232].

b) *Licitación para el mantenimiento de las instalaciones de la LAC, sistemas asociados de la línea de AVE Monforte del Cid-Murcia y nudo de La Encina-Torrent (2015)*

(184) La licitación fue publicada el 29 de octubre de 2015 y las ofertas fueron presentadas el 18 de diciembre de 2015. El presupuesto de ADIF para la misma era de 5.692.800 euros. A esta licitación se presentaron las siguientes ofertas[233]:

1. UTE integrada por ALSTOM y ELECNOR, oferta de 4.537.161,60 euros.
2. VIMAC, oferta de 3.244.547,51 euros.
3. UTE formada por NEOPUL y EMTE (actual COMSA), por 3.558.000 euros.
4. UTE de CITRACC (antes BALFOUR), CYMI, EYM e ISOLUX, oferta de 3.330.352,21 euros.
5. UTE de COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS, por 4.320.835,20 euros.
6. ACCIONA INFRAESTRUCTURAS, S.A., oferta de 5.105.303,04 euros.

---

[231] Correo electrónico del Gerente UTE MTO AVE ENERGÍA a COBRA, ELECTRÉN, SEMI, SIEMENS y a la UTE SISECAT el 10 de diciembre de 2015 al, con asunto "Presupuestos ofertas Mto. Antequera-Granada y Monforte-Murcia / La Encina-Tórrent" y documentos adjuntos "Estudio Económico. Alicante-Murcia, La Enc-T.Rev1.xlsx ", "Estudio Económico. Antequera-Granada.Rev1.xlsx", recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18815 a 18817) y SIEMENS (folios 21946 y 21947).

[232] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado ((folios 8166 y 8167).

[233] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 8060 a 8068).

(185) Al igual que en la licitación de la línea Antequera-Granada, las empresas integrantes de la UTE AVE ENERGÍA quedaron divididas en 2 UTE: una formada por COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS, y la otra por ALSTOM y ELECNOR, y también INABENSA, aunque debido a la situación concursal en la que se encontraba en ese momento, se acordó que fuera subcontratista nominado, garantizando de este modo su colaboración[234].

(186) En este caso, a diferencia de la anterior licitación, la oferta presentada por la UTE integrada por ALSTOM y ELECNOR no incluyó la utilización de recursos bonificados de la UTE AVE ENERGÍA, sino que los recursos fueron computados en su oferta a su valor real[235].

(187) Por el contrario, la oferta presentada por la UTE de COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS sí que incluyó en sus cálculos recursos de la UTE AVE ENERGÍA, por lo que presentaron una oferta económica en condiciones muy ventajosas debido al uso de los medios y activos de dicha UTE, como se constata en el correo electrónico enviado el 10 de diciembre de 2015[236]:

"Adjunto presupuestos de las obras mencionadas. En cada caso se incluyen dos cuadros económicos considerando en ambos los actuales suplidos y por separado la ejecución de la obra de forma independiente al actual Mto. (para referencia de costo) y la ejecución integrada en el actual contrato con un cargo de 25 % de los suplidos del Jefe de Mto. y Téc. Cal, PRL, ADM y M.A.

En todos los casos se ha asumido facturar el 100% de la partida del correctivo con sus costos correspondientes.

---

[234] Cadena de correos electrónicos de 2 de diciembre de 2015 entre ALSTOM, INABENSA y ELECNOR, con asunto "RE: Proposición Ofertas Mtto´s Antequera-Granada y Monforte-Murcia" (folios 3145 a 3146), recabado en la inspección de ALSTOM.

[235] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12793).

[236] Correo electrónico del Gerente UTE MTO AVE ENERGÍA a COBRA, ELECTRÉN, SEMI, SIEMENS y a la UTE SISECAT de 10 de diciembre de 2015, con asunto "Presupuestos ofertas Mto. Antequera-Granada y Monforte-Murcia/La Encina-Tórrent" y documentos adjuntos "Estudio Económico. Alicante-Murcia, La Enc-T.Rev1.xlsx" "Estudio Económico. Antequera-Granada.Rev1.xlsx", recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18815 a 18817) y SIEMENS (folios 21946 y 21947).

Para el cierre económico de la oferta Monforte - Murcia / La Encina-Torrent, y firma de documentos por parte de los responsables correspondientes, se convoca reunión en fecha jueves 17 de diciembre a las 18:30 H en las oficinas centrales de Electren.

La firma de los documentos de la oferta Antequera - Granada está prevista en fecha lunes 14 de diciembre, por la tarde, en las oficinas centrales de Electren".

(188) Como se indicaba en dicho correo, se adjuntaban los presupuestos de las dos obras mencionadas, incluyendo dos cuadros económicos y, en concreto, en el cuadro relativo a esta licitación para el mantenimiento de la línea de AVE Monforte del Cid-Murcia y nudo de La Encina-Torrent, se indican las previsiones económicas de estas empresas -COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS-, que son considerablemente mejores al incluir los recursos de la UTE AVE ENERGÍA, en la medida en que con ellos se reducían los costos del mantenimiento sobre los precios contenidos en el pliego de presupuestos de ADIF, con lo que su margen de beneficios se veía incrementado a lo largo de los 4 años de duración del mantenimiento en más de 10 puntos (en torno a 600.000 euros)[237].

(189) A pesar de la coordinación de las ofertas descritas, la licitación fue finalmente adjudicada por ADIF a la UTE integrada por CITRACC (antes BALFOUR), CYMI, EYM e ISOLUX, por un importe de 3.330.352,21 euros, mucho menor al ofrecido por la UTE de COBRA, ELECTRÉN, SEMI y SIEMENS, por 4.320.835,20 euros y más aún en comparación con la oferta de la UTE integrada por ALSTOM y ELECNOR, por 4.537.161,60 euros[238].

[237] Documento adjunto "Estudio Económico. Alicante-Murcia, La Enc-T.Rev1.xlsx" al correo electrónico del Gerente UTE MTO AVE ENERGÍA a COBRA, ELECTRÉN, SEMI, SIEMENS y a la UTE SISECAT de 10 de diciembre de 2015, con asunto "Presupuestos ofertas Mto. Antequera-Granada y Monforte-Murcia/La Encina-Tórrent", recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18815 y 18816) y SIEMENS (folios 21946 y 21947).

Y documentos adjuntos "Estudio Económico. Alicante-Murcia, La Enc-T.Rev1.xlsx" "Estudio Económico. Antequera-Granada.Rev1.xlsx", recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18815 a 18817) y SIEMENS (folios 21946 y 21947).

[238] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 7990 a 7994).

f. Licitaciones de menor cuantía de octubre de 2015 y marzo de 2016

(190) ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, SEMI y SIEMENS, socias de la UTE AVE ENERGÍA, desarrollaron un mecanismo de reparto de licitaciones de menor cuantía convocadas el 10 de junio por ADIF. Así, cuando más de una de estas 7 empresas estaban interesadas en participar en dichas licitaciones, se realizaba un sorteo entre ellas para determinar qué oferta resultaría ganadora y una vez determinada la empresa que debería resultar adjudicataria de la licitación en cuestión, el responsable de la UTE elaboraba el presupuesto o estudio económico de la oferta ganadora y el resto de las empresas elaboraban las ofertas de cobertura o acompañamiento a presentar para asegurar su adjudicación. A cambio de lo anterior, la empresa potencialmente adjudicataria acordaba subcontratar el 95% de valor del trabajo en cuestión a la UTE AVE ENERGÍA, reservándose el 5% como remuneración.

(191) Las licitaciones repartidas entre los socios de la UTE AVE ENERGÍA fueron la licitación de octubre de 2015 para la **acometida al edificio técnico de Venta La Inés**, restringida a las empresas de la UTE AVE ENERGÍA, por un importe máximo de 19.243 euros, en la que COBRA resultó adjudicataria, subcontratando posteriormente a la UTE AVE ENERGÍA, y la licitación de 17 de marzo de 2016 para la **obra del Telemando de seccionadores para talleres**, restringida a las empresas de la UTE AVE ENERGÍA, por un importe de 129.954,66 euros, que fue adjudicada a ELECTRÉN, que posteriormente subcontrató a la UTE AVE ENERGÍA[239].

(192) Las empresas intentaron también repartirse las siguientes licitaciones, de acuerdo con la información aportada por ALSTOM y SIEMENS[240]:

- Licitaciones convocadas en diciembre de 2013 para la construcción de las infraestructuras de la LAC y sistemas asociados de las líneas AVE de Venta de Baños-Burgos del Corredor Norte Noroeste.

- Licitación para la construcción y el mantenimiento de las subestaciones eléctricas del tramo Valladolid-León y Venta de Baños-Burgos.

[239] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12737 a 12739).

[240] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12762 a 12786) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298).

- Licitaciones para los proyectos de electrificación en colaboración público privada licitados por ADIF entre febrero y marzo de 2011 (Olmedo-Orense y Albacete-Alicante), y

- Licitación para la construcción de la catenaria de la línea AVE Olmedo-Zamora-Pedralba (2013-2014).

(193) En conclusión, las empresas habrían adoptado acuerdos de reparto desde abril de 2008 hasta marzo de 2016 de al menos 24 licitaciones, con un presupuesto total de licitación de 1.108.946.332 euros, siendo el importe de adjudicación a las empresas de estos acuerdos de 837.836.625 euros (correspondiente a 14 licitaciones finalmente adjudicadas).

En el **anexo II** a la presente resolución consta un cuadro que contiene información sobre las licitaciones que han sido objeto de reparto por las empresas.

4. EN RELACIÓN CON EL REPARTO DE LICITACIONES DE EQUIPOS ELECTROMECÁNICOS

(194) Los primeros hechos acreditados en relación con acuerdos de reparto de este tipo de licitaciones datan de los años 2004 y 2005, cuando las empresas COBRA, CYMI, ISOLUX y ESPELSA adoptaron acuerdos para repartirse la subcontratación de las obras de la construcción del túnel de Guadarrama[241]. El acuerdo de reparto se produjo entre COBRA, CYMI y ESPELSA en diciembre de 2004[242], sumándose ISOLUX en octubre de 2005[243].

(195) Varios años más tarde, las empresas ALSTOM e INDRA se repartieron la licitación para el **mantenimiento de los túneles de la línea AVE Madrid-Valladolid, incluyendo los túneles de Guadarrama**. En relación con ello,

---

[241] Las UTE encargadas de las obras eran las constructoras NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS, S.A.-DRAGADOS CONSTRUCCIÓN P.O, S.A.-TECSA, S.A. (lote 1) y la de GUINOVART (actual EYM)-EMTE (actual COMSA)-SACYR-OHL-HOCHTIEF (lote 2), las cuales necesitaban subcontratar las obras a terceras empresas.

[242] Documento de 28 de diciembre de 2004 “ACUERDO DE COLABORACION 28.12.2004.doc” (folios 18864 a 18867), recabado en la inspección de COBRA.

[243] Documento de 28 de octubre de 2005 “Anexo1 CYMI-ESPELSA-COBRA-ISOLUX.doc” (folio 18868), recabado en la inspección de COBRA.

consta un correo electrónico interno de ALSTOM de 13 de marzo de 2012, en el que se señala lo siguiente[244]:

"*Como sabes se presentarán dos ofertas por un lado Indra y por otro nosotros, aunque la realización es la misma (con pequeñas variaciones) por tanto es necesario que la parte técnica lo desarrolle aquella empresa más especialista por tanto que Indra desarrolle Radio y Prosegur PCI (mándale la plantilla para que sobre la misma te desarrollen todo)*".

(196) El 24 de abril de 2012 el Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM informó al Presidente de ALSTOM de la oferta presentada, señalando que tendrían mejor nota técnica que INDRA y, por tanto, al contrario de lo que pensaban, irían ellos con la mayor baja, dándole entonces el Presidente instrucciones sobre el margen bruto de dicha oferta, señalando expresamente "GM al 12% por favor"[245].

(197) En relación con las obras relacionadas con **elementos electromecánicos a realizar en el túnel de Girona**, que ofertaba la UTE constructora FCC-TECSA-DRAGADOS, el 15 de marzo de 2012 el Director de Operaciones de ALSTOM informó a otro directivo de dicha empresa indicándole los criterios de confección de la oferta, con una margen del 20%, y que una vez preparada ésta, debía cotejarla con la de INDRA, que le iba a facilitar el Jefe de Proyecto de ALSTOM[246]:

"(…) es necesario que para el miércoles (día 21) tengas integrado el precio de la oferta de Girona (que te pasara Jefe Proyecto de ALSTOM) hoy mismo)

Los criterios de confección del precio son:

[244] Correo electrónico interno de ALSTOM de13 de marzo de 2012, con asunto "Desarrollo técnico y valoración de recursos Túneles Guadarrama", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12816).

[245] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 24 de abril de 2012, con asunto "Re: Oferta Mantenimiento Túneles Madrid-Valladolid" (folios 12816 y 12817), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[246] Correo electrónico interno de ALSTOM de 15 marzo de 2012, con asunto "Consolidación de precios AVE GIRONA" (folio 12818), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

Se utilizará la base de "costes reales " que hemos tenido del Orense-Santiago para aquel alcance que sea igual.

- Para unidades de obra que tienen alguna diferencia (ejem puertas) ponemos la oferta de Gunnebo. (…)

- Por un margen del 20 %

Crea un libro más repartiendo el importe del margen y los indirectos de forma proporcional en todas las unidades que ofertamos (esta será la oferta que presentaremos)

Cuando tengas la oferta de la base de costes preparada por favor coteja unidad a unidad con el precio de la oferta de INDRA (te lo pasara Jefe Proyecto de ALSTOM) para conocer donde están las diferencias"

(198) El 29 de marzo de 2012, se elaboró el presupuesto con precios actualizados para el 30% de margen sobre venta y en coordinación con la oferta a presentar por INDRA[247]:

"(…) Como comentamos ayer, aquí tienes la "foto" de la oferta a presentar a la UTE FCC-Tecsa-Dragados.

El precio está coordinado con Indra (ellos han marcado un margen del 27 sobre la venta VS nosotros que vamos al 30%)

Los costes han sido contrastados y no hay ningún ítem inventado.

Te agradecería si lo ves adecuado que me dieses luz verde para mandarlo mañana (…)".

(199) El 30 de marzo de 2012, el Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM informó al Presidente de ALSTOM de la oferta presentada y que la misma formaba parte de una estrategia conjunta con

[247] Correo electrónico interno de ALSTOM de 29 marzo de 2012, con asunto RV: Oferta túneles AVE GIRONA" y documentos adjuntos "Presupuestos-Tunel_Gerona.xlsx; Presupuestos-Tunel_Gerona-Partidas.pdf" y "Presupuestos-Tunel_Gerona-Resumen.pdf", aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa y recabados en su inspección (folios 2810, 2811 y 12819).

la del mantenimiento de los túneles de la línea Madrid-Valladolid con INDRA[248]:

"(…) Adjunto TCS para la oferta que te comente ayer de los túneles de Gerona.

Le fecha de entrega será la semana después de Semana Santa, seguramente el martes 10.

Tal como anticipado ayer, está incluida en una estrategia conjunta con la del Mantenimiento de los túneles de la LAV Madrid Valladolid, con Indra (…)".

(200) Respecto de la licitación para el **mantenimiento de los túneles Ourense-Santiago**, fue publicada el 28 de diciembre de 2010, con presupuesto base de licitación de 27.336.554,32 euros y las ofertas fueron presentadas el 17 de febrero de 2011. Su plazo de ejecución era de 7 meses para la obra y de 36 meses para el mantenimiento.

(201) Este contrato fue adjudicado el 29 de abril de 2011, a la UTE formada por ALSTOM, INDRA SISTEMAS e INDRA SISTEMAS DE SEGURIDAD, que presentó una oferta de 20.606.294,65 euros. La vigencia de este contrato expiraba en marzo de 2015 si bien, dado que había presupuesto reservado para que la UTE pudiese realizar el mantenimiento unos meses adicionales, realizó estas tareas hasta julio de 2015.

(202) Tras finalizar el citado plazo, ADIF acordó la extensión del contrato, por lo llevó a cabo 4 nuevas licitaciones que daban continuidad al mantenimiento de los túneles Ourense- Santiago. Cada uno de los contratos tuvo un mes de duración (de agosto a noviembre de 2015) y para ello ADIF decidió remitir invitaciones a ALSTOM e INDRA para que presentasen ofertas a cada una de las 4 licitaciones[249]. Ante esta situación, ALSTOM e INDRA

[248] Correo electrónico interno de ALSTOM de 30 marzo de 2012, con asunto "RV: Oferta túneles AVE GIRONA" y documento "Tender Control Sheet_Tuneles AVE Girona.xls" (folios 12820 y 12821), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[249] Correos electrónicos entre INDRA y ALSTOM de 28 de julio de 2015, con asunto "RE: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO SEPTIEMBRE" e interno de ALSTOM de 26 de junio de 2015 con asunto "RV: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE

coordinaron sus estrategias para repartirse estas cuatro prórrogas convocadas para la extensión del mantenimiento de los túneles, dos para cada una de ellas. Así, tras enviar ADIF el 23 de junio de 2015 carta de invitación para la primera prórroga, el Director de Operaciones de ALSTOM solicitó a su Responsable de Ofertas que presentara a ADIF la oferta a la primera prórroga del contrato en los siguientes términos[250]:

"(…) El lunes debemos remitir esta oferta, me ha llamado Adif que le urge, debemos enviarla antes de las 12:00 del lunes

Esta el asunto coordinado con Indra.

El precio de Alstom debe ser 57.950 €, solo debemos mandar la proposición económica (…)".

(203) Posteriormente, el 28 de julio de 2015 ADIF envió una nueva carta de invitación, correspondiente a la prórroga del mes de septiembre de 2015, con fecha para presentar ofertas de 7 de agosto de 2015. INDRA remitió ese mismo día un correo electrónico a ALSTOM señalando lo siguiente[251]:

"(…) Esto no es algo parecido o lo mismo que lo que nos adjudicaron el otro día??"

(204) A lo que ALSTOM contestó a INDRA[252]:

"Correcto,

Pero del mes de septiembre, como ya hablamos (…)".

LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO" (folios 12800 a 12803), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[250] Correo electrónico interno de ALSTOM de 26 de junio de 2015 (folio 12801), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[251] Correo electrónico de INDRA a ALSTOM de 28 de julio de 2015, con asunto:"RV: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO SEPTIEMBRE" (folio 12802), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[252] Correo electrónico de ALSTOM a INDRA de 28 de julio de 2015 (folio 12802), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

(205) En relación con esta prórroga consta, además, un correo electrónico de INDRA a ALSTOM en el que le indica que "*Tenemos que determinar el precio a poner (…)*"[253].

(206) En ese caso la oferta de INDRA sería inferior en 50 euros al presupuesto base, siendo ALSTOM la adjudicataria con una baja de 100 euros, como se constata en el correo electrónico interno de ALSTOM de 29 de julio de 2015[254]:

"(…) Tomando como base la oferta realizada el mes pasado, te mando la proposición económica para tu OK, nosotros 100 € más baratos que ppto. e INDRA sería 50 € (…)".

(207) La información facilitada por ADIF durante la instrucción confirma que en esa segunda prórroga la oferta de ALSTOM fue de 57.300 euros, mientras que la de INDRA fue superior en 50 euros, 57.350 euros e idéntico proceder tuvo lugar en las restantes prórrogas. Así, la oferta de ALSTOM para la tercera prórroga fue de 57.396,22 euros, inferior en apenas 5,80 euros a la de INDRA que fue de 57.402,02 euros, mientras que en la cuarta prórroga la oferta de ALSTOM fue de 57.257,02 euros, superior en 55 euros a la de INDRA que fue de 57.202,02 euros[255], tal y como acordaron previamente entre ellas.

(208) Por último, consta un reparto entre ALSTOM, INDRA y ELECNOR de la licitación privada de la UTE ACCIONA-GHELLA (AGJV) para la **realización de los sistemas de electrificación y elementos electromecánicos en un túnel de una línea de alta velocidad en Noruega (Proyecto Follo Line)** en 2015. Este reparto en un principio se realizó entre ALSTOM y ELECNOR, ya que dicha licitación únicamente preveía la ejecución de las obras de electrificación en el marco del proyecto Follo Line, pero tras incluir

[253] Correo electrónico de INDRA a ALSTOM de 28 de julio de 2015, con asunto:"RV: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO SEPTIEMBRE" (folio 12802), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[254] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 29 de julio de 2015 (folio 12800), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[255] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 7936, 7940, 7956, 7957, 7988 y 7989).

dicho proyecto también los sistemas electromecánicos se sumó INDRA a dicho reparto, de la mano de ALSTOM.

(209) En mayo de 2013, ELECNOR tuvo conocimiento por ACCIONA de que ésta iba a presentarse a la precalificación para la construcción de un túnel ferroviario de alta velocidad, proyecto Follo Line, que ofertaría en consorcio con GHELLA, y que ELECNOR sería subcontratista nominado[256].

(210) El 23 de marzo de 2015 la Administración Nacional Noruega de Ferrocarriles adjudicó este contrato a la UTE ACCIONA-GHELLA, por 8,7 billones de coronas suecas, actuando como líder y responsable de la contratación ACCIONA.

(211) Un mes más tarde, ACCIONA facilitó a ELECNOR el Formulario de Acuerdo[257]. Al mismo tiempo ACCIONA-GHELLA firmaron con ALSTOM un acuerdo de confidencialidad en las negociaciones a seguir como posible subcontratista de diversas actuaciones dentro del proyecto Follo Line[258], invitando a ALSTOM a esta licitación[259]. También invitaron a INDRA, que preparó su oferta no vinculante, circunscrita a los sistemas electromecánicos del proyecto Follo Line, al cual se presentaría junto con ALSTOM[260].

(212) El 8 de octubre de 2015, para la parte de las instalaciones electromecánicas, ALSTOM presentó una oferta conjunta estimativa con

---

[256] Correo electrónico interno de ELECNOR de 22 de mayo de 2013, con asunto "No, Pre-cualificación del TBM túnel Follo project (contrato 3)" (folios 1961 a 1964), recabado en la inspección de ELECNOR.

[257] Correo electrónico de ACCIONA a ELECNOR de 10 de marzo de 2015, con asunto" RV: ELECNOR subcontract"; correo electrónico interno de ELECNOR del 15 de abril de 2015, con asunto "RV: ELECNOR Subcontract" y documentos adjuntos 2015-03-10 Form of Agreement.docx" y "2015-03-10 Conditions of Contract-Track changes.docx" (folios 2131, 2132, 2135 a 2172, 10674 a 10675), recabados en la inspección de ELECNOR.

[258] Correo electrónico de ALSTOM a ACCIONA de 10 de agosto de 2015, con asunto "Follo Line Systems" y documento adjunto "Confidentiality agreement Alstom-Acciona.pdf" (folios 23678 a 23682), recabado en la inspección de ALSTOM.

[259] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio3).

[260] Correos electrónicos internos de INDRA de 16 y 24 de septiembre de 2015, con asunto "Oportunidad Follo Line – Noruega" (folios 24174 a 24177), aportados por INDRA en contestación al requerimiento de información realizado.

INDRA, mientras que para la parte de electrificación del proyecto presentó su oferta estimativa en solitario[261].

(213) Finalmente, el 4 de noviembre de 2015 ELECNOR presentó su propuesta[262], mientras que ALSTOM-INDRA presentaron su oferta vinculante dos días más tarde[263].

(214) Tras la presentación de dichas ofertas, en un correo interno de ELECNOR de 16 de noviembre de 2015 se pone en evidencia que la oferta presentada por dicha empresa superaba en 20 millones de euros a la presentada por ALSTOM-INDRA[264]:

"(…) tras su comité de dirección del día 11, AGJV nos informa en llamada telefónica, que no es posible el cierre ya que nuestra oferta no es competitiva, al haber recibido una oferta conjunta de Alstom-Indra 20 millones más barata que la nuestra. Nos indican, que van a reunirse con el cliente final, para proponerles particionar nuestra parte firme, de forma que se la puedan adjudicar a un tercero. Quedan en volver a llamarnos el próximo jueves 19 de noviembre, tras la reunión indicada con el cliente final".

(215) A partir de ese momento, se iniciaron negociaciones entre ALSTOM-INDRA y ELECNOR para el reparto de esta licitación[265]. Así, en un correo interno de ALSTOM de 19 de noviembre de 2015 se informó de los contactos

---

[261] Correo electrónico interno de ALSTOM el 8 de octubre de 2015, con asunto "Follo Line-Infra package" (folios 11398 a 11403); correos electrónicos de ALSTOM a ACCIONA e INDRA de 8 de octubre de 2015, con documentos adjuntos "Oferta Instalaciones Electromecánicas Follo Line - Indra-Alstom.pdf" (folios 2955 a 2960) y "Oferta Electrificación Follo Line – Alstom.pdf" (folios 23687 a 23692), recabados en la inspección de ALSTOM.

[262] Fichero "Oferta revisada follo line RS y ME. Pdf" de 6 de noviembre de 2015 (folios 11235 y 11236), recabado en la inspección de ELECNOR.

[263] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 3).

[264] Correo electrónico interno de ELECNOR de 16 de noviembre de 2015, con asunto "RESUMEN SITUACION FOLLO LINE" y documentos adjuntos "201511115_ RESUMEN SITUACION FOLLO LINE 1. Docx", RE: reunión viernes a las 11:00 en ACCIONA, recabado en la inspección realizad en la sede de la empresa ELECNOR (folios 2537 a 2540, 2545 y 2546).

[265] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 16 de noviembre de 2015, con asunto "Follo Line Tender. RFQ" (folios 11418 a 11420), recabados en la inspección de ALSTOM.

previos con el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, con el propósito de celebrar un desayuno de trabajo para coordinarse en este proyecto[266]:

"(Director de Negocio de ADIF de ALSTOM) contacto con (Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR) para coordinar el desayuno con tu homólogo, me ha sacado el tema de Follo Line, donde me ha expresado que:

- Que le ha dicho acciona que hemos ofertado

- Que él tiene un acuerdo por escrito y que lo va a llevar a cabo

- Que lo que está haciendo acciona es el juego de bajar los precios

- Que no entiende que Alstom no se haya dirigido a ellos para comentar este asunto

-...etc. (cosas sin valor)

Conclusión,

Le sentí enfadado y soltando comentarios absurdos, por tanto, yo creo que convendría no celebrar ese desayuno hasta atar las cosas con Acciona, después del esfuerzo que se ha realizado y las concesiones ya realizadas con acciona debemos optar a comernos todo el pastel.

Yo le conté que es cierto que hemos ofertado...que es una oferta que se gestiona a nivel global...

Que tomaremos ese desayuno y podremos debatir lo que se considere. (Patada para adelante)

Me dijo que lo hablaría con su jefe y que nos indicaría su disponibilidad."

[266] Correo electrónico interno de ALSTOM de 19 de noviembre de 2015, aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 10) y recabado también en la inspección realizada en la sede de dicha empresa (folio 3103).

(216) El citado desayuno entre ALSTOM y ELECNOR tuvo lugar el 25 de noviembre de 2015 en Madrid[267] y después de esa reunión, el responsable del Proyecto Follo Line de ELECNOR planteó tres opciones de reparto del contrato con ALSTOM, tal como consta en las siguientes anotaciones manuscritas con fecha 26 de noviembre de 2015, recabadas en la inspección de ELECNOR[268]:

"(…) Hipótesis de reparto con Alstom: (Opción 1)

- Elecnor: OCL+TPS+IPS+CC (en TPS incluye earthing)

- Alstom: LVS+EM

(…) Opción 2 de reparto con Alstom:

(…) Elecnor ejecuta:

OCL:	*16, 13 M€*	
TPS (incluye earthing):	*8, 36 M€*	*49, 77 M€*
Montaje IPS/CC:	*9,18 M€*	*(56,5%)*
Suministro LVS	*16,1 M€*	

Alstom ejecuta:

Suministro IPS/CC:	*11,45 M€*	*(43, 5 %)*
Montaje LVS	*8,58 M€*	*38, 36 M€*
EM	*18, 33 M€*	
	88, 13 M€	

Opción 3 de reparto con Alstom:

[267] Cita calendario entre ALSTOM y ELECNOR de 25 de noviembre de 2015, con asunto "Follo Line", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12) y correo electrónico de ALSTOM a ELECNOR de 24 de noviembre de 2015 con asunto "Follo" (folio 11451), recabado en la inspección realizada en la sede de ALSTOM.

[268] Anotaciones manuscritas de 26 de noviembre de 2015 (folios 374 a 376), recabadas en la inspección de ELECNOR.

- *Un túnel cada empresa completo, más repartición de los Cross Passages (por ejemplo: desde Oslo-Asland y Asland-Ski)".*

(217) En correos electrónicos internos de ALSTOM de 10 y 11 de diciembre de 2015, se informó de que ACCIONA-GHELLA habían contactado con ALSTOM, trasladándole que habían decidido sacar del ámbito del contrato lo relacionado con los equipos electromecánicos, lo que dejaba fuera del proyecto a INDRA. Por este motivo, ACCIONA solicitaba a ALSTOM que mejorase su oferta, ya que si quería obtener el contrato tendría que hacer una oferta más baja para compensar el *break-up fee* que ACCIONA tendría que pagar a ELECNOR por su salida[269].

(218) Ese mismo 11 de diciembre de 2015, el responsable del Proyecto Follo Line de ELECNOR envió un correo electrónico a su Director de Subestaciones y Ferrocarriles, que incluía un borrador de acuerdo con ALSTOM[270]. Este borrador de acuerdo fue modificado y enviado el 14 de diciembre de 2015 por ELECNOR a ALSTOM[271]. Esta propuesta de acuerdo establecía que su objeto era "*compartir en asociación la ejecución del proyecto referido al precio final que presente ALSTOM*".

El acuerdo incluía que la oferta económica de ELECNOR estaría 1,5 millones de euros por encima de la de ALSTOM, así como un mecanismo de compensación de cara a asegurar a ambas empresas que se beneficiarían de una parte de esta licitación, independientemente de cuál de ellas resultara adjudicataria, acordándose que la empresa adjudicataria pasaría un pedido de suministros a la otra parte por un importe de 20 millones de euros[272].

---

[269] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 10 y 11 de diciembre de 2015, con asunto "Re: RV: Oferta Alstom Follo Line Packages", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 13 a 15) y también recabado en la inspección realizada en la sede de ALSTOM (folios 11480 a 11482).

[270] Correos electrónicos internos de ELECNOR de 11 de diciembre de 2015, con asunto "Acuerdo ALSTOM.docx" y documento adjunto "Acuerdo ALSTOM.docx" (folios 2601 a 2604), recabados en la inspección de ELECNOR.

[271] Correo electrónico de ELECNOR a ALSTOM de 14 de diciembre de 2015, con asunto: "Fwd: Propuesta de Acuerdo" y documento adjunto" Acuerdo Alstom (1).docx" (folios 3195 a 3197), recabado en la inspección de ALSTOM.

[272] Documento adjunto" Acuerdo Alstom (1).docx" al correo electrónico de 14 de diciembre de 2015, con asunto: "Fwd: Propuesta de Acuerdo, aportado por ALSTOM en su solicitud de

(219) Aunque este acuerdo incluía a las empresas ELECNOR y ALSTOM, el 16 de diciembre de 2015 el Director de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructuras de ALSTOM, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR y el Director de Negocio Ferroviario de INDRA firmaron una nueva versión modificada de esta propuesta, para incluir a INDRA[273].

(220) Se transcribe a continuación parte el acuerdo firmado por ELECNOR, ALSTOM e INDRA el 16 de diciembre de 2015[274]:

" - La empresa adjudicataria subcontratará o cederá el alcance integro de la adjudicación a una Unión Temporal de Empresas integrada según los siguientes porcentajes:

- *ELECNOR, S.A.: 35%*
- *ALSTOM: 35%*
- *INDRA SISTEMAS: 30%*

- Dicha obligación de subcontratación o cesión está en todo caso condicionada a la autorización previa y expresa por parte de AGJV.

- La empresa adjudicataria negociará con AGJV para la obtención de dicha autorización y empleará sus mejores esfuerzos para ello. Los esfuerzos para la obtención de la autorización estarán presididos por el principio de buena fe, en defensa de los intereses de las Partes, que consisten en la conveniencia para las mismas de la participación conjunta en el proyecto en los términos que aquí se describen

- En el caso que finalmente el cliente no acepte la subcontratación o cesión del alcance adjudicado a la Unión Temporal de Empresas, se acuerda que la empresa o el grupo adjudicatario pasará un pedido de suministros, a la otra parte o partes, por un importe equivalente al porcentaje de participación previsto de dicha empresa en la UTE, con un coeficiente de gestión del 6%

---

exención del pago de la multa (folios 18 a 21) y también recabado en la inspección de ALSTOM (folios 3196 y 3197).

[273] Acuerdo aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 23 y 24).

[274] Acuerdo aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 23 y 24).

- Las partes se comprometen a informar y consensuar con la otra todas y cada una de las gestiones que se hagan con AGJV".

(221) Tras valorarse por ELECNOR y ALSTOM las ofertas a presentar a ACCIONA[275], finalmente el Director de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructuras de ALSTOM envió a AGJV su oferta definitiva el 16 de diciembre de 2015[276], así como también ELECNOR[277], siendo finalmente adjudicada esta licitación a ELECNOR por un importe cercano a los 60.000.000 millones de euros[278]. ALSTOM e INDRA han señalado que no ha entrado con posterioridad en ninguna UTE o acuerdo de subcontratación con ELECNOR en relación con este proyecto.

En el **anexo III** a la presente resolución consta un cuadro que contiene información sobre las licitaciones que han sido objeto de reparto por las empresas.

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. COMPETENCIA PARA RESOLVER

De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC), a la CNMC compete *"aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia"*. El artículo

[275] Correo electrónico interno de ELECNOR de 16 de diciembre de 2015, con asunto "Cartas con datos RBU AGJV" y documentos adjuntos "Carta RBU AGJV (Opción 1).docx" y "Carta RBU AGJV (Opción 2).docx" (folios 11134 a 11138), recabado en la inspección de ELECNOR y correos electrónicos internos de ALSTOM de 16 de diciembre de 2015, con asunto "RE: Folloline - SP NEGO3" (folios 11495 a 11499), recabado en la inspección de ALSTOM.

[276] Correo electrónico interno de ALSTOM de 16 de diciembre de 2015, con asunto "Follolina: Recopilación de Bridges" y documento adjunto "2015216143609788.pdf" (folios 11500, 11501 y 23822 a 23826) y correos electrónicos de ALSTOM a ACCIONA de 17 de diciembre de 2015, con asunto:" FOLLOLINE: revisión con alcance OCL+TPS+IPS+LVS" (folio 11502), recabados en la inspección de ALSTOM.

[277] Correo electrónico interno de ELECNOR de 16 de diciembre de 2015, con asunto "NORUEGA" (folio 2638) y documento adjunto "Carta RBU AGJV.docx" (folios 11139 a 11140), recabado en la inspección de ELECNOR.

[278] Cadena de correos electrónicos internos de ALSTOM de 21 y 23 de diciembre de 2015, aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 27 a 29) y recabados en la inspección de ALSTOM (folios 11507 a 11509).

20.2 de la misma ley atribuye al Consejo la función de *"resolver los procedimientos sancionadores previstos en la Ley 15/2007, de 3 de julio"* y según el artículo 14.1.a) del Estatuto Orgánico de la CNMC, aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto, *"la Sala de Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio"*.

En consecuencia, la competencia para resolver este procedimiento corresponde a la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

SEGUNDO. OBJETO DE LA RESOLUCIÓN Y NORMATIVA APLICABLE

La Sala de Competencia del Consejo debe resolver en este expediente, sobre la base de la instrucción realizada por la Dirección de Competencia que se recoge en el informe y propuesta de resolución, si las prácticas investigadas son constitutivas de infracción de los artículos 1 de la Ley 16/1989 y de la LDC y del artículo 101 del TFUE. El mercado geográfico afectado por el presente expediente abarca todo el territorio nacional y se cumple también el criterio de afectación al comercio interior de la Unión Europea que determina la aplicación del artículo 101 del TFUE, tal como indican las Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 101 y 102 TFUE [279].

Por lo que respecta a la normativa nacional aplicable, el presente expediente se refiere a una serie de prácticas realizadas durante la vigencia de la Ley 16/1989 y de la LDC.

Como se ha señalado en ocasiones anteriores, aplicar uno u otro precepto legal podría considerarse indiferente dada su práctica identidad. Sin embargo, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 26 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público (LRJSP), la normativa aplicable deberá ser aquélla que sea más beneficiosa para el infractor en el caso concreto, conforme a los principios de irretroactividad de la norma sancionadora más desfavorable y de retroactividad de la más favorable. Sin perjuicio de que la conducta regulada por el respectivo artículo 1 de las citadas leyes sea idéntica, de acuerdo con la

[279] Apartado 78 de las Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 101 y 102 TFUE.

Audiencia Nacional[280] y con los precedentes de esta CNMC[281], también en este caso el régimen sancionador diseñado por la Ley 15/2007 es, desde un punto de vista global, más favorable a los infractores que el contemplado por la Ley 16/1989.

Esta apreciación de la Ley 15/2007 como ley más favorable resulta, entre otros elementos de juicio, de los siguientes:

- del sistema de graduación de las infracciones inexistente en la legislación anterior;

- del establecimiento de topes máximos al importe de algunas sanciones de cuantía inferior al general previsto por el artículo 10 de la Ley 16/1989;

- de la reducción de los plazos de prescripción para algunas de las conductas tipificadas, o

- de la posibilidad, común a todos los que hayan participado en un cártel, de solicitar la exención del pago de la multa o la reducción del importe de la multa en aplicación del programa de clemencia, introducido precisamente por la Ley 15/2007.

En atención a ello, la Ley 15/2007 es, con carácter general, la norma aplicable al presente procedimiento sancionador.

La DC atribuye participación directa a personas físicas en las decisiones de las empresas. En el caso de aquellas que habrían participado con anterioridad al 1 de septiembre de 2007, la norma aplicable es la Ley 16/1989, que en su artículo 10.3 establece un límite máximo de la sanción más reducido (30.000 euros) que el previsto en el artículo 63.2 de la LDC de 2007 (60.000 euros). En el caso de las imputadas por una participación a partir de la entrada en vigor de la LDC de 2007, esta es la Ley que debe ser aplicada para la adopción, en su caso, de las multas previstas en su artículo 63.2.

[280] Así, Sentencia de 2 de abril de 2014, rec. núm. 194/2011, L'OREAL ESPAÑA, S.A. y L'OREAL, S.A.

[281] Entre otras, Resoluciones de 12 de junio de 2014, Expte. S/0444/GEA, de 22 de septiembre de 2014, de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/2 Rodamientos Ferroviarios, y 26 de mayo de 2016, Expte S/0504/14 AIO.

TERCERO. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL ÓRGANO INSTRUCTOR

Una vez instruido el procedimiento sancionador, la DC ha propuesto a esta Sala que se declare la existencia de prácticas prohibidas por los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE, constitutivas de tres infracciones únicas y continuadas.

1. Una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde mayo de 2002 hasta noviembre de 2016, prohibida por los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE, de la que serían responsables las empresas COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI, SIEMENS, EYM, ALSTOM y TELICE.

2. Una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2008 hasta marzo de 2016, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, de la que serían responsables las empresas COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, ISOLUX, SEMI, SIEMENS, CITRACC, EYM, ALSTOM, COMSA (antes denominada EMTE) y NEOPUL.

3. Una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, de la que serían responsables ALSTOM, INDRA y ELECNOR.

Teniendo en cuenta la naturaleza de las conductas y sus autores, la Dirección de Competencia propone que las mismas se tipifiquen, a los efectos de determinación de la sanción a imponer, como tres infracciones muy graves del artículo 62.4.a) de la LDC.

Asimismo, la DC propone a esta Sala que, de conformidad con el artículo 63.2 de la LDC, se impute resonsabilidad a los siguientes directivos de las empresas referidas en las fechas en que se han llevado cabo las conductas:

- D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM.

- D. Carlos Ortega Gómez, Director General y de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM.

- D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM.

- D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General de Ferrocarriles de COBRA.

- D. Juan Antonio Vicente Rodrigo, Director General Instalaciones de COBRA.

- D. Félix Cambra Aventín, Director de Desarrollo y Delegado de la Zona Centro de CYMI.

- D. Ramón Rivera Díaz, Director General ELECTRÉN.

- D. Santiago Calzón Fernández, Director General de Producción de ELECTRÉN.

- D. Agustín Hernández Garasa, Director División Ferrocarriles de SEMI.

- D. José Antonio Pérez Pelaz, Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR.

- D. Pablo Díaz–Miguel Sánchez, Subdirector General de Energía de ELECNOR.

- D. Miguel Alegre Marrades, Director de la División Ferroviaria de INABENSA.

- D. Alberto Cerdeño Gómez, Director de Proyectos Ferroviarios de INDRA.

- D. Leopoldo Felipe Olea Muriel, Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS.

Sin perjuicio de lo anterior, la DC propone que se exima del pago de la multa a ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U., a su matriz ALSTOM, S.A., y a sus directivos D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM, D. Carlos Ortega Gómez, Director de Market & Portfolio de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, S.A. y D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, de acuerdo con la exención condicional concedida, de conformidad con el artículo 65.1.a) de la LDC y el artículo 47.1 del RDC.

Asimismo, propone que se reduzca en un 45% el importe de la multa correspondiente a SIEMENS, S.A., y a su matriz SIEMENS, AG., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC. No solicita la reducción de la sanción para sus directivos.

CUARTO. VALORACIÓN DE LA SALA DE COMPETENCIA

4.1. Delimitación de las conductas objeto del expediente

Los hechos puestos de manifiesto en esta resolución, cuya versión completa consta en los folios 36326 a 36491 del expediente, evidencian la existencia de acuerdos entre las principales empresas del sector con el objetivo de repartirse una gran cantidad de contratos públicos a lo largo de varios años.

Los acuerdos se han producido en relación con contratos públicos que, salvo una excepción (proyecto Follo Line), afectan a la infraestructura ferroviaria de nuestro país.

Tal como veremos a continuación, los acuerdos han tenido por objeto el reparto de licitaciones que afectan, por un lado, al mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, por otro lado a la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad y, por último, a la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.

Como ya se ha señalado existe una evidente relación entre los tres mercados de productos afectados, toda vez que afectan a diferentes elementos que integran la infraestructura ferroviaria definida en la LSF e incluso existe una cierta coincidencia de empresas que operan en cada uno de ellos y que han formado parte de los acuerdos. Sin embargo, el hecho de que las conductas hayan afectado a mercados distintos, que el *modus operandi* en cada mercado tenga ciertas particularidades que lo diferencia de los otros dos y que haya algunas empresas que no han participado en alguno de los mercados, exige considerar las conductas por separado, de manera individualizada e independiente para cada uno de los mercados, ello sin perjuicio de que alguna de las valoraciones que realice esta Sala en los apartados siguientes pueda hacerse extensiva a varias o a todas las conductas y que la vinculación entre las infracciones se tenga en consideración por esta Sala a efectos de garantizar la proporcionalidad en la reacción sancionadora.

4.1.1. Acuerdos de reparto de licitaciones públicas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional

Los hechos acreditados en este expediente ponen de manifiesto la adopción por parte de un grupo de empresas de una estrategia dirigida a repartirse el mayor número posible de contratos licitados por RENFE o ADIF para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional (hechos 1 a 58 y folios 36332 a 36388).

Las prácticas se habrían mantenido estables prácticamente desde el año 2002 hasta finales de 2016. Se constatan acuerdos para el reparto de, al menos, 239 licitaciones en líneas de tren convencional de las que 173 resultaron finalmente adjudicadas y ganadas por empresas participantes en la conducta y sólo 39 a empresas competidoras no partícipes de la estrategia colusoria (las restantes 27 licitaciones finalmente fueron suspendidas por ADIF pero las empresas habían adoptado acuerdos previos para el reparto). El importe total repartido entre las empresas incoadas asciende a 134.892.642 euros (véase el **Anexo I**).

Sin perjuicio de la responsabilidad individual de cada empresa, cuestión esta que será tratada más adelante, y de la prescripción de la conducta para alguna de ellas, cabe anticipar que han participado en acuerdos de reparto en este mercado las empresas SIEMENS, COBRA, ELECTRÉN, SEMI, ELECNOR, INABENSA, CYMI, TELICE, EYM, ALSTOM, ISOLUX, CITRACC, y EMTE (actualmente COMSA)[282].

Los primeros hechos que acreditan la existencia de una estrategia colusoria en relación con licitaciones en líneas de tren convencional se remontan al 20 de mayo de 2002. En ese momento los directivos[283] de las principales empresas del sector– COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI,

[282] Las empresas GUINOVART, GAVISA, MOYALE y VIMAC aparecen en los hechos pero no han sido incoadas en este expediente.

[283] En concreto, el Director de la Subdivisión de Subestaciones y el Responsable de Estudios y Proyectos de COBRA, el Director General y el Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI, el Subdirector General de Concesiones y el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director General y el Director Técnico de ELECTRÉN, directivos de INABENSA, el Gerente y el Director Instalaciones Electromecánicas de ISOLUX, el Director Comercial de MOYALE, el Coordinador del grupo de mantenimientos territoriales de ADIF de SEMI, el Responsable Nacional de la Unidad de Negocio de Turnkey Projects & Electrification y Rail Electrification y otro directivo de SIEMENS y el Adjunto al Presidente y otro directivo de VIMAC.

SIEMENS– suscribieron un acuerdo para repartirse todas las licitaciones que fueran convocadas por RENFE para el mantenimiento de las subestaciones eléctricas en las líneas de tren convencional[284] (hecho 1).

El acuerdo, entre otras cuestiones, preveía un método de reparto de las licitaciones mediante un sorteo para establecer el orden de adjudicación de los contratos, al que las empresas denominaron "ranking" (hecho 4).

> *"a) Para comenzar se hará un sorteo previo.*
>
> *b) A continuación, cuando todas sean adjudicatarias de obra, siempre será el primero del ranking el que tenga menor volumen de obra adjudicada"*.

Se pactaron unos baremos que determinaban el número de empresas que podían ser adjudicatarias de los contratos en función de la cuantía de los mismos. Se acordó que las obras de importe menor o igual a 500.000 euros se asignarían a una sola empresa; las obras de importe mayor a 500.000 euros y menor o igual a 1.000.000 euros a 2 empresas; y las obras de importe mayor a 1.000.000 euros, debían ser adjudicadas a tres empresas.

Los contactos entre las empresas para la correcta ejecución de los acuerdos se realizaban al más alto nivel, participaban presidentes y, en particular, el personal directivo con responsabilidades relacionadas con este mercado.

Los contactos han sido frecuentes a lo largo de todos estos años a través de correos electrónicos y en las reuniones que periódicamente mantenían las empresas. En estas reuniones los participantes, bajo la denominación de "mesa", acordaban las asignaciones de los contratos y la estrategia a seguir para el correcto cumplimiento de lo acordado. Esta denominación dada a las reuniones aparece en multitud de ocasiones en los hechos acreditados. A modo de ejemplo, en un correo electrónico remitido por ELECNOR al resto de empresas se dice que "*hay una oferta en la que es necesario reunir a la mesa*" (folio 26552) o en un documento en relación con la estrategia a seguir por las empresas se señala que "*5- En el caso de que en un mismo día se liciten dos o más obras del mismo importe e igual alcance, se pondrán de acuerdo las empresas afectadas*

[284] Documento incluido en "Acuerdos ss-eg" (folios 1061 a 1063) recabado en la inspección de ELECTRÉN e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26484 a 26493).

para ver quién se presenta y como, pero se le apuntará el importe económico a cada empresa, en función de los acuerdos de reparto de la mesa" (folio 1059).

Constan acreditadas reuniones el 20 de mayo de 2002[285], el 17 de enero de 2003[286], entre finales de 2003 y principios de 2004[287], el 10 de diciembre de

[285] Documento incluido en "Acuerdos ss-eg" (folios 1061 a 1063) recabado en la inspección de ELECTRÉN e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26484 a 26493).

[286] Participaron el Director de la Subdivisión Subestaciones de COBRA, el Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, el Director Técnico de ELECTRÉN, el Gerente de ISOLUX, el Coordinador del grupo de mantenimientos territoriales de ADIF de SEMI, el jefe de Obras de SIEMENS y directivos de INABENSA, VIMAC y MOYALE, por anotaciones en "Acuerdos ss-eg" (folio 1055), recabadas en la inspección realizada en la sede de ELECTRÉN.

[287] Participaron directivos de CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, MOYALE, SEMI y VIMAC, como se acredita en anotaciones manuscritas en "Acuerdos ss-eg" (folios 1057 a 1059), recabadas en la inspección realizada en la sede de ELECTRÉN.

2004[288], el 17 de diciembre de 2004[289], el 16 de junio de 2005[290], en enero y septiembre de 2014[291], y el 3 de noviembre de 2016[292].

El orden acordado para la adjudicación de los contratos era individual y rotatorio. Las empresas que no iban a ser adjudicatarias presentaban ofertas de cobertura o acompañamiento.

Las empresas tenían también previstos mecanismos de compensación entre ellas[293]. Con los mecanismos de compensación, aquellas empresas que no eran adjudicatarias de los contratos se aseguraban un porcentaje de un 6% sobre la cifra de contratación a repartir a partes iguales. De ello queda constancia en las anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de ELECTRÉN sobre

[288] Participaron el Director de la Subdivisión Subestaciones y el responsable de Estudios y proyectos de COBRA, el Responsable Técnico FFCC y otro directivo de CYMI, el Director de Subestaciones y Ferrocarriles y otro directivo de ELECNOR, el Director Técnico y otro directivo de ELECTRÉN, el Jefe de Estudios División Infraestructura y otro directivo de ISOLUX, el Jefe de Subestaciones de la División de Ferrocarriles y el Coordinador del grupo de mantenimientos territoriales de ADIF de SEMI, el Director División Ferroviaria y otro directivo de INABENSA, el Adjunto al Presidente y otros dos directivos de VIMAC, el Director de Marketing y Ventas y otro directivo de CITRACC y directivos de MOYALE y SIEMENS, como se acredita en el correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, COBRA, CYMI ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI y SIEMENS de 29 de noviembre y 2 de diciembre de 2004, recabados en la inspección de SIEMENS (folios 19417,19420 y 19421) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26484 a 26493).

[289] Participaron directivos de CITRACC, COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTREN, EYM, INABENSA, ISOLUX, GAVISA, SEMI, SIEMENS y VIMAC, en anotaciones en “Acuerdos ss-eg “, recabadas en la inspección realizada en la sede de ELECTRÉN (folio 1057).

[290] Participaron directivos de CITRACC, COBRA, ELECNOR ELECTREN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC, como consta en anotaciones manuscritas en “Acuerdos ss-eg” (folio 1064, 1065), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

[291] Participaron directivos de ALSTOM, COBRA, COMSA, ELECNOR, ELECTREN, EYM, INABENSA, SEMI, SIEMENS y VIMAC, como se acredita por la información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 723, 12758, 12778 y 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26480 a 26514, 26593 y 26594).

[292] Anotaciones de la agenda del Director de la División de Ferrocarriles de SEMI de 2 y 3 de noviembre de 2016, recabadas en la inspección de SEMI (folio 11745).

[293] Documento incluido en “Acuerdos ss-eg “, recabado en la inspección de ELECTRÉN (folios 1061 a 1063).

normas para la ejecución del reparto de las licitaciones y los mecanismos de compensación entre empresas[294]:

> *"1- Se establece el porcentaje de un 6% sobre la cifra de contratación a repartir a partes iguales entre las tres empresas no adjudicatarias.*
>
> *(…)".*

Los acuerdos se mantuvieron estables durante todo el tiempo como consecuencia, entre otros motivos, de la facilidad de las empresas para adaptarse a las circunstancias sobrevenidas.

Prueba de ello es que, a partir de 2007 RENFE, decidió licitar las subestaciones eléctricas tomando como base criterios zonales y, ante este cambio, las empresas se adaptaron sin mayores problemas y acordaron el reparto por delegaciones territoriales (1 Norte, 2 Noroeste, 3 Este, 4 Madrid y Centro, 5 Levante y 6 Sur). Una vez terminaban el ciclo según el orden de reparto, éste se realizaba por criterios de volumen de adjudicación, teniendo prioridad la empresa con menor volumen adjudicado[295] (hecho 19).

Esta sistemática de reparto continuó hasta noviembre de 2011, estableciéndose un orden aleatorio de adjudicación por sorteo. Cada empresa dispondría de una sola oportunidad de dejar pasar la vez en el orden establecido, admitiéndose la posibilidad de acuerdos especiales entre socios, siempre y cuando la "mesa" diera su conformidad[296] (hecho 23).

En el año 2013 ADIF decidió agrupar las licitaciones para el mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencionales en una única licitación, convocada el 3 de octubre de 2013, diferenciando las 6 zonas (1 Norte, 2 Noroeste, 3 Este, 4 Madrid y Centro, 5 Levante y 6 Sur), que fueron licitadas por lotes.

---

[294] Anotaciones manuscritas incluidas en "Acuerdos ss-eg" (folios 1058 y 1059), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

[295] Anotaciones manuscritas de 29 de mayo de 2007 (folio 940), recabadas en la inspección de COBRA.

[296] Documentación incluida en la carpeta" Cuaderno Folios 17-11-11" (folio 447), recabada en la inspección de la sede de ELECNOR

Para esta licitación los acuerdos mantuvieron el reparto por zonas[297] a través de la formación de UTE[298] con la finalidad de "*que cada uno sigamos haciendo el mantenimiento donde estamos*" (hechos 28 y 29).

La estrategia de las empresas para estas licitaciones consistió en asignar cada lote a un empresa o grupo de empresas (UTE) con el consiguiente reparto económico. Para asegurar la adjudicación pactada y simular una concurrencia competitiva, el resto de empresas debían presentar ofertas de cobertura menos competitivas e incluso temerarias asegurando que no iban a resultar adjudicatarias (hechos 30, 37, 44, 45 y 52).

Esta misma estrategia fue empleada en las sucesivas licitaciones a las que fueron presentándose las empresas. Así se confirma en el acuerdo entre SEMI, ELECTREN y ELECNOR para el contrato en el año 2015 de sustitución del sustentador y pendolado en la línea Barcelona-Blanes-Maçanet y la relativa a la rehabilitación de la catenaria afectada por corrosión marina en la línea de Vilanova. Las empresas acordaron repartirse el importe de la adjudicación en tercios iguales (33,33%), mediante la constitución de una UTE "*por debajo del adjudicatario*"[299] (hecho 52):

> *"Tras las aperturas de las obras abajo referenciadas, los representantes de las empresas citados, acordamos una estrategia para conseguir las adjudicaciones en las mejores circunstancias posibles y posteriormente,*
>
> *Tras la adjudicación, compartir las obras conseguidas a tercios (33,33%), mediante una UTE por debajo del adjudicatario, sin coeficientes de paso.*

[297] Correo electrónico remitido por ELECNOR a SEMI el 28 de octubre de 2013, con asunto "MANTENIMIENTO ADIF CENTRO", recabado en las inspecciones realizadas en las sedes de ELECNOR (folios 1985 a 1986) y SEMI (folio 17759).

[298] Correo electrónico remitido por ELECTRÉN a ALSTOM, CYMI, COBRA y SEMI el 28 de octubre de 2013, con asunto "OBRAS DE MANTENIMIENTO", recabado en las inspecciones de COBRA, ELECTRÉN y SEMI (folios 1075 a 1077, 17766 y 18607, respectivamente) y correo electrónico remitido por ELECNOR a SEMI el 28 de octubre de 2013, con asunto "MANTENIMIENTO ADIF CENTRO", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folios 1985 y 1986) y SEMI (folio 17759).

[299] Acuerdo entre ELECTRÉN, ELECNOR y SEMI para el reparto de las licitaciones de ADIF Expte. 3.15/27507.0171 y Expte. 3.15/27507.0161 de 12 de diciembre de 2015 (folios 1155 a 1157), recabado en la inspección realizada en la sede de SEMI.

Los representantes se comprometen a llevar el acuerdo en los términos acordados, consiguiendo la mayor equidad posible entre los socios y máximo beneficio para las UTEs resultantes.

1. SUSTITUCIÓN DE SUSTENTADOR Y PENDOLADO EN LA LÍNEA BARCELONA-BLANES-MAÇANET.

Expte. 3.15/27507.0171

La estrategia acordada en este caso, supone que ELECTRÉN no justifique su baja temeraria, siendo SEMI adjudicatario con su baja del 33,33% y resultando una adjudicación del contrato por 1.036.067,27 € (IVA no incluido) a compartir con la UTE.

(…)"

Nótese, que el acuerdo incluye la presentación de ofertas temerarias por parte de las empresas.

En cuanto al seguimiento de las licitaciones repartidas, además de realizarse en las propias reuniones de la "mesa", se llevaba a cabo a través de la elaboración de tablas de reparto que periódicamente se intercambiaban las empresas, indicando: el estado de las licitaciones; con qué baja iba la oferta ganadora de la empresa a la que se asignaba dicha licitación; si había alguna empresa no invitada y corría turno a la siguiente, etc. También constan tablas con el sumatorio de los importes totales adjudicados a cada una de las empresas desde 2002 [300].

[300] Tabla Excel adjunta al correo electrónico de ELECNOR a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC de 17 de noviembre de 2004 (folios 19315 y 19316), recabada en la inspección de SIEMENS; correos electrónicos de SEMI a CITRACC, CYMI COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 3 de marzo de 2008 con documentos adjuntos "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 05 LEVANTE (Valencia, Albacete, Aranjuez).xls" y "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 02 NOROESTE .xls (León, Orense, Salamanca (folios 1588 a 1591) y de 8 de mayo de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO 01" y documento adjunto "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 01 NORTE (Burgos, Irún, Valladolid) xls" (folios 1601 a 1604), recabados en la inspección de ELECNOR; documento "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 03 ESTE (Barcelona, Tarragona, Zaragoza).xls" adjunto al correo electrónico de SEMI a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 15 de abril de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO 03" (folios 18270 a 18271), fichero Excel de 17 de septiembre de 2008 "15-10-2004

Un ejemplo de ello es el fichero Excel de 17 de septiembre de 2008, donde se especifican los importes adjudicados a las empresas desde 2002 hasta marzo de 2008 (hecho 21)[301]:

EMPRESA	***IMPORTE***
ELECTRÉN	*5.312.029,52 €*
MOYALE	*5.513.041,55 €*
CYMI	*5.588.310,06 €*
ELECNOR	*5.630.909,47 €*
CITRACC	*5.700.998,97 €*
ISOLUX	*4.917.219,15 €*
INABENSA	*6.012.846,00 €*
COBRA	*7.075.636,94 €*
SIEMENS	*6.105.760,68 €*
VIMAC	*5.136.415,52 €*
SEMI	*7.671.601,32 €*
TOTAL	***64.664.769,17 €***

Finalmente, cabe constatar la figura del coordinador o portavoz del grupo. Esta responsabilidad se fue alternando entre los directivos de algunas de las empresas y garantizaba una correcta implementación de los acuerdos y un control de las asignaciones de contratos a cada una de las empresas. A modo

LICITACIONES ADIF.xls" (folio18289) y fichero Excel de 30 de noviembre de 2009 "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 30 NOV 2009.xls" (folios 18342 y 18344), recabados en la inspección de COBRA. Correo interno de COBRA de 11 enero de 2012, con asunto "ADIF CONVENCIONAL" y documento adjunto "ADJUDICACIONES ADIF CONVENCIONAL.xls" (folios18561 a 18562), recabado en la inspección de COBRA.

[301] Fichero Excel "15_10_2004 LICITACIONES ADIF.xls" de 17 de septiembre de 2008, recabado en la inspección de COBRA (folio 18289).

de ejemplo, en un correo electrónico de ISOLUX a ELECNOR e INABENSA de 30 de agosto de 2005 con asunto "CONCURSOS SSEE ADIF SEPT/2005" y documento adjunto "SSEE SEPTIEMBRE 2005 A 30-08-05.xls, se indica que "*de acuerdo con el cuadro actualizado enviado por el coordinador el 23 de agosto…*" (hecho 17). Asimismo, también consta la figura del coordinador en las anotaciones manuscritas de 29 de mayo de 2007, recabadas en la inspección de COBRA relativas a la licitación del mantenimiento de subestaciones eléctricas en líneas de tren convencionales por cada una de las 6 Direcciones Territoriales del ADIF (1 Norte, 2 Noroeste, 3 Este, 4 Madrid y Centro, 5 Levante y 6 Sur) (hecho 19).

En total, las empresas han adoptado acuerdos en relación con 239 licitaciones en líneas de tren convencional, de las que han sido adjudicatarias un total de 173 contratos, con un importe total de adjudicación de 134.892.642 euros (véase el **Anexo I**).

4.1.2. Acuerdos de reparto de licitaciones públicas para la fabricación, suministro, instalación, mantenimiento y reparación de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad

Los hechos acreditados en relación con este mercado revelan que durante los años 2002 a 2016 las principales empresas del sector también coludieron para repartirse una gran cantidad de contratos para la fabricación, suministro, instalación, mantenimiento y reparación de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad (hechos 59 a 193 y folios 36388 a 36481).

En relación con este mercado, constan acreditados acuerdos entre las siguientes empresas:

a) de diciembre de 2002 a septiembre de 2004 entre COBRA, ELECNOR, SEMI y SIEMENS, que la Dirección de Competencia considera prescritos;

b) desde 2004 a 2006 por CYMI, EYM (entonces GUINOVART), INABENSA, SIEMENS y VIMAC, que la Dirección de Competencia considera prescritos;

c) desde abril de 2008 por COBRA, ELECNOR, ELECTREN y SEMI, uniéndose en abril de 2010 SIEMENS, INABENSA, CYMI, EYM, CITRACC (entonces BALFOUR), ISOLUX, ALSTOM, EMTE (actual

COMSA), COSEMEL (cuya conducta ha prescrito) y NEOPUL hasta marzo de 2016[302].

d) en 2011 entre ELECTRÉN, CYMI y ALSTOM, que la Dirección de Competencia considera prescritos, y

e) en 2012 entre COBRA, SEMI, ELECNOR, ALSTOM y CITRACC (entonces BALFOUR), que la Dirección considera prescritos.

Con carácter previo al análisis de los acuerdos en este mercado, esta Sala quiere manifestar su conformidad con las consideraciones de la DC en lo que respecta a la prescripción de las conductas entre empresas que constan acreditadas en los años 2002 a 2004 (letra a), 2004 a 2006 (letra b), en 2011 (letra d) y en 2012 (letra e) (véanse hechos 283, 284 y 285 de la Propuesta de Resolución). En consecuencia, tales acuerdos no serán objeto de análisis en esta resolución.

En consecuencia, esta Sala se limitará a analizar únicamente el reparto de licitaciones entre los años 2008 y 2016 al que hace referencia la letra c) antes referida. En él han participado, en mayor o menor medida (cuestión que será analizada más adelante) las empresas COBRA, ELECNOR, ELECTREN y SEMI, uniéndose en abril de 2010 SIEMENS, INABENSA, CYMI, EYM, CITRACC (entonces BALFOUR), ISOLUX, ALSTOM, EMTE (actual COMSA), COSEMEL y NEOPUL.

En relación con estos acuerdos, constan acreditados acuerdos de reparto de, al menos, 24 licitaciones con un importe total de adjudicación de 837.836.625 euros (correspondiente a 14 licitaciones finalmente adjudicadas a empresas del cártel) (véase **Anexo II**).

Hay pruebas que acreditan el contacto permanente entre las empresas, a través de correos electrónicos y en las habituales reuniones que celebraban. Se tiene constancia de, al menos, 18 reuniones entre los años 2010 a 2015 en las que se acordaban los repartos de las licitaciones y las estrategias a seguir para la efectiva consecución de los acuerdos: reunión de 1 de octubre de 2010[303];

[302] Las empresas VIMAC, GAVISA e IBERINCO aparecen en los hechos pero no han sido incoadas.

[303] Anotaciones de calendario de 21 y 29 de septiembre de 2010 (folios 1728 a 1729), recabadas en la inspección de ELECNOR; correos electrónicos de SEMI a destinatarios ocultos de 16 de septiembre de 2010 (folio 18462), de 21 de septiembre de 2010 de SEMI a ALSTOM, CITRACC,

reunión de 7 de octubre de 2010[304], reunión de 14 de octubre de 2010[305], reunión de 15 de octubre de 2010[306], reunión de 22 de octubre de 2010[307], reunión de 29 de octubre de 2010[308], reunión de 16 de noviembre de 2010[309], reunión de 18 de

COBRA, ELECNOR ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS (folio 18463), de COBRA a SEMI de 21 de septiembre de 2010 (folio 1864), de ELECTRÉN a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folio 18465), de ISOLUX a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folios 18466 a 18469) y de 28 de septiembre de 2010 de SEMI a destinatarios ocultos (folio 18474), recabados en la inspección de COBRA.

[304] Anotación agenda de 5 de octubre de 2010 recabado en la inspección de COBRA con asunto "Reunión Alstom/siemens/Electren/ Cobra. - Costes SS/EE Albacete LA ENCINA" (folio 18860).

[305] Documentación incluida en el cuaderno "octubre 2010-2011 Corredor Mediterráneo" (folios 385 a 389), recabada en la inspección de ELECNOR.

[306] Correos electrónicos de SEMI a ELECNOR y SIEMENS de 4 de octubre de 2010, de INABENSA a ELECNOR, SEMI y SIEMENS de 5 de octubre de 2010, de ELECNOR a INABENSA, SEMI y SIEMENS de 6 de octubre de 2010, de SIEMENS a ELECNOR, INABENSA y SEMI de 6 de octubre de 2010, de SEMI a ELECNOR y SIEMENS de 6 de octubre de 2010, de INABENSA a ELECNOR, SEMI y SIEMENS de 6 de octubre de 2010, de SEMI a COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS de 13 de octubre de 2010 y de ELECNOR a INABENSA, SEM y SIEMENS de 13 de octubre de 2010 (folios 18475 a 18477), recabados en la inspección de COBRA.

[307] Documentación incluida en la carpeta "ademi agenda 2010" del Director de Producción (folios 1098 a 1100), recabada en la inspección de ELECTRÉN.

[308] Anotación calendario de ELECNOR" Recordatorio: REUNION G5 el vie 29 de oct de 2010" (folios 1735), recabado en la inspección de ELECNOR; correos electrónicos de ALSTOM a CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 y 27 de octubre de 2010 con asunto "Reunión Viernes 29/10/10 a las 09h en Alstom, Paseo Castellana 257", recabados en las inspecciones de SEMI y ELECNOR (folios 17456 y 1734); correos electrónico de ELECNOR a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECTRÉN y SEMI de 27 de octubre de 2010 (folio 17454), de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR y ELECTRÉN de 27 de octubre de 2010 (folio 1755) y de ELECTRÉN a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR y SEMI de 27 de octubre de 2010 (folio 17456), recabados en la inspección de SEMI; anotación calendario de ELECNOR "Recordatorio: REUNION G5 el vie 29 de oct 09:00 - 10:00 (japerez@elecnor.es)" (folios 1735), recabado en la inspección de ELECNOR

[309] Anotaciones en "Agenda 2010" del Director de Producción (folio 1027), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

noviembre de 2010[310], reunión de 28 de marzo de 2011[311], reunión de 6 de abril de 2011[312], reunión de 14 de abril de 2011[313], reunión de 3 de octubre de 2011[314], reunión de 14 de octubre de 2011[315], reunión de 12 de junio de 2012[316], reunión

[310] Correo electrónico de ALSTOM a CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 29 de octubre de 2010 con asunto "Reunión martes 16/11/10 a las 09h en Alstom, Paseo Castellana 257" (folio 1736 y 1737) y anotación manuscrita incluida en "Agenda 2010" (folio 1027), recabados en la inspección de ELECTRÉN; correos electrónicos de ALSTOM a CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 y 16 de noviembre de 2010 con asunto" Reunión martes 16/11/10 a las 09h en Alstom, paseo Castellana 257" (folios 17459, 17483, 17486), de SEMI a ALSTOM de 15 de noviembre de 2010 (folio 17462), de COBRA a ALSTOM, CITRACC, ELECNOR, ELECTEN y SEMI de 15 de noviembre de 2010 (folios 17465 y 17477), de ELECNOR a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECTRÉN y SEMI de 15 de noviembre de 2010 (folios 17468 y 17474), de SEMI a ALSTOM de 15 de noviembre de 2010 (folio 17471) y de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR y ELECTRÉN de 15 de noviembre de 2010 (folio 17480), recabados en la inspección de SEMI.

[311] Correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto "Re: MICRO" (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y de COBRA, respectivamente y documento incluido en la carpeta "micros" (folios 229 a 233), recabado en la inspección de ELECNOR.

[312] Correo electrónico de ALSTOM a ELECTRÉN y CYMI de 7 de abril de 2011 con asunto "Re: Convocatoria comité de Gerencia MANSUB3 - 06/04/11 en las oficinas de ALSTOM a las 12h30" (folios 841 a 843), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[313] Documento incluido en la carpeta "correos" (folio 347), recabado en la inspección de ELECNOR.

[314] Documento incluido en la carpeta "correos" (folio 344), recabado en la inspección de ELECNOR; correo electrónico de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI, SIEMENS de 27 de septiembre de 2011 con asunto "reunión 3/10/2011" (folio 17557) recabado en la inspección de SEMI.

[315] Documento incluido en "Agenda 2011-2012" (folio 580), recabado en la inspección realizada en la sede de la empresa ELECNOR.

[316] Documentación incluida en la carpeta" Cuaderno Julio 2012 ACELEC" (folios 454 a 455), recabada en la inspección de ELECNOR

septiembre/octubre de 2013[317], reunión de 2 diciembre de 2013[318], reunión de 25 de junio de 2014[319], reunión de 30 de marzo de 2015[320].

En este mercado, el contacto entre las empresas también se realizaba al más alto nivel, participando principalmente directores responsables de las áreas de electrificación ferroviaria de cada una de las empresas. Además, el conocimiento y valoración de los acuerdos no quedaba en el nivel de los Directores Generales de las unidades técnicas especializadas de las empresas, sino que era compartido y consentido por los máximos órganos corporativos.

Los acuerdos entre este grupo de empresas fueron evolucionando a lo largo del tiempo, desde abril de 2008 hasta marzo de 2016, en función de las licitaciones que se iban produciendo y de las empresas que participaban de la estrategia colusoria.

En un principio, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI acordaron el reparto de 5 licitaciones convocadas en enero y febrero de 2008 para la construcción y el mantenimiento de sistemas de electrificación de distintos tramos de diversas líneas de alta velocidad. La estrategia consistió en crear distintas UTE para repartirse a partes iguales el 50% del precio del contrato. Dos de las empresas debían formar parte de la UTE adjudicataria y las otras dos empresas participaban en el contrato a través de la subcontratación (hechos 73 a 79).

"2 La participación de cada una de las empresas será sobre un importe adjudicado:

---

[317] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12763 a 12786) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298).

[318] Correo electrónico interno de SIEMENS de 2 de diciembre de 2013 con asunto "Oferta MTTO.LAC Madrid-Sevilla" (folio 20170), recabado en la inspección de SIEMENS.

[319] Correo electrónico de 23 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTOS OBRAS ALTA VELOCIDAD", recabado en la inspección de SIEMENS (folio 20954); correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, INABENSA, SEMI, SIEMENS de 25 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTO" y documentos adjuntos "REPARTO MANTENMIENTOS 1.PDF" y "REPARTO MANTENIMIENTOS 2.PDF," recabados en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 17206 a 17211), SIEMENS (folios 20966 a 20971) y SEMI (folios 17882 a 17887).

[320] Correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, INABENSA, SEMI y SIEMENS de 31 de marzo de 2015 con asunto "FW: POSIBLES FUTURAS OBRAS MANTENIMIENTO ALTA VELOCIDAD" y documento adjunto "NUEVOS MANTOS AVE.xls" (folio 21523), recabado en la inspección de SIEMENS

ELECTRÉN 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

Elecnor 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

Cobra 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

Semi 25 % del 50 % de lo adjudicado es decir 12.236.755,99€ Iva Excluido

3. Que Cobra y Semi formaran parte de una UTE subcontratista de la UTE adjudicataria sin coeficiente de paso que ejecutara la obra a riesgo y ventura con las participaciones indicadas en el punto 2".

En 2010 se incorporaron al acuerdo de reparto las empresas SIEMENS, INABENSA, CYMI, EYM, CITRACC (entonces BALFOUR), ISOLUX, ALSTOM, EMTE (actual COMSA) y NEOPUL, con la colaboración de COSEMEL durante 2010, en cuya sede se celebraron reuniones entre las empresas (hechos 89 a 114).

Estas empresas, a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, pactaron el reparto a partes iguales en facturación y margen de varias licitaciones a través de la constitución de diversas UTE. La estrategia nuevamente consistía en que las UTE–cuya formación era previamente acordada entre las empresas– que fuesen adjudicatarias de los contratos cederían un importe de la producción y margen de beneficio a las no adjudicatarias, que presentarían ofertas de cobertura o acompañamiento con la intención de no ser adjudicatarias.

Un pormenorizado resumen de los repartos de estas licitaciones consta en el hecho 97 de la presente resolución.

Es de destacar en relación con estos acuerdos que, ante las dificultades de repartir la facturación de los contratos al contar con distintas estructuras de costes, las empresas decidieron que las UTE adjudicatarias de la licitación debían repartir la producción de cada contrato, compensando al resto de empresas del acuerdo mediante la subcontratación o la compra de componentes y/o suministros.

Como ha señalado ALSTOM en su declaración de clemencia, los acuerdos denominados "Micro-Macro" consistían en la "*preasignación de los márgenes de servicios y de volumen que le corresponderían a cada una de las Empresas participantes en relación a dichos concursos. La cuota de participación que*

implicaba que cada una de las empresas participantes recibía una cuota de valor respecto de los contratos que se adjudicaban en el/los concurso/s asignado/s. Cada una de las empresas participantes podía alcanzar su cuota bien directamente, cuando la empresa resultaba adjudicataria directa de uno o de varios de las licitaciones ("Margen Micro") o indirectamente, al resultar beneficiada por las subcontrataciones que se acordaban para repartir el volumen y los márgenes de las obras acordados ("Margen Macro")"[321].

Igualmente, en un correo de 15 de marzo de 2011 entre COBRA, ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI se indica el espíritu de estos acuerdos:

> *"Hola a todos, parece que esto no tiene fin, todos los días hay reuniones, de diferentes grupos de empresas, y lógicamente es difícil llegar a un acuerdo cuando "todas" las empresas tratan de sacar el mayor provecho a costa de los demás.*
>
> *El espíritu y finalidad del Acuerdo MICRO es que un conjunto de empresas participasen a partes iguales en una serie de proyectos, en facturación y margen. En lo referente a la facturación ya se ha comentado que es prácticamente imposible, no así en lo referente al margen, que si puede llevarse a cabo perfectamente.*
>
> *Los márgenes en el Macro están acordados*[322]*"*

Se tiene constancia de la celebración de varias reuniones MICRO-MACRO en las sedes de las empresas para tratar todos los aspectos relacionados con la efectiva ejecución de los repartos y compensaciones a realizar en relación con las licitaciones citadas (ver hechos 89 a 114).

En el año 2013, las empresas ALSTOM, CITRACC, COBRA, EMTE (actualmente COMSA), CYMI, ELECNOR, ELECTRÉN, EYM (denominada como su matriz, OHL), INABENSA, ISOLUX, NEOPUL, SEMI y SIEMENS, continuaron con los

---

[321] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12748 a 12796).

[322] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011 con asunto "MICRO", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 793 a 802) y recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496, respectivamente).

acuerdos de reparto de las licitaciones de los sistemas de electrificación de las líneas de alta velocidad.

En esta ocasión, dadas las características de las licitaciones–sistemas de electrificación de líneas de AVE respecto de las que ya se habían previamente adjudicado los correspondientes contratos para la obra de la catenaria y de las subestaciones–, las empresas decidieron respetar la cuota de mercado histórica de cada una de ellas. Se acordó que las UTE que habían sido adjudicatarias de los anteriores concursos de mantenimiento de las mismas líneas, debían resultar nuevamente adjudicatarias con el propósito de respetar esta cuota a la hora de repartirse la parte correspondiente del contrato[323].

Para ello, las empresas elaboraron "*un fichero con la foto actual de los mantenimientos que este momento hay tanto de SSEE como de Electrificación de las líneas de AV, indicando importes, quien conforman el consorcio, cuando vence los contratos vigentes y % de las empresas que tienen en cada uno de los contratos"* (hecho 117). A modo de ejemplo, consta la elaboración de un fichero muy completo sobre las cuotas de reparto de las empresas en los distintos contratos (hecho 119).

Para la implementación de los acuerdos se celebraron una serie de reuniones entre las empresas con el objetivo de calcular de forma aproximada la cuota de mercado histórica y así mantener el *statu quo* del mercado de mantenimiento de las líneas de alta velocidad en España para los futuros contratos o renovaciones de los próximos cuatro años. El modo de proceder de las empresas, como era habitual, consistió en acordar la composición de distintas UTE que debían presentarse a estas licitaciones, acordando las condiciones económicas de las distintas ofertas a presentar por dichas UTE y las ofertas de cobertura del resto de empresas con la intención de no resultar adjudicatarias directas del contrato[324]. El nivel de detalle era tal, que las empresas llegaron a configurar previamente el importe aproximado tanto de la baja virtualmente ganadora como el importe de las ofertas económicas de cobertura[325].

---

[323] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12757, 12773 y 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26594 y 26595).

[324] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298).

[325] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26480 a 26514)

Finalmente, en el año 2014, para dar continuidad al reparto de los contratos que se iban licitando en relación con este mercado, las empresas ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI y SIEMENS configuraron la UTE AVE ENERGIA.

Esta UTE fue adjudicataria del contrato para el mantenimiento de instalaciones de energía de tracción: Línea Aérea de Contacto, Subestaciones eléctricas y sistemas asociados de Líneas de Alta Velocidad: Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y La Sagra-Toledo. Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Zaragoza-Tardienta y Vandellós-Tarragona. Madrid-Valencia y Bifurcación Albacete-Alicante, Madrid-Valladolid y Ramal Olmedo-Medina del Campo. Tras la adjudicación del citado contrato, la UTE AVE ENERGIA gestiona la mayor parte de los recursos materiales necesarios para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en las líneas de alta velocidad ferroviaria española, dado que la citada licitación supone dicho mantenimiento por un plazo de 10 años.

Sin embargo, al margen de los acuerdos para repartirse el citado contrato, las empresas decidieron expandir sus alianzas y aprovechar los medios y recursos que habían sido aportados a la UTE AVE ENERGÍA para ser utilizados por esas empresas en la presentación de ofertas a otras licitaciones que fueran convocados en el futuro (hecho 172)[326].

Esta utilización de los recursos de la UTE AVE ENERGIA aseguraba que las empresas pertenecientes a la misma gozaran de una importante ventaja competitiva respecto de las demás, toda vez que podían ajustar el apartado de costes de sus ofertas. La utilización de esta ventaja (coste bonificado de los recursos propios de la UTE AVE ENERGIA) privilegiaría en principio a las empresas de la UTE que estuvieran desarrollando trabajos de mantenimiento en áreas cercanas a las que resultaran objeto de la nueva licitación. El objeto de otorgar esta ventaja competitiva sería el de favorecer que la adjudicación de las futuras licitaciones de mantenimiento de líneas de alta velocidad se produjera respetando las cuotas de mercado aproximadas que cada una de las empresas que integraban la UTE había tenido tradicionalmente[327].

[326] Correo electrónico interno de ALSTOM de 17 de noviembre de 2015 con adjunto “3.xlsx” (folios 12838 a 12846), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[327] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12792).

Para ello, acordaron que los recursos así utilizados se compensarían a la UTE con el equivalente al 25% del valor real de dicho recurso (es decir, con una bonificación del 75% sobre su coste real) (hecho 174)[328].

Estas mismas empresas, además, desarrollaron un mecanismo de reparto de licitaciones de menor cuantía convocadas el 10 de junio por ADIF. Así, cuando más de una de las citadas 7 empresas estaban interesadas en participar en dichas licitaciones, se realizaba un sorteo entre ellas para determinar qué oferta resultaría ganadora y una vez determinada la empresa que debería resultar adjudicataria de la licitación en cuestión, el responsable de la UTE elaboraba el presupuesto o estudio económico de la oferta ganadora y el resto de las empresas elaboraban las ofertas de cobertura o acompañamiento a presentar para asegurar su adjudicación. A cambio de lo anterior, la empresa potencialmente adjudicataria acordaba subcontratar el 95% de valor del trabajo en cuestión a la UTE AVE ENERGÍA, reservándose el 5% como remuneración (hechos 175 y ss.).

En definitiva, en relación con este mercado constan acuerdos entre las citadas empresas hasta el año 2016, por lo que la duración de los mismos, desde 2008 hasta el año 2016, y el importe de los contratos adjudicados a las empresas participantes –837.836.625 euros– permiten a esta Sala considerar que estamos ante la existencia de acuerdos que han tenido una gran relevancia y un gran impacto en el mercado para la fabricación, suministro, instalación, mantenimiento y reparación de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, cuya principal característica, al igual que el resto de mercados aquí analizados, consiste en el carácter público que tiene la mayoría de contratos en los que participan las empresas, por lo que el reparto de los mismos tiene una clara incidencia en el interés público, cuestión esta que será analizada más adelante.

[328] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 5 de diciembre de 2015 con asunto "Mantenimientos" (folio 12852), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

4.1.3. Acuerdos de reparto de licitaciones públicas y privadas para la construcción suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad

Los primeros hechos acreditados en relación con acuerdos de reparto de este tipo de licitaciones datan de los años 2004 y 2005, cuando las empresas COBRA, CYMI, ISOLUX y ESPELSA (empresa no incoada) adoptaron acuerdos para repartirse la subcontratación de las obras de la construcción del túnel de Guadarrama[329]. El acuerdo de reparto se produjo entre COBRA, CYMI y ESPELSA (empresa no incoada) en diciembre de 2004[330], sumándose ISOLUX en octubre de 2005[331].

No obstante, no hay pruebas en el expediente de otros acuerdos de reparto entre las citadas empresas, por lo que estas conductas estarían prescritas, tal como en opinión de la Sala ha señalado acertadamente la DC en su propuesta de resolución.

No así los acuerdos de reparto entre las empresas ALSTOM, INDRA y ELECNOR entre los años 2012 y 2015 que habrían afectado a contratos públicos y privados en relación con este mercado (hechos 195 a 221 y folios 36481 a 36491).

En los citados años constan acreditados, al menos, 7 contratos en relación con elementos electromecánicos, en los que se observa una estrategia de reparto consistente en la presentación de las empresas conjuntamente en UTE y una estrategia consistente en decidir previamente la empresa ganadora y presentar ofertas de cobertura para simular una concurrencia competitiva a las licitaciones (estrategia que aparece en la mayoría de los hechos acreditados) (véase el **Anexo III**).

---

[329] Las UTE encargadas de las obras eran las constructoras NECSO ENTRECANALES CUBIERTAS, S.A.-DRAGADOS CONSTRUCCIÓN P.O, S.A.-TECSA, S.A. (lote 1) y la de GUINOVART (actual EYM)-EMTE (actual COMSA)-SACYR-OHL-HOCHTIEF (lote 2), las cuales necesitaban subcontratar las obras a terceras empresas.

[330] Documento de 28 de diciembre de 2004 “ACUERDO DE COLABORACION 28.12.2004.doc” (folios 18864 a 18867), recabado en la inspección de COBRA.

[331] Documento de 28 de octubre de 2005 “Anexo1 CYMI-ESPELSA-COBRA-ISOLUX.doc” (folio 18868), recabado en la inspección de COBRA.

ALSTOM e INDRA aparecen en todos los acuerdos de reparto, con independencia de que finalmente algunos de ellos fuesen adjudicados a otras empresas, como en el caso de la licitación del mantenimiento de los túneles de la línea AVE Madrid-Valladolid, en el que el contrato fue finalmente adjudicado a las empresas COBRA y COBRA seguridad, y sin embargo en el acuerdo previo entre ALSTOM e INDRA se dice que "*Como sabes se presentarán dos ofertas por un lado Indra y por otro nosotros, aunque la realización es la misma (con pequeñas variaciones) por tanto es necesario que la parte técnica lo desarrolle aquella empresa más especialista por tanto que Indra desarrolle Radio y Prosegur PCI (mándale la plantilla para que sobre la misma te desarrollen todo)*"[332](hecho 195).

Constan acreditados contactos directos entre INDRA y ALSTOM para fijar las estrategias que debían seguir las empresas de cara a presentarse a los contratos. Prueba de ello es el correo electrónico entre INDRA y ALSTOM en los que en relación con una de las licitaciones se indica que "*Tenemos que determinar el precio a poner (…)*"[333] (hecho 205). En aquellos supuestos en los que no hay prueba directa de contactos, los hechos evidencian la existencia de estrategias previamente pactadas entre las empresas: "*el precio está coordinado con Indra (ellos han marcado un margen del 27 sobre la venta VS nosotros que vamos al 30%)*" (hecho 198) o *"(…) El lunes debemos remitir esta oferta, me ha llamado Adif que le urge, debemos enviarla antes de las 12:00 del lunes. Esta el asunto coordinado con Indra"* (hecho 202) o *"(…) Tomando como base la oferta realizada el mes pasado, te mando la proposición económica para tu OK, nosotros 100 € más baratos que ppto. e INDRA sería 50 € (…)"*[334] (hecho 206).

En relación con el proyecto FOLLO LINE, el acuerdo entre ELECNOR, INDRA y ALSTOM incluía ofertas de cobertura y un mecanismo de compensación de cara a asegurar que las tres empresas se beneficiarían de una parte de esta licitación,

---

[332] Correo electrónico interno de ALSTOM de13 de marzo de 2012, con asunto "Desarrollo técnico y valoración de recursos Túneles Guadarrama", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12816).

[333] Correo electrónico de INDRA a ALSTOM de 28 de julio de 2015, con asunto:"RV: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO SEPTIEMBRE" (folio 12802), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[334] Correos electrónicos internos de ALSTOM de 29 de julio de 2015 (folio 12800), aportados por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

independientemente de cuál de ellas resultara adjudicataria, acordándose que la empresa adjudicataria pasaría un pedido de suministros a las otras equivalente al porcentaje acordado de reparto para cada una de ellas (hecho 220)[335]:

> *" - La empresa adjudicataria subcontratará o cederá el alcance integro de la adjudicación a una Unión Temporal de Empresas integrada según los siguientes porcentajes:*
>
> - *ELECNOR, S.A.: 35%*
> - *ALSTOM: 35%*
> - *INDRA SISTEMAS: 30%*
>
> *- En el caso que finalmente el cliente no acepte la subcontratación o cesión del alcance adjudicado a la Unión Temporal de Empresas, se acuerda que la empresa o el grupo adjudicatario pasará un pedido de suministros, a la otra parte o partes, por un importe equivalente al porcentaje de participación previsto de dicha empresa en la UTE, con un coeficiente de gestión del 6%".*

Finalmente, este contrato fue adjudicado a ELECNOR por un importe de unos 60.000.000 de euros (hecho 221).

Las empresas citadas han adoptado acuerdos de reparto en relación con contratos cuyo presupuesto total de licitación ha sido de 84.072.258 de euros, y un importe total adjudicado de 62.783.218 de euros. En el **Anexo III** de la presente resolución se incorpora un cuadro resumen de las licitaciones objeto de reparto entre las empresas.

4.2. Antijuridicidad de las conductas

La Dirección de Competencia ha propuesto a esta Sala que sancione a las empresas imputadas por la comisión de tres infracciones muy graves de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE consistentes en tres cárteles para el reparto de contratos públicos y excepcionalmente privados que se han licitado en los distintos mercados definidos relativos a la infraestructura ferroviaria nacional y, en uno de los casos, internacional (proyecto Follo Line).

[335] Acuerdo aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 23 y 24).

Los citados artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE prohíben todo acuerdo, decisión o recomendación colectiva, o práctica concertada o conscientemente paralela, que tenga por objeto, produzca o pueda producir el efecto de impedir, restringir o falsear la competencia en todo o parte del mercado nacional y, en particular, los que consistan, entre otros, en el reparto del mercado o de las fuentes de aprovisionamiento.

Por otro lado, y dado que la DC considera que las conductas entran en la categoría de cártel, cabe igualmente acudir a la disposición adicional cuarta de la LDC, en su versión anterior a la reforma introducida con fecha 25 de mayo de 2017[336], que define la conducta de cártel como todo "*acuerdo secreto entre dos o más competidores cuyo objeto sea la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, el reparto de mercados, incluidas las pujas fraudulentas, o la restricción de las importaciones o las exportaciones*".

Sin perjuicio del análisis de antijuridicidad de las conductas que se realiza en este apartado, esta Sala ya avanza que se muestra conforme con la valoración jurídica de los hechos realizada por la DC en su propuesta de resolución, por lo que el presente apartado se limita a corroborar lo que ya ha anticipado la DC anteriormente, es decir, que estamos ante una serie de conductas que constituyen varias infracciones de los artículos antes citados que han tenido por objeto el reparto de una gran cantidad de contratos públicos y alguno privado que afectan a la infraestructura ferroviaria de nuestro país, por lo que la incidencia de estos acuerdos adquiere, si cabe, una mayor relevancia por tratarse de licitaciones que afectan directamente al transporte ferroviario y a la seguridad de las personas que hacen uso de este medio de transporte.

En los tres mercados analizados, los hechos acreditados muestran la existencia de una gran cantidad de licitaciones públicas que se han visto afectadas por estos acuerdos adoptados por las principales empresas que operan en este sector. En la mayoría de los supuestos los acuerdos se pudieron implementar y

[336] La actual definición de cártel introducida por el Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo es la siguiente: "*todo acuerdo o práctica concertada entre dos o más competidores cuyo objetivo consista en coordinar su comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas tales como, entre otras, la fijación o la coordinación de precios de compra o de venta u otras condiciones comerciales, incluso en relación con los derechos de la propiedad intelectual e industrial; la asignación de cuotas de producción o de venta; el reparto de mercados y clientes, incluidas las colusiones en licitaciones, las restricciones de las importaciones o exportaciones o las medidas contra otros competidores contrarias a la competencia*".

desplegaron efectos directos sobre las licitaciones y, en los casos en los que por los motivos que fuere finalmente los acuerdos no pudieron producir el efecto deseado, principalmente por el desistimiento de los mismos por parte de ADIF, también consta acreditado ese acuerdo previo entre las empresas que resulta suficiente para considerar la existencia de una infracción de las normas de competencia citadas. En infracciones del artículo 1 de la LDC o 101 del TFUE, como las que se analizan en esta resolución, el que la conducta, manifestada en un contacto o acuerdo, en cualquiera de sus formas, entre competidores tenga el objeto de restringir la competencia es suficiente para considerar la antijuridicidad de la misma, sin que sea necesario demostrar la existencia de efectos, ni siquiera que ese acuerdo se haya logrado materializar[337].

Hay pruebas en cada mercado que acreditan la existencia de contactos directos entre las empresas, ya fuera a través de correos electrónicos o mediante las reuniones que periódicamente llevaban a cabo las mismas –en particular se ha acreditado la existencia de múltiples reuniones en los mercados de sistemas de electrificación, tanto en vías de alta velocidad como convencional–. El contenido de las comunicaciones y, en su caso, de lo pactado en las reuniones celebradas entre las empresas participantes en cada mercado evidencia una clara intención de repartirse ilícitamente la mayor cantidad de contratos públicos posibles, objetivo que finalmente cumplieron las empresas en gran parte de los contratos analizados, por lo que los acuerdos en la mayoría de los supuestos desplegaron los efectos deseados por sus impulsores.

Como ya se ha señalado anteriormente, en el mercado de sistemas de electrificación en líneas de tren convencional las empresas han adoptado acuerdos en relación con, al menos, 239 licitaciones, de las que 173 resultaron finalmente adjudicadas y ganadas por empresas del cártel, con un importe total repartido entre las empresas de 134.892.642 euros. En el mercado de sistemas de electrificación en líneas de alta velocidad constan acreditados acuerdos de reparto de, al menos, 24 licitaciones, con un presupuesto total de licitación de

[337] STJUE de 26 de enero de 2017, asunto C-609/13P, apartado 73 y STJUE de 5 de diciembre de 2013, asunto C-455/11 P, apartado 40 ; Sentencia de 13 diciembre 2012 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda), asunto C-226/11(Expedia Inc.contra Autorité de la concurrence y otros). En el mismo sentido, véase la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de septiembre de 2013, dictada en el ámbito del Expte. 132/2007 Cervezas de Canarias y Sentencia de la AN de 8 de marzo de 2013, dictada en el ámbito del Expte. S/0091/08 Vinos finos de Jerez.S/0091/08 Vinos finos de Jerez y la Sentencia del Tribunal Supremo de 23 de mayo de 2017 (recurso 940/2012).

1.108.946.332 euros, siendo el importe de adjudicación de las mismas de 837.836.625 euros (correspondiente a 14 licitaciones finalmente adjudicadas a empresas del cártel). Por su parte, en el mercado de equipos electromagnéticos en líneas de alta velocidad las empresas han adoptado acuerdos de reparto en relación con contratos cuyo presupuesto total de licitación ha sido de 84.072.258 euros, y un importe total adjudicado de 62.783.218 euros.

Las estrategias seguidas por las empresas en cada uno de los mercados analizados tienen ciertas particularidades que las diferencian. Sin embargo, también tienen un denominador común consistente en procurar dar una apariencia de concurrencia competitiva entre las empresas en las licitaciones cuando en realidad previamente han acordado repartirse los contratos, consiguiendo de esta manera convertir los procedimientos de contratación en una mera ficción impropia de lo que cabe esperar en cualquier licitación pública o privada.

La i) utilización fraudulenta de las UTE como instrumento para repartirse los contratos, ii) las ofertas de cobertura previamente pactadas –en algunos casos incluso con bajas temerarias– para asegurar un ganador asignado por las empresas, iii) la subcontratación y otras formas de compensación para las empresas no adjudicatarias (facturación por suministros, reparto de beneficios etc), iv) la rotación de empresas en la adjudicación de los sucesivos contratos y el v) reparto de los contratos por zonas geográficas, son estrategias que constan suficientemente acreditadas en este expediente sin que exista una explicación alternativa que, a juicio de esta Sala, pueda justificar tales conductas.

Esta Sala considera que existe una evidente instrumentalización interesada y forzada de una serie de figuras jurídicas, como son las UTE y las subcontrataciones, que sirven a las empresas para simular una situación de normalidad competitiva en los procedimientos de licitación y así enmascarar una serie de acuerdos para repartirse los contratos con el propósito de mantener inalteradas y permanentes sus alianzas a lo largo de un considerable periodo de tiempo. Se utilizan instrumentos jurídicos ampliamente admitidos en la práctica contractual pública y privada para obtener fines ilícitos.

Un análisis de las licitaciones objeto de reparto entre las empresas en cada uno de los mercados, arroja la conclusión de que para gran parte de los contratos no era necesaria la conformación de UTE por un número tan elevado de empresas. El presupuesto base de litación, las exigencias de solvencia para presentarse a los concursos y la existencia de ofertas de otras empresas o UTE de menor

tamaño, algunas de ellas finalmente adjudicatarias de los mismos, pone de manifiesto que no había una necesidad objetiva para que un grupo de empresas siempre coincidente en cada mercado acudiera sistemáticamente en UTE a los contratos.

La falta de necesidad de la cooperación se hace todavía más patente si tenemos en cuenta que los acuerdos entre las empresas ya preveían, en algunos casos, la concurrencia en UTE a licitaciones cuyos requisitos para licitar todavía no se conocían (a modo de ejemplo, hechos 1, 17 y 23 para líneas de tren convencional o hecho 170 para electrificación en líneas de alta velocidad) (Se abundará sobre esta cuestión en el apartado de respuesta a las alegaciones).

Estas estrategias que constan acreditadas en este expediente suelen ser habituales en los análisis de prácticas restrictivas de reparto de licitaciones públicas, por lo que no resultan ajenas a las autoridades de competencia. La OCDE en su sus recomendaciones para combatir la colusión en la contratación pública[338] y la Autoridad de Competencia española en sus diferentes recomendaciones[339], ya han advertido que estrategias tales como las ofertas de resguardo, la rotación de ofertas entre empresas, la presentación conjunta de ofertas entre empresas coincidentes sin necesidad objetiva, las repetidas subcontrataciones entre las mismas empresas, las asignaciones de clientes o ciertas zonas geográficas, etc. son estrategias habituales entre las empresas que deciden llevar a cabo este tipo de prácticas, por lo que es necesario prestar atención cuando se observan estas pautas de comportamiento en los mercados.

En este expediente, no sólo existen indicios claros de acuerdos anticompetitivos, sino que se ha podido verificar la existencia de los acuerdos y de comunicaciones entre las empresas que acreditan el elemento volitivo de la conducta, que pone de manifiesto la clara voluntad de repartirse de manera ilícita la mayor cantidad de contratos posible.

Se ha acreditado además un constante intercambio de información entre las empresas que resulta necesario para la correcta ejecución de los acuerdos y que en condiciones de normalidad competitiva no sería compartida por las empresas.

[338] Recomendación del Consejo para combatir la colusión en la contratación pública 2012.

[339] Guias de la CNC sobre contratació pública y competencia (2010) y de la CNMC sobre indicios de posibles pujas fraudulentas (2017).

Los hechos acreditados ponen de manifiesto que en cada uno de los mercados analizados nos encontramos ante acuerdos entre competidores tendentes al reparto de contratos y que se aprecia una intención manifiesta de ocultar esos acuerdos privados a la administración contratante y al mercado en general, requisitos estos previstos en la disposición adicional cuarta de la LDC, en su versión anterior a la reforma introducida con fecha 25 de mayo de 2017.

INDRA ha señalado que no es competidor de ALSTOM y ELECNOR. Sin embargo, los hechos muestran que INDRA se presentó a los mismos contratos y fue ganador de algunos de ellos, y en otros presentó ofertas de cobertura para simular concurrencia competitiva.

En lo que se refiere al carácter secreto de los acuerdos, los ejemplos más evidentes de la intención de ocultarlos los encontramos en la presentación de ofertas de cobertura por las empresas y la compensación a las no adjudicatarias a través de mecanismos como la subcontratación o los encargos de suministro, entre otros. La intención de esas conductas no es otra que la de simular la concurrencia en la contratación pública y por ello se realizan con el desconocimiento de la administración contratante y del resto de empresas licitantes que no forman parte de los acuerdos.

La cautela tomada por las empresas para no ser descubiertas queda patente, además, en el caso del cártel de reparto del mercado de sistemas de electrificación en líneas de tren convencional. En él las empresas se llegan a recriminar que se hable de los acuerdos secretos a través del correo electrónico precisamente por la huella que este sistema de comunicación puede dejar sobre la existencia de los mismos (hecho 31). En este mismo mercado, en el acuerdo de 2002 se establece que "*para el caso de presentación de ofertas en "UTE" de tres empresas se presentarán dos empresas y la tercera irá oculta" (el subrayado es nuestro) (hecho 9),* lo que denota el mismo afán de ocultar la existencia de la conducta frente a la administración y frente a terceros y simular la existencia de competencia.

INDRA ha señalado en su escrito de alegaciones que no ocultó en ningún momento la presentación conjunta a las licitaciones con ALSTOM y que comunicó previamente a ADIF la voluntad de subcontratar a esta empresa. Sin embargo, los hechos ponen de manifiesto que las empresas adoptaron acuerdos de cobertura para presentarse a las licitaciones de ADIF. Las propias manifestaciones de las empresas realizadas a través de sus comunicaciones

revelan la estrategia de reparto. A modo de ejemplo constan las siguientes afirmaciones:

- "*Como sabes se presentarán dos ofertas por un lado Indra y por otro nosotros, aunque la realización es la misma (con pequeñas variaciones)"* (hecho 195).
- *"Cuando tengas la oferta de la base de costes preparada por favor coteja unidad a unidad con el precio de la oferta de INDRA (te lo pasara Jefe Proyecto de ALSTOM) para conocer donde están las diferencias"* (hecho 197).
- *El precio está coordinado con Indra (ellos han marcado un margen del 27 sobre la venta VS nosotros que vamos al 30%)* (hecho 198).
- *"(…) Tomando como base la oferta realizada el mes pasado, te mando la proposición económica para tu OK, nosotros 100 € más baratos que ppto. e INDRA sería 50 € (…)"* (hecho 206).

Respecto de Follo Line existe un acuerdo privado entre las partes en el que consta el reparto del citado contrato entre las tres empresas acordando que incluso se mantendría el reparto aun en el caso de que el cliente no aceptara "*la subcontratación o cesión del alcance adjudicado a la Unión Temporal de Empresas".* En este caso, la forma de articular el reparto sería a través de *"un pedido de suministros, a la otra parte o partes, por un importe equivalente al porcentaje de participación previsto de dicha empresa en la UTE, con un coeficiente de gestión del 6%" (hecho 220).*

No se desprende de ninguna de las citadas manifestaciones y conductas realizadas por las empresas la supuesta transparencia y falta de secreto alegados por INDRA.

La distinción de mercados afectados, la existencia de un *modus operandi* que ha tenido ciertas particularidades en cada cártel y la participación de empresas no siempre coincidentes en todos los cárteles, permite determinar las siguientes infracciones:

a) Una infracción constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde mayo de 2002 hasta noviembre de 2016.

b) Una infracción constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro,

instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2008 hasta marzo de 2016.

c) Una infracción constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015.

Tratándose de conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE que son constitutivas de cártel, de conformidad con el artículo 62.4.2 de la LDC, cabe calificar las mismas como infracciones muy graves.

4.3. Duración de las conductas. Infracciones únicas y continuadas

La DC en su propuesta de resolución considera que cada una de las infracciones tiene la calificación de infracción única y continuada, conclusión que, como veremos a continuación, comparte esta Sala.

Es profusa la jurisprudencia, nacional y de la Unión Europea, que viene señalando que la imputación de una infracción única y continuada debe estar precedida de la concurrencia de los siguientes requisitos[340]: i) que la conducta obedezca a la existencia de una pluralidad de actos llevados a cabo por los mismos sujetos responsables, próximos en el tiempo, y que obedezcan a una práctica homogénea en el *modus operandi* por la utilización de medidas, instrumentos o técnicas de actuación similares; ii) que la actuación de los responsables se produzca en ejecución de un plan previamente concebido; iii) que exista unidad del precepto legal vulnerado de modo que el bien jurídico lesionado sea coincidente, de igual o semejante naturaleza. En cuanto a la continuidad de la conducta, la jurisprudencia únicamente exige que no haya grandes saltos temporales de inactividad o falta de pruebas del mantenimiento de los acuerdos anticompetitivos[341].

[340] Sentencia del Tribunal de Justicia de 6 de diciembre de 2012, Asunto C- 441/11, apartado 41; sentencias de la Audiencia Nacional de 5 de febrero de 2013 y de 29 de julio de 2014 (recurso nº 172/2013).

[341] Entre otras, Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea (Sala Octava), de 19 de mayo de 2010 (asunto T-18/05); Sentencia del TJUE de 7 de enero de 2004 (asuntos acumulados C-204/00 p, C- 211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 p), Sentencias de la Audiencia Nacional 21 de febrero de 2013 y de 19 de junio de 2013.

A tenor de los citados requisitos, resulta evidente que cada una de las infracciones valoradas en el presente expediente constituye una infracción única y continuada del artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE al apreciarse en cada una de ellas la concurrencia de los requisitos mencionados.

En lo que se refiere a la duración de la conducta, desde un punto de vista general, los plazos son los siguientes:

a) La duración de la infracción consistente en el reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, consta acreditada desde el año 2002 hasta el año 2016 (hechos 1 a 58).

b) La duración de la infracción consistente en el reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, consta acreditada desde el año 2008 hasta el año 2016 (hechos 59 a 193).

c) La duración de la infracción consistente en el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, consta acreditada desde el año 2012 hasta el año 2015 (hechos 194 a 221).

La continuidad de las conductas en cada una de las infracciones resulta evidente si tenemos en cuenta que prácticamente en cada año hay pruebas que acreditan contactos y acuerdos entre las empresas. En este sentido, a diferencia de lo que alegan algunas de las empresas, esta Sala no aprecia lapsos temporales de suficiente entidad durante la duración de cada infracción que permitan considerar una interrupción temporal de las mismas.

Tanto la Audiencia Nacional[342] como los Tribunales de la Unión Europea[343], vienen señalando que para que una conducta sea considerada antijurídica no es necesario que tenga idéntica intensidad durante todo el tiempo en que tiene

[342] Sentencia de la AN de 21 de febrero de 2013 y la Sentencia de la AN de 19 de junio de 2013.

[343] Por todas, véanse las Sentencias del Tribunal General de la Unión Europea (Sala Octava), de 19 de mayo de 2010 (asunto T-18/05) y la Sentencia del TJUE de 7 de enero de 2004 (asuntos acumulados C-204/00 p, C- 211/00 P, C-213/00 P, C-217/00 P y C-219/00 p, Aalborg Portland A/S.

lugar, pues la coordinación y cooperación tienen altibajos, pueden decaer en determinados momentos, o verse interrumpidas por episodios periódicos, pero conservar sin embargo su esencia a lo largo del tiempo. Por todo ello, la existencia de saltos temporales de inactividad no afecta a la calificación de la infracción como única y continuada.

En este caso, además, tratándose de licitaciones públicas los acuerdos de reparto se suelen producir en la fase previa a la adjudicación del contrato, por lo que es habitual que durante la ejecución del mismo no haya una necesidad de las empresas de mantener de manera tan intensa los contactos y por eso en los periodos entre contratos la prueba de la existencia del cártel suele ser más reducida. Ello, no obstante, no significa que el cártel no siga vigente, máxime si tenemos en cuenta que en cada licitación se aprecia identidad de los elementos esenciales de la estrategia seguida por las empresas participantes y de objetivo y ello es una prueba evidente de la vigencia de los acuerdos.

En relación con el cártel de líneas de tren convencional, algunas empresas han alegado que hay un lapso de tiempo entre septiembre de 2008 y octubre de 2013, en el que no hay pruebas de la existencia de la infracción. Sin embargo, cabe precisar que constan a lo largo de 2008 y 2009 numerosos correos electrónicos y ficheros intercambiados entre las empresas del cártel con cuadros actualizados de cómo iban desarrollándose las licitaciones repartidas[344].

Por otro lado, en diferentes ficheros de 2010, 2011 y 2012, se recogen las sucesivas licitaciones convocadas por ADIF para el mantenimiento de

[344] Correos electrónicos de SEMI a CITRACC, CYMI COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 3 de marzo de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADROS" y documentos adjuntos "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 05 LEVANTE (Valencia, Albacete, Aranjuez).xls" y "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 02 NOROESTE .xls (León, Orense, Salamanca (folios 1588 a 1591) y de 8 de mayo de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO 01" y documento adjunto "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 01 NORTE (Burgos, Irún, Valladolid) xls" (folios 1601 a 1604), recabados en la inspección de ELECNOR; Documento "07-05-29 LICITACIONES ADIF TERRITORIALE 03 ESTE (Barcelona, Tarragona, Zaragoza).xls" adjunto al correo electrónico de SEMI a CITRACC, CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS y VIMAC de 15 de abril de 2008 con asunto "ACTUALIZACIÓN CUADRO 03" (folios 18270 a 18271), fichero Excel de 17 de septiembre de 2008 "15-10-2004 LICITACIONES ADIF.xls" (folio18289) y fichero Excel de 30 de noviembre de 2009 "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 30 NOV 2009.xls" (folios 18342 y 18344), recabados en la inspección de COBRA.

subestaciones eléctricas de líneas de tren convencionales y se siguen detallando los importes de adjudicación, las empresas adjudicatarias y las ofertas a prestar por cada una de las 11 empresas que formaban este cártel. Ello es una clara demostración de que la cooperación entre las empresas continuaba en esos periodos[345]. Igualmente, en esos años constan unas anotaciones manuscritas del Delegado de Subestaciones de Interior de ELECNOR de 21 de noviembre de 2011, en las que se recoge la sistemática a seguir respecto del reparto de dichas licitaciones, (hecho 23). En esas anotaciones se dice, entre otras cosas, que "*todas las empresas estudian las ofertas*", "*se establece un orden aleatorio de adjudicación por sorteo*" y la "*posibilidad de acuerdos especiales entre socios, siempre y cuando la mesa de su conformidad*".

En relación con el cártel de sistemas de electrificación de tren de alta velocidad, en el intervalo de tiempo alegado por algunos de los imputados que va desde octubre de 2010 a agosto de 2013, se produjo la ejecución de los contratos repartidos a través de los acuerdos MICRO-MACRO, sin que ADIF convocara durante ese periodo de tiempo ninguna licitación nueva ni para la construcción ni para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren de alta velocidad. Por tanto, el que durante ese lapso de tiempo no hubiera licitaciones objeto de reparto por este cártel no quiere decir que su actividad hubiera cesado, sino que se centraba en las negociaciones entre las empresas participantes en este cártel para ir ejecutando las compensaciones pactadas. Posteriormente, cuando ADIF convocó en agosto de 2013 nuevas licitaciones para el mantenimiento de los sistemas de electrificación de las líneas de tren de alta velocidad, cuyos contratos vencían para esas fechas, las empresas volvieron a coordinar las ofertas a presentar.

Así, durante el periodo comprendido durante los años 2010 a 2015 se consideran acreditadas 18 reuniones, en las que se hizo un seguimiento de la ejecución de las licitaciones repartidas por el cártel y de las nuevas licitaciones convocadas. Y en relación con el período alegado, constan 8 reuniones del cártel entre 2010

[345] Correos electrónicos internos de COBRA de 25 de marzo de 2010 y documento adjunto "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 25 MAR 10.xls" (folios18407 a 18408), de 11 de enero de 2011 con asunto "Global Licitaciones Adif Territoriales Provisional 11 Ene 11.xls" y documento adjunto "LICITACIONES ADIF TERRITORIALES PROVISIONAL 11 ENE 11.xls" (folios18481 a 18482) y de 11 enero de 2012 y documento adjunto "ADJUDICACIONES ADIF CONVENCIONAL.xls" (folios18561 a 18562), recabados en la inspección de COBRA.

y 2012, de 16[346] y 18 de noviembre de 2010[347], 28 de marzo[348], 6[349] y 14 de abril[350], 3[351] y 14 de octubre de 2011[352] y 12 de junio de 2012[353].

En relación con el cártel de reparto de licitaciones de equipos electromecánicos, INDRA ha alegado que no se aprecia una continuidad de la conducta. Sin embargo, este cártel está conformado desde 2012 únicamente por ALSTOM e INDRA y al mismo se sumó posteriormente ELECNOR.

El hecho de que las primeras evidencias del acuerdo colusorio alcanzado entre ALSTOM e INDRA sean de 2012 y que haya un lapso temporal de dos años y medio sin que se tenga ninguna otra evidencia en el expediente, no debe ser considerado como una interrupción de la conducta continuada de este cártel, como alega INDRA, en aplicación de la jurisprudencia anteriormente citada. En el año 2011 y 2012 las empresas adoptaron acuerdos para repartirse varios

[346] Anotaciones en "Agenda 2010" del Director de Producción (folio 1027), recabadas en la inspección de ELECTRÉN.

[347] Correo electrónico de ALSTOM a CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 29 de octubre de 2010 (folio 1736 y 1737) y anotación manuscrita en "Agenda 2010" (folio 1027), recabados en la inspección de ELECTRÉN; correos electrónicos de ALSTOM a CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 y 16 de noviembre de (folios 17459, 17483, 17486), de SEMI a ALSTOM de 15 de noviembre de 2010 (folio 17462), de COBRA a ALSTOM, CITRACC, ELECNOR, ELECTEN y SEMI de 15 de noviembre de 2010 (folios 17465 y 17477), de ELECNOR a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECTRÉN y SEMI de 15 de noviembre de 2010 (folios 17468 y 17474), de SEMI a ALSTOM de 15 de noviembre de 2010 (folio 17471) y de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR y ELECTRÉN de 15 de noviembre de 2010 (folio 17480), recabados en la inspección de SEMI.

[348] Correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto "Re: MICRO" (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y de COBRA y documento incluido en la carpeta "micros" (folios 229 a 233), recabado en la inspección de ELECNOR.

[349] Correo electrónico de ALSTOM a ELECTRÉN y CYMI de 7 de abril de 2011 (folios 841 a 843), aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa.

[350] Documento incluido en la carpeta "correos" (folio 347), recabado en la inspección de ELECNOR.

[351] Documento incluido en la carpeta "correos" (folio 344), recabado en la inspección de ELECNOR y correo electrónico de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, SEMI, SIEMENS de 27 de septiembre de 2011 con asunto "reunión 3/10/2011" (folio 17557), recabado en la inspección de SEMI.

[352] Documento incluido en "Agenda 2011-2012" (folio 580), recabado en la inspección de ELECNOR.

[353] Documentación incluida en "Cuaderno Julio 2012 ACELEC" (folios 454 a 455), recabada en la inspección de ELECNOR.

contratos y estos fueron ejecutados durante un largo periodo de tiempo. En el caso del contrato de 2012 para el mantenimiento de los túneles Ourense-Santiago, una vez finalizado en el año 2015, las empresas volvieron a coludir para repartirse las 4 prórrogas del mismo que licitó ADIF, por lo que resulta evidente la continuidad del plan común para repartirse los contratos que iba licitando ADIF a lo largo de los años.

En lo que se refiere al análisis sobre los requisitos para considerar la existencia de una infracción única, los hechos ponen de manifiesto que nos encontramos ante infracciones cometidas por varias empresas que se componen claramente por varias conductas que vulneran, conjunta e independientemente, el artículo 1 de la LDC y el 101 del TFUE. En cada infracción se aprecia identidad de objeto y de sujetos de las diferentes manifestaciones de las mismas.

En cada una de las infracciones el objetivo común de los acuerdos es el falseamiento de la competencia en las licitaciones públicas. Con estos acuerdos las empresas han perseguido un beneficio ilícito consistente en asegurarse la adjudicación de los contratos simulando una inexistente intención de concurrir en competencia. El núcleo central de cada infracción ha consistido en el reparto de los contratos públicos a través de la instrumentalización de figuras contractuales como son las UTE y la subcontratación u otros medios de compensación y del uso de las ofertas de cobertura para simular concurrencia competitiva en los contratos. En el caso del cártel en el mercado de mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, consta asimismo como las empresas idearon un sistema de rotación en función del importe de los contratos.

Estos repartos se han articulado sobre la base de acuerdos generales entre las empresas que posteriormente se han ido desarrollando y adaptando a las necesidades derivadas en cada momento, ya sea por la modificación de los pliegos por parte de la administración o por la modificación de las composición del cártel, lo que permite afirmar que estamos ante una estrategia común ideada por las empresas, sin perjudico de que el número de participantes que formaban parte de los acuerdos haya podido variar a lo largo de los años.

Varias empresas han alegado que no concurre el requisito de identidad de sujeto, toda vez que las empresas no han coincidido durante todo el periodo de tiempo que ha durado cada una de las infracciones. A continuación, se muestra un cuadro ilustrativo de los años en los que las empresas han participado en cada infracción, omitiendo las conductas prescritas:

	SISTEMAS DE ELECTRIFICACIÓN LÍNEAS DE TREN CONVENCIONAL	SISTEMAS DE ELECTRIFICACIÓN LÍNEAS DE ALTA VELOCIDAD	EQUIPOS ELECTOMECÁNICOS
COBRA	2002 a 2014	2008 a 2016	
CYMI	2002 a 2014	2010 2014	
ELECNOR	2002 a 2016	2008 a 2016	2015
ELECTRÉN	2002 a 2016	2008 a 2016	
INABENSA	2002 a 2014	2010 a 2016	
SEMI	2002 a 2016	2008 a 2016	
SIEMENS	2002 a 2014	2010 a 2016	
EYM	2013 a 2014	2010 a 2014	
ALSTOM	2013 a 2014	2010 a 2016	2012 a 2015
TELICE	2012 a 2014		
ISOLUX		2010 a 2014	
CITRACC		2010 a 2014	
COMSA		2010 a 2014	
NEOPUL		2010 a 2014	
INDRA			2012 a 2015

Como puede observarse, en cada cártel la mayoría de las empresas han participado de manera conjunta en acuerdos que se han prolongado durante varios años, lo que permite a esta Sala afirmar que todas las empresas eran necesariamente conocedoras de que estaban formando parte de un plan orquestado por todas ellas con la clara intención de repartirse de manera ilícita la mayor cantidad de contratos públicos licitados en estos mercados. El contenido de los acuerdos y de los contactos entre las empresas no deja lugar a dudas sobre la intención de las mismas.

Existe, por tanto, una clara estabilidad en la composición de los cárteles, puesto que muchos de los participantes en cada cártel han permanecido durante casi todo el periodo que ha durado cada uno de ellos y, si bien algunas empresas han podido entrar o salir en periodos distintos, su participación no ha sido meramente puntual ni esporádica, sino que ha tenido una continuidad durante un largo periodo de tiempo.

El hecho de que unas empresas hayan participado durante menos tiempo que otras o con menor intensidad no impide considerar que todas ellas han formado parte de tres acuerdos globales calificables como infracción única y continuada,

siempre que al tiempo de establecer su responsabilidad solo se le impute por la participación que se ha acreditado en el cártel, como así sucede en esta resolución.

4.4. Efectos de las conductas sobre el mercado

Como han señalado el Consejo de la CNMC y de la CNC en anteriores ocasiones, en la valoración de conductas del artículo 1 de la LDC no se exige la prueba de efectos reales contrarios a la competencia cuando se ha determinado que estas son restrictivas por su objeto[354]. En este mismo sentido, se pronuncia el Tribunal de Justicia de la Unión Europea[355].

En todo caso los efectos de una conducta pueden ser considerados para determinar el importe de las sanciones y esta Sala considera acreditado que las conductas descritas anteriormente sí han ocasionado claros efectos. La falta de competencia en las licitaciones públicas ha supuesto un encarecimiento del precio de los contratos que de otra manera no se hubiese producido. Además, el precio es una de las variables que las partes utilizan para diferenciarse del resto de concursantes en la licitación. En última instancia este sobrecoste que paga la administración debe ser soportado por los ciudadanos.

Tal como ha tenido la oportunidad de señalar la CNC, "*resultan inaceptables los argumentos esgrimidos por algunas empresas de que este tipo de colusión no afecta significativamente a los consumidores o de que en ausencia de ella el resultado hubiera sido el mismo. Pocas infracciones pueden dañar tanto y a una base tan amplia. Al suponer un mayor coste de la licitación y, con ello, un mayor cargo presupuestario, está afectando nada menos que a todos los contribuyentes.*" (RCNC de 19 de octubre de 2011, Expte. S/0226/10, Licitaciones de carreteras)[356].

---

[354]Véanse, Expte. S/0120/10, Transitarios) y Expte. S/0555/15 Prosegur-Loomis

[355]Sentencia de 13 diciembre 2012 del Tribunal de Justicia de la Unión Europea (Sala Segunda). Asunto C-226/11(Expedia Inc.contra Autorité de la concurrence y otros). En el mismo sentido, véase la Sentencia del Tribunal Supremo de 12 de septiembre de 2013, dictada en el ámbito del Expte. 132/2007 Cervezas de Canarias y Sentencia de la AN de 8 de marzo de 2013, dictada en el ámbito del Expte. S/0091/08 Vinos finos de Jerez.

[356] En el mismo sentido, Resolución de fecha 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/12, Rodamientos ferroviarios y resolución de fecha 30 de junio de 2016, Expte. S/0519/14, Infraestructuras Ferroviarias.

La Audiencia Nacional ha hecho suyo ese mismo reproche acentuado al señalar que "*respecto a la proporcionalidad hemos de considerar la afectación significativa al interés público, la concertación que examinamos alteró los precios de las licitaciones a cargo de fondos públicos […]. Por otra parte, la conducta eludió las normas administrativas que garantizan la transparencia en la contratación administrativa y el acierto en la selección de la oferta más ventajosa, y tendió directamente a impedir su aplicación"* (SAN de 16 de mayo de 2014, recurso núm. 643/2011).

En lo que se refiere al cártel de reparto de licitaciones para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, de acuerdo con la información aportada por ADIF[357], entre los años 2002 a 2011 las empresas partícipes en este cártel adoptaron acuerdos de reparto sobre un total de 195 licitaciones, que supone el 82% del total de las licitaciones convocadas entre 2002 y 2016. El presupuesto total del conjunto de las licitaciones fue de 144.044.704€ y el importe total adjudicado fue de 132.961.375€.

En un total de 88 de esas licitaciones (el 45,12%) hubo también ofertas de empresas ajenas a este cártel, resultando éstas adjudicatarias en 35 licitaciones.

El siguiente cuadro contiene datos que reflejan las diferencias entre el importe presupuestado y finalmente adjudicado respecto de este total de 195 licitaciones repartidas por el cártel desde 2002 a 2011, identificando los contratos en los que solamente hubo ofertas de empresas del cártel y aquellos en los que hubo también ofertas de empresas ajenas al cártel.

	Nº Licitaciones	**Importe € presupuestado**	**Importe € adjudicado**	**% Variación**
Sólo ofertas empresas cártel	107	97.552.797	96.671.940	-1%
Ofertas empresas cártel y ajenas a éste	88	46.491.907	36.289.435	-22%
Total licitaciones repartidas cártel	**195**	**144.044.704**	**132.961.375**	-8%

(*) Variación porcentual del importe ofertado total adjudicado respecto del importe total presupuestado

[357] Respuesta de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 29783 a 29785).

En el citado cuadro, se observa un claro aumento del porcentaje de bajas cuando concurren en la licitación, junto con las empresas del cártel, otras empresas ajenas al mismo. En este caso la administración ha pagado en total un 22% menos del presupuesto inicialmente previsto. En cambio, en aquellas licitaciones en las no ha habido concurrencia de terceras empresas ajenas al cártel, el porcentaje total de variación del presupuesto ha sido únicamente del 1%.

Por otro lado, de las 23 licitaciones afectadas por diferentes acuerdos específicos desde 2012 a 2016, 4 de ellas (el 17,39%) fueron adjudicadas a empresas que no formaban parte del cártel, por un importe de 7.041.210,77€ y 13 lo fueron a empresas del cártel, por 12.119.539,78€, siendo los otros 6 restantes objeto de desistimiento por ADIF.

En relación con el lote 1 (zona Centro), el presupuesto de licitación en los expedientes de 2014 (Expte. 2.14/28520.0157) y 2016 (Expte. 2.16/28520.0246) fue el mismo (3.788.736,78 €). La empresa ELECNOR fue adjudicataria del lote en ambos contratos. Sin embargo, la baja presentada por esta empresa en cada uno de los contratos difiere. En 2014 la baja presentada fue de 2,10%, frente a la baja de 13,85% que presentó en 2016 (una vez iniciada la investigación del presente expediente).

En el lote 2, al igual que en el anterior, la inexistencia de presión competitiva en 2014 vuelve a mostrarse si tenemos en cuenta que ELECNOR presentó en ese año una baja del 0,50% mientras que en 2016 su baja fue del 4,20% (una vez iniciada la investigación).

En relación con el lote 3 (zona Sur), en 2014 (Expte. 2.14/28520.0159) ELECNOR y COBRA presentaron unas bajas del 0,03% y del 0%, mientras que en 2016 (Expte. 2.16/28520.0248) las bajas de sus ofertas fueron del 14,3% y 11,32%, respectivamente (una vez iniciada la investigación).

En el lote 6 (zona Norte), también en 2014 (Expte. 2.14/28520.0162) y en 2016 (Expte. 2.16/28520.0251) el presupuesto de licitación fue en ambas licitaciones el mismo (2.662.000€), siendo en 2014 adjudicataria VIMAC con una baja del 6,37%, mientras que en 2016 lo fue COBRA con una baja del 14,85€. COBRA en 2014, con el mismo presupuesto de licitación, presentó una oferta en UTE junto con SEMI con una baja del 0,65%, lo que supone una diferencia entre las ofertas presentadas en 2014 y 2016 del 14,2%. ELECNOR asimismo presentó ofertas con diferencias sustanciales entre 2014 y 2016, así en 2014 la baja

presentada fue del 0,34% mientras que tras la finalización del cártel su baja alcanzó el 7,68%.

Finalmente, en el lote 7 el presupuesto de licitación fue también el mismo,1.936.000 € en 2014 (Expte. 2.14/28520.0163) y en 2016 (Expte. 2.16/28520.0245), siendo también COBRA-TELICE la adjudicataria en ambas licitaciones, sin embargo, con diferencias relevantes. Así en 2014 su oferta ganadora fue la única presentada en esta licitación con una baja del 1,72%, mientras que en 2016 su baja alcanzó el 7,15%, una diferencia de 5,43% en términos porcentuales.

De todo lo expuesto se deduce que las ofertas presentadas en las licitaciones objeto de reparto por este cártel han sido sensiblemente más elevadas de las que hubiesen existido en ausencia de cártel y que las mayores bajas se producen cuando se presentan empresas ajenas a los acuerdos de reparto.

Lo mismo puede decirse en el cártel para el reparto de licitaciones convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, donde de las 24 licitaciones objeto de reparto por las empresas del cártel –cuyo importe total de licitación ascendió a 1.108.946.332€–, 4 de estas licitaciones fueron adjudicadas a empresas que no fueron parte del cártel por un importe total de 173.578.049€ y 14 a empresas del cártel por importe 837.836.625 euros (6 licitaciones fueron finalmente desistidas). Pues bien, en estas licitaciones en las que concurrieron empresas del cártel y ajenas al cártel, la diferencia total entre el importe presupuestado y el adjudicado fue del 23,1%. Este dato contrasta con el de las licitaciones en las que únicamente concurrieron empresas del cártel, en las que la baja total fue del 1,9%.

	Nº Licitaciones	**% Variación**
Sólo ofertas empresas cártel	3	1,9%
Ofertas empresas cártel y ajenas a éste	15	23,1%
Total licitaciones adjudicadas y repartidas cártel	**18**	

En cuanto al cártel de reparto de licitaciones convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, desde marzo de 2012 a diciembre de 2015, de las 7 licitaciones que fueron objeto de acuerdos de reparto por el cártel, con un presupuesto total de licitación de algo más de 84 millones de euros, 5 de ellas fueron adjudicadas a INDRA, ELECNOR o ALSTOM, ya que no existieron otras ofertas diferentes a las suyas. Sin embargo, en los dos contratos en el que hubo concurrencia competitiva con otras empresas, la adjudicación fue a parar a empresas ajenas al cártel.

La ausencia de competencia entre las empresas encareció nuevamente el precio de los contratos tanto para la administración pública como para otras entidades privadas en el caso del proyecto Follo Line.

Adicionalmente al efecto sobre el precio de los contratos, cabe añadir que este tipo de conductas se han producido en un mercado cuyas barreras de entrada son evidentes, si tenemos en cuenta la complejidad de los trabajos relacionados con estos mercados, que limitan significativamente la aparición de nuevos entrantes en los mismos. Por ello, el reparto del mercado entre empresas que ostentan conjuntamente elevados porcentajes de cuota de mercado, como es el caso, tiene el potencial efecto de desincentivar la entrada de nuevos operadores en el mismo.

El Tribunal Supremo, en su Sentencia de fecha 14 de febrero de 2006 (recurso de casación 4628/2003), advierte sobre las dificultades que pueden encontrar aquellas empresas que no forman parte de este tipo de acuerdos para entrar en el mercado o consolidarse en el mismo:

> "*Tiene razón el T.D.C. al señalar que si el acceso de nuevos operadores sólo es posible en el momento del concurso, si las cuatro únicas empresas que se presentan no compiten de hecho entre sí, sino que pactan con anterioridad el reparto del total del concurso, si en éste se concede una preferencia sustancial al adjudicatario anterior y si, en el periodo entre concursos, las empresas ya implantadas tienen posibilidades, que materializan con frecuencia, de extender los servicios concedidos sin necesidad de concursar, resulta evidente que los pactos colusorios constituyen una barrera adicional. El mercado se reduce y los potenciales entrantes ven así mermadas sus oportunidades de acceso*".

En este sentido, COMSA, imputada únicamente por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, ha subrayado en sus alegaciones que con estas conductas las empresas integrantes del cártel han podido mantener su cuota de mercado, que entre todas superaba y supera aun a día de hoy el 90%, y retrasar la entrada de otros competidores (folios 33263 y 33264).

4.5. Análisis de la culpabilidad

Habiendo quedado acreditadas y calificadas las conductas como contrarias a la LDC, el artículo 63.1 de la LDC condiciona el ejercicio de la potestad sancionadora en materia de multas por parte de la autoridad de competencia a la concurrencia en el sujeto infractor de dolo o negligencia en la realización de la conducta imputada.

En efecto, en el ámbito del derecho administrativo sancionador[358] no tiene cabida la responsabilidad objetiva en la comisión de una infracción, siendo imprescindible el elemento de culpabilidad, lo que supone que la conducta antijurídica sea imputable al sujeto pasivo autor de la conducta.

Así se interpreta la expresión recogida en el artículo 130.1 de la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del Procedimiento Administrativo Común (LRJPAC)[359], cuando establece que sólo podrán ser sancionadas por hechos constitutivos de infracción administrativa las personas físicas y jurídicas que resulten responsables de los mismos, debiendo necesariamente imputar dicha responsabilidad a título de dolo o culpa, entendida ésta como la falta de diligencia debida para evitar un resultado antijurídico, previsible y evitable.

Esta Sala considera que ha quedado acreditado que las empresas responsables de las infracciones conocían y eran conscientes de la ilicitud de las conductas llevadas a cabo.

Se trata de un conjunto de empresas de considerable importancia, tamaño y reputación dentro del sector, que se han venido repartiendo una gran cantidad

[358] Por todas, la STS de 22 de noviembre de 2004.

[359] Hoy artículo 28 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de Régimen Jurídico del Sector Público.

de contratos públicos durante un largo periodo de tiempo a través de prácticas ilícitas.

Los hechos acreditados ponen de manifiesto que en cada uno de los mercados analizados nos encontramos ante acuerdos entre competidores tendentes al reparto de contratos y en los que se aprecia una intención manifiesta de ocultar esos acuerdos privados a la administración contratante y al mercado en general.

Los ejemplos más evidentes de esa intención de ocultar los acuerdos privados los encontramos en la presentación de ofertas de cobertura por las empresas y la compensación a las empresas no adjudicatarias a través de mecanismos como la subcontratación o los encargos de suministro, entre otros. La intención de estas prácticas no es otra que la de simular la concurrencia en la contratación pública y por ello se realizan con el desconocimiento de la administración contratante y del resto de empresas licitantes que no forman parte de los acuerdos.

La cautela tomada por las empresas para no ser descubiertas queda patente, además, en el caso del cártel de reparto del mercado de sistemas de electrificación en líneas de tren convencional donde las empresas se llegan a recriminar que se traten los acuerdos secretos a través del correo electrónico precisamente por la huella que este sistema de comunicación puede dejar sobre la existencia de los mismos lo cual se trata de evitar dado su carácter ilícito (hecho 31). En este mismo mercado, en el acuerdo de 2002 se establece que "*para el caso de presentación de ofertas en "UTE" de tres empresas se presentarán dos empresas y la tercera irá oculta" (el subrayado es nuestro) (hecho 9),* lo que denota ese afán de ocultar y simular frente a la administración y frente a terceros.

Todos estos factores conducen a la conclusión de que las empresas conocían que su actuación no podía ser conforme con las más elementales reglas de la sana competencia entre competidores, de ahí que quepa considerar la concurrencia del elemento volitivo de la conducta por parte de las empresas.

4.6. Prescripción

Al margen de los pronunciamientos de esta Sala sobre su conformidad en relación con la prescripción de determinados hechos propuesta por la Dirección de Competencia (véanse los apartados 4.1.1 para cártel de líneas de tren convencional, el apartado 4.1.2 para el cártel de sistemas eléctricos en líneas de alta velocidad y el apartado 4.1.3 para el cártel de sistemas electromecánicos),

cabe estimar igualmente la propuesta de la Dirección de Competencia de prescripción de las conductas realizadas por las siguientes empresas:

A) En relación con el cártel de tren convencional, se consideran prescritas las conductas de las empresas ISOLUX, CITRACC y EMTE (COMSA).

   Asimismo, en relación con este cártel, se considera prescrita la conducta de D. Valentín Sobrón Ostos, en cuanto Director General de CITRACC.

B) En relación con el cártel de sistemas eléctricos en tren de alta velocidad, se considera prescrita la conducta de COSEMEL.

   Asimismo, en relación con este cártel, se considera prescrita la conducta de D. Pablo Díaz–Miguel Sánchez Subdirector General de Energía de ELECNOR, S.A.

Además de las alegaciones de algunas de las empresas sobre la prescripción global de la infracción a consecuencia de la ruptura de la continuidad de la misma, cuyo análisis ya se ha realizado en el apartado 4.3, hay otro grupo de empresas que ha presentado alegaciones en relación con la prescripción de su conducta por considerar que no hay prueba de su participación más allá de las fechas indicadas por las citadas empresas.

TELICE considera que los últimos hechos sobre los que consta prueba de su participación en la infracción de tren convencional propuesta por la DC serían los relativos a la tabla Excel con título "Resultados Ofertas 2012 Paulino.xlsx" contenido en un correo interno de SEMI (folios 17756 y 17757). Al referirse a contratos que tuvieron lugar el 2012 la entidad señala que su infracción habría prescrito. Sin embargo, como expondremos en el apartado siguiente relativo a la responsabilidad individual, lo cierto es que también consta acreditada la participación de TELICE en acuerdos de reparto de contratos en el año 2014 por lo que no puede considerarse que su infracción haya prescrito.

COMSA, por su parte, considera que, en relación con el cartel de electrificación en líneas de alta velocidad, cualquier infracción que hubiese podido cometer habría prescrito al tratarse siempre de actuaciones anteriores al año 2013. Sin embargo, tal como veremos a continuación, consta acreditada la participación continuada en el cártel de la citada empresa desde el año 2010 hasta el año 2014 con el acuerdo de reparto del contrato para la construcción de las instalaciones de línea área de contacto (catenarias) y sistemas asociados de la

línea AVE Antequera Santa Ana-Granada (hechos 147 y 148). En consecuencia, su participación en la infracción no puede considerarse prescrita.

INABENSA considera que en el cártel de tren convencional no existe ninguna prueba de la participación de INABENSA en un pretendido acuerdo al menos en los años 2010, 2011 y 2012. En consecuencia, la citada empresa señala que cualquier conducta que pudiera haber sido realizada por INABENSA en relación con las licitaciones de líneas de tren convencionales anterior al año 2010 habría prescrito. Sin embargo, esta Sala considera acreditado que la citada empresa ha participado prácticamente cada año hasta el 2014 en acuerdos de reparto de licitaciones públicas en relación con este mercado y en constantes intercambios de información entre las empresas de cara a asegurar la correcta implementación de los acuerdos alcanzados entre las mismas. En relación con su participación en los años 2010, 2011, 2012, esta queda acreditada en el hecho 22 de la presente resolución.

Por último, CITRACC señala que, en relación con el cártel de electrificación en líneas de alta velocidad, en la medida en que la supuesta evidencia de fecha 3 de octubre de 2011, relativa a los supuestos acuerdos del periodo 2010-2011 constituye la última que le es atribuida, habrían transcurrido más de 4 años, debiéndose, por tanto, declarar prescrita la supuesta infracción del periodo 2010-2011 que se le imputa. Sin embargo, tal como veremos en el apartado siguiente, consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta abril de 2014 y cada año hay pruebas de su intervención en las conductas constitutivas de infracción, por lo que no procede estimar la prescripción pretendida.

4.7. Responsabilidad

4.7.1. Responsabilidad individual de las empresas

a. Cártel para el reparto de contratos de mantenimiento sistemas eléctricos en líneas de tren convencional

(Hechos 1 a 58 y folios 36332 a 36388).

a) ALSTOM

Ha participado en este cártel desde octubre de 2013 hasta septiembre de 2014.

Los hechos acreditados ponen de manifiesto su participación en los acuerdos de reparto del año 2013 en relación con el contrato de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (Expte. 2.13/28520.0087) que fue dividido en 6 lotes (hechos 26, 27, 29, 30, 37 y 38 y Anexo I). Finalmente, este contrato fue desistido por ADIF por razones técnicas y organizativas, si bien hasta ese momento las empresas adoptaron acuerdos y mantuvieron contactos de cara al reparto del mismo.

En el año 2014, ALSTOM participó en el reparto del contrato de mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140) que fue dividido en 7 lotes (hechos 40, 42, 45 y Anexo I).

b) COBRA

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta septiembre de 2014.

COBRA es una de las empresas que aparece como parte integrante del acuerdo de reparto de licitaciones al que llegaron las empresas en el año 2002 (hechos 1 a 12). En ejecución del citado acuerdo y sus modificaciones, COBRA ha participado prácticamente cada año en acuerdos de reparto de licitaciones públicas en relación con este mercado y en constantes intercambios de información entre las empresas de cara a asegurar la correcta implementación de los acuerdos (hechos 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21 22, 25, 26, 27, 30, 37, 38, 40, 45, 49 y Anexo I).

c) CYMI

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta mayo de 2014.

CYMI también es una de las empresas que aparece como parte integrante del acuerdo de reparto de licitaciones al que llegaron las empresas en el año 2002 (hechos 1 a 12). En ejecución del citado acuerdo y sus modificaciones, CYMI ha participado prácticamente cada año en acuerdos de reparto de licitaciones públicas en relación con este mercado y en constantes intercambios de información entre las empresas de cara a asegurar la correcta implementación de los mismos (hechos 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 26, 27, 30, 38 y Anexo I).

d) ELECTRÉN

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta noviembre de 2016.

ELECTRÉN, al igual que las anteriores empresas, consta en acuerdos de reparto de licitaciones prácticamente cada año desde el acuerdo de mayo de 2002 y en constantes intercambios de información entre competidores para la correcta ejecución de los acuerdos tal como reflejan los hechos 1 a 22, 27, 30, 35, 37, 40, 43, 45, 51, 52, 53, 54, 55 y 56 y el Anexo I).

e) SEMI

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta noviembre de 2016.

SEMI también consta en acuerdos de reparto de licitaciones prácticamente cada año desde el acuerdo de mayo de 2002 y en intercambios de información para la correcta ejecución de los acuerdos tal como reflejan los hechos 1 a 22, 24, 27, 28, 29, 30, 34, 35, 36, 37, 40, 45, 51, 52, 53, 54, 55, 56 y el Anexo I.

f) ELECNOR

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta noviembre de 2016.

ELECNOR es otra de las empresas que consta en acuerdos de reparto de licitaciones prácticamente cada año desde el acuerdo de mayo de 2002 y en intercambios de información entre competidores (hechos 1 a 23, 27, 28, 30, 34, 35, 36, 37, 40, 45, 51, 52, 53, 54, 55, 56 y Anexo I).

g) EYM

Ha participado en este cártel desde octubre de 2013 hasta septiembre de 2014.

Los primeros hechos en los que aparece esta empresa se refieren al reparto en 2013 del contrato servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (Expte. 2.13/28520.0087) (6 lotes) (hechos 26, 27, 30, 37, 38 y Anexo I). En el año 2014 también aparece en acuerdos para el reparto del contrato mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140) (7 lotes) (hechos 40, 43, 44, 45 y 49 y Anexo I).

h) INABENSA

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta septiembre de 2014.

INABENSA aparece como parte integrante del acuerdo de reparto de licitaciones al que llegaron las empresas en el año 2002 (hechos 1 a 12). En ejecución del citado acuerdo y sus modificaciones, la citada empresa ha participado prácticamente cada año en acuerdos de reparto de licitaciones públicas en relación con este mercado y en constantes intercambios de información entre las empresas de cara a asegurar la correcta implementación de los acuerdos alcanzados entre las mismas (hechos 1 a 20, 22, 27, 30, 37, 38, 40, 43, 44, 45 y Anexo I).

i) SIEMENS

Ha participado en este cártel desde mayo de 2002 hasta septiembre de 2014.

SIEMENS es otra de las empresas que aparece como parte integrante del acuerdo de reparto de licitaciones al que llegaron las empresas en el año 2002. Los hechos ponen de manifiesto como la citada empresa ha participado prácticamente cada año en acuerdos de reparto de licitaciones públicas en relación con este mercado y en intercambio de información con el resto de las empresas (hechos 1 a 22, 27, 30, 37, 38, 40, 43, 44, 45, 49, 50 y Anexo I).

j) TELICE

Ha participado en el cártel desde 2012 hasta septiembre de 2014.

La citada empresa aparece en acuerdos de reparto con SEMI en 2012 (hecho 24 y Anexo I), y en 2014 en los acuerdos de reparto del contrato de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (Expte. 2.13/28520.0087) (6 lotes) (hecho 37 y Anexo I) y del contrato para el mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140) (hechos 40, 44, 45 y 49 y Anexo I).

b. Cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad

(hechos 59 a 193 y folios 36393 a 36481)

a) ALSTOM

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta marzo de 2016.

ALSTOM entró a formar parte del cártel en el año 2010 a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO mediante los cuales las empresas se repartieron en esos años varios contratos (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos, en el año 2011 ALSMTOM participó en varias reuniones para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hecho 111).

En los años 2013 y 2014 la citada empresa continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos 115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

b) COBRA

Consta su participación en el cártel desde abril de 2008 hasta marzo de 2016.

COBRA formó parte de los acuerdos de abril de 2008 para el reparto de varios contratos para la construcción y mantenimiento de sistemas de electrificación de distintos tramos de las diversas líneas de alta velocidad (hechos 73 a 88 y Anexo II). En el año 2010 continuó formado parte de los acuerdos para el reparto de 3 licitaciones a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos en el año 2011 constan dos reuniones y contactos en las que participó COBRA para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hecho 111).

En los años 2013 y 2014 COBRA continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos 115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

c) CYMI

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta mayo de 2014.

CYMI se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones (hechos 89 a 113 y Anexo II). En el año 2013 y 2014 la citada empresa también participó en el reparto de varios contratos relativos a este mercado (hechos 115 a 146 y Anexo II). Los últimos hechos que acreditan su participación en este cártel se refieren al acuerdo de reparto en el año 2014 del contrato para la construcción de las instalaciones de línea área de contacto (catenarias) y sistemas asociados de la línea AVE Antequera Santa Ana-Granada (hechos 147 y 148 y Anexo II).

d) ELECTRÉN

Consta su participación en el cártel desde abril de 2008 hasta marzo de 2016.

ELECTRÉN formó parte de los acuerdos de abril de 2008 para el reparto de varios contratos para la construcción y mantenimiento de sistemas de electrificación de distintos tramos de las diversas líneas de alta velocidad (hechos 73 a 88 y Anexo II). En el año 2010 continuó formando parte de los acuerdos para el reparto licitaciones en los citados años, a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos en el año 2011 constan dos reuniones y contactos en los que participó ELECTRÉN para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hecho 111).

En los años 2013 y 2014 ELECTRÉN continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos

115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

e) SEMI

Consta su participación en el cártel desde abril de 2008 hasta marzo de 2016.

SEMI es otra de las empresas que formó parte de los acuerdos de abril de 2008 para el reparto de varios contratos para la construcción y mantenimiento de sistemas de electrificación de distintos tramos de las diversas líneas de alta velocidad (hechos 73 a 88 y Anexo II). En el año 2010 continuó formando parte de los acuerdos para el reparto de varias licitaciones en los citados años, a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos en el año 2011 consta una reunión en la que participó SEMI para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hecho 111).

En los años 2013 y 2014 SEMI continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos 115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

f) COMSA (EMTE)

COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. (COMSA) es la sucesora en cuanto a la actividad de las empresas EMTE, S.A.U. y EMTE NORTE, S.L.

En septiembre de 2010 EMTE, S.A.U cambió la denominación por EMTE, S.L.U y en 2012 EMTE, S.L.U absorbió a EMTE NORTE, S.L.U, modificando posteriormente su denominación por COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS

INDUSTRIALES, S.L.U. y transformándose el 2 de agosto de 2017 en sociedad anónima[360].

Está plenamente admitido por la jurisprudencia de la Unión Europea[361], española y por los precedentes de la CNMC[362], que una infracción de las normas sobre la competencia puede ser imputada al sucesor económico de la persona jurídica que la haya cometido, con el fin de que el efecto útil de dichas normas no se vea comprometido a causa de los cambios efectuados en las estructuras societarias de las empresas. La Audiencia Nacional ha declarado que cuando no exista persona jurídica a la que se pueda atribuir la responsabilidad por la infracción en la que han estado involucrados los activos transferidos porque la antigua propietaria haya dejado de existir legalmente, los principios de efectividad y eficacia de los artículos 101 y 102 del TFUE conllevan la aplicación del principio de continuidad económica y se traslada la responsabilidad por la infracción a la empresa sucesora[363].

Esta doctrina ha sido confirmada por el Tribunal Supremo (Sentencia de 16 de diciembre de 2015, recurso 1973/2014) al disponer lo siguiente: *"(…) el criterio que debe prevalecer a la hora de depurar las responsabilidades de carácter económico en la sucesión de empresas es la de la permanencia de una entidad económica y empresarial o, dicho en otros términos, la identidad substancial entre las empresas sucesivas. La modulación de los principios de culpabilidad y responsabilidad dependerá de que se constate una quiebra parcial de continuidad económica y empresarial entre las empresas sucesivas, pero no necesariamente por el mero hecho de que haya habido una reorganización, un cambio de nominación o la adquisición de la empresa por otra, esto es, por un cambio de titularidad. Otra cosa conduciría, como aduce con razón el Abogado del Estado, a la elusión discrecional de responsabilidades por parte de una sociedad mercantil procediendo a cualquiera de las citadas modificaciones."*

[360] Contestación de COMSA al requerimiento de información realizado (folios 27181 a 27187) e información publicada en el BORME de 2 de agosto de 2017 (folios 27189).

[361] Asuntos TJUE C-40/73, Suiker Unie; C-49/92P ANIC, C 29/83, Compagnie Royale Asturienne des Mines, SA, C-204/00 y otros P Alborg Portalnd; Asuntos TGUE T-6/89 Enichem, T-134/1994 NMH Stahlwerke, T-348/08, Aragonesas Industrias y Energiy, SAU v Commission, and T-349/08, Uralita SA v Commission.

[362] Entre otras, Resolución de la CNMC de 26 de mayo de 2016 (Expte. S/0504/14 AIO) y Resolución de 3 de diciembre de 2015 (expte. s/0481/13 construcciones modulares).

[363] Sentencia de la Audiencia Nacional de 11 de febrero de 2013 (recurso 48/2012) en el ámbito del Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas.

Por tanto, en la medida en que COMSA es la sucesora de EMTE, procede imputar a la primera la responsabilidad de autoría de EMTE.

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta abril de 2014.

EMTE (actual COMSA) se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones en el año 2010 (hechos 89 a 113 y Anexo II). Cabe destacar, en relación con estos acuerdos que, en el año 2012, consta una reunión en la que participó esta empresa para tratar aspectos de los acuerdos (hecho 114). En los años 2013 y 2014 la citada empresa participó en el reparto de varios contratos relativos a este mercado (hechos 115, 119, 126, 127 y Anexo II). La citada empresa habría puesto fin a su participación el cártel en abril de 2014 (hecho 150).

g) CITRACC (BALFOUR)

El 1 de marzo de 2013, DELEJOR13, S.L.U. compró a BALFOUR BEATTY HOLDING LIMITED el 100% de BALFOUR BEATTY RAIL IBERICA, S.A.U., y modificó su denominación social por la actual de CITRACC[364].

En aplicación del principio de sucesión económica, al que hemos hecho referencia en el apartado anterior, procede imputar a CITRACC la autoría y responsabilidad de la anterior BALFOUR.

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta abril de 2014.

CITRACC (entonces BALFOUR) se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones en el año 2010 (hechos 89 a 113 y Anexo II). En relación con estos contratos CITRACC participó en una reunión con el resto de empresas en el año 2011 (111). En el año 2013 la citada empresa participó en los acuerdos de reparto de varios contratos relativos a este mercado (hechos 115, 119, 132, 134, 135, 139, 140 y Anexo II). En abril de 2014 la citada empresa dejó de participar en el cártel (hecho 150).

[364] Contestación de DELEJOR13 (folios 19034 a 19036) y de CITRACC (folios 3681 a 3691) a los requerimientos de información realizados.

h) ELECNOR

Consta su participación en el cártel desde abril de 2008 hasta marzo de 2016.

ELECNOR es otra de las empresas que formó parte de los acuerdos de abril de 2008 para el reparto de varios contratos[365] para la construcción y mantenimiento de sistemas de electrificación de distintos tramos de las diversas líneas de alta velocidad (hechos 73 a 88 y Anexo II). En el año 2010 continuó formando parte de los acuerdos para el reparto de varias licitaciones en los citados años, a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos en los años 2011 y 2012 ELECNOR participó en 3 reuniones para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hechos 111, 112 y 114).

En los años 2013 y 2014 ELECNOR continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos 115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

i) EYM

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta abril de 2014.

EYM se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones en el

[365] La línea de AVE Madrid-Albacete en los tramos Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia y Motilla del Palancar (Cuenca)-Albacete (presupuesto de licitación 106.142.230,35 €) ; de las subestaciones de Torrejón de Velasco (Madrid)-Motilla del Palancar (Cuenca) (presupuesto de licitación 112.939.985,61 €) ; para la catenaria en los tramos Motilla del Palancar (Cuenca)-Valencia y Motilla del Palancar (Cuenca)-Albacete (presupuesto de licitación 129.943.126,49 €); para la catenaria del tramo Torrejón de Velasco (Madrid)-Motilla del Palancar (Cuenca) (presupuesto de licitación 121.905.777,98 €) ; y una quinta licitación convocada en julio de 2008 para la construcción y mantenimiento de 3 subestaciones en el tramo Barcelona-Figueres de la línea AV Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa (presupuesto de licitación 112.939.985,61€).

año 2010 (hechos 89 a 113 y Anexo II). En el año 2013 la citada empresa participó en el reparto de varios contratos relativos a este mercado (hechos 115 A 146 y Anexo II). En abril de 2014 la citada empresa dejó de participar en el cártel (hecho 150).

j) ISOLUX

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta mayo de 2014.

ISOLUX se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones en el año 2010 (hechos 89 a 113 y Anexo II). En relación con estos contratos en los años 2011 y 2012 ISOLUX participó en varias reuniones para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hechos 111 y 114).

En el año 2013 la citada empresa participó en el reparto de varios contratos relativos a este mercado (hechos 115 a 146 y Anexo II). En 2014 la citada empresa adoptó acuerdos para el reparto de la línea AVE Antequera Santa Ana-Granada (hechos 147 y 148 y Anexo II).

k) INABENSA

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta marzo de 2016.

INABENSA entró a formar parte del cártel en el año 2010 a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos en los años 2011 y 2012 INABENSA participó en 3 reuniones para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hechos 111 y 114).

En los años 2013 y 2014 la citada empresa continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos 115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

l) NEOPUL

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta abril de 2014.

NEOPUL se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron varias licitaciones en el año 2010 (hechos 89 a 97 y Anexo II).

En los años 2013 y 2014 la citada empresa participó en el reparto de varios contratos relativos a este mercado (hechos 115 a 131 y Anexo II). Finalmente, la citada empresa dejó de participar en el cártel en abril de 2014 (hecho 150).

m) SIEMENS

Consta su participación en el cártel desde mayo de 2010 hasta marzo de 2016.

SIEMENS entró a formar parte del cártel en el año 2010 a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO (hechos 89 a 114 y Anexo II). En relación con estos contratos en el año 2011 SIEMENS participó en una reunión para analizar la correcta ejecución de los acuerdos (hechos 111).

En los años 2013 y 2014 la citada empresa continuó participando en acuerdos de reparto de varios contratos en este mercado (para el año 2013 véanse los hechos 115 a 146 y Anexo II y para el año 2014 véanse los hechos 147 a 168 y Anexo II). Finalmente, como miembro de la UTE AVE ENERGÍA, a partir del año 2015 formó parte de los acuerdos para el reparto de varios contratos entre las empresas integrantes de la citada UTE, utilizando los recursos de la misma para la presentación de ofertas a estas licitaciones (hechos 169 a 191 y Anexo II). En marzo de 2016, los socios de la UTE AVE ENERGÍA se repartieron la obra del Telemando de seccionadores para talleres (hecho 191).

c. *Cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad*

(hechos 194 a 221 y folios 36481 a 36491)

a) ALSTOM e INDRA

ALSTOM e INDRA han participado en este cártel desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015.

Los primeros acuerdos entre ambas empresas datan del año 2012, cuando se repartieron el contrato para el mantenimiento de los túneles de la línea AVE Madrid-Valladolid, incluyendo los túneles de Guadarrama (hechos 195 y 196 y Anexo III). Ese mismo año se constatan constan entre ambas empresas (hecho 197 y Anexo II).

Ya en el año 2015, ALSTOM e INDRA coordinaron sus estrategias para repartirse cuatro licitaciones convocadas para la extensión del mantenimiento de los túneles Ourense-Santiago (hechos 200 a 207 y Anexo III).

En el mismo año 2015, consta acreditado un reparto entre estas dos empresas y ELECNOR de la licitación privada de la UTE ACCIONA-GHELLA (AGJV) para la realización de los sistemas de electrificación y elementos electromecánicos en un túnel de una línea de alta velocidad en Noruega (Proyecto Follo Line). Existe constancia de un acuerdo formal entre las tres empresas para articular el citado reparto (hechos 215 a 221 y Anexo III).

b) ELECNOR

La participación de ELECNOR en este cártel se limita al reparto de la licitación privada de la UTE ACCIONA-GHELLA (AGJV) para la realización de los sistemas de electrificación y elementos electromecánicos en un túnel de una línea de alta velocidad en Noruega (Proyecto Follo Line) (hechos 215 a 221 y Anexo III).

En relación con ello, a partir del mes de noviembre de 2015 se iniciaron las negociaciones entre ALSTOM-INDRA y ELECNOR para el reparto de esta

licitación, habiéndose acreditado la existencia de un acuerdo formal entre las tres partes con los términos del reparto del contrato y los porcentajes que correspondería a cada empresa (hechos 218, 219 y 220 y Anexo III).

4.7.2. Responsabilidad solidaria de las empresas matrices

El artículo 61.2 de la LDC señala que la actuación de una empresa es también imputable a las empresas o personas que la controlan, excepto cuando su comportamiento económico no venga determinado por alguna de ellas.

En este sentido, los tribunales de la Unión Europea y españoles[366] vienen considerando que en los casos en los que una matriz participa en el 100% del capital social de su filial existe una presunción "*iuris tantum*" de que la matriz ejerce una influencia decisiva en el comportamiento de su filial, siendo esta presunción un elemento específico de la normativa de competencia derivado del concepto de unidad económica propio de esta disciplina. En tales casos corresponde a la matriz desvirtuar dicha presunción aportando pruebas que demuestren que su filial determina de modo autónomo su conducta en el mercado.

Los tribunales han considerado también porcentajes inferiores al 100% para admitir esta presunción de control. Así, por ejemplo, la sentencia del TJUE de 27 de octubre de 2010[367] consideró que era suficiente una participación del 90% para reconocer la concurrencia de influencia decisiva en el comportamiento de la filial. El Tribunal Supremo ha llegado a admitir un porcentaje del 73%[368].

Esta presunción de la existencia de una influencia decisiva sobre las empresas matrices, también se aplica a las sociedades matrices de empresas interpuestas que poseen el 100% de las empresas filiales autoras de la infracción. La reciente sentencia del TGUE de 12 de julio de 2018, asunto T-419/14[369], así lo confirma cuando señala que:

[366] Véase, la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 29 de septiembre de 2011 (C-521/09 P) y Sentencia de la Audiencia Nacional de fecha 11 de febrero de 2013 (recurso 48/2012 VERIPACK EMBALAJES).

[367] Sentencia del TJUE de 27 de octubre de 2010, Alliance One International y otros/Comisión, T‑24/05.

[368] Sentencia del TS de 16 de enero de 2016 (recurso 2359/2013).

[369] En el mismo sentido, véase la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 20 de enero de 2011 (asunto C-90/09P apartados 84 a 90).

"(...) en el caso concreto de que una sociedad posea el 100 % del capital de una sociedad interpuesta que posee, a su vez, la totalidad del capital de una filial de su grupo que ha cometido una infracción de las normas de la Unión sobre la competencia, existe asimismo una presunción iuris tantum de que dicha sociedad ejerce una influencia determinante en el comportamiento de la sociedad interpuesta e indirectamente, a través de esta última, también sobre el comportamiento de dicha filial (véase, en este sentido, la sentencia de 8 de mayo de 2013, Eni/Comisión, C-508/11 P, EU:C:2013:289, apartado 48 y jurisprudencia citada")".

En este expediente, las empresas matrices que se han considerado responsables también de las conductas de sus filiales son las siguientes:

- ALSTOM, S.A. en su condición de matriz última al 100% de la sociedad ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. (folio 13813).

- ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. en su condición de matriz última al 99,99% de la sociedad COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A. (folio 13750).

- ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. en su condición de matriz última al 99,99% de la sociedad CYMI (folio 13750).

- ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. en su condición de matriz última al 99,99% de la sociedad ELECTRÉN, S.A. (folio 13750).

- ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIO, S.A. en su condición de matriz última al 99,99% de la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (SEMI) (folio 13750).

- COMSA CORPORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.L. en su condición de matriz al 100% de COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. (folios 13576 a 13592).

- DELEJOR13, S.L.U. en su condición de matriz al 100% de la sociedad CITRACC (folios 19034 a 19036).

- OBRASCON HUARTE LAIN, S.A. en su condición de matriz última al 100% de la sociedad EYM INSTALACIONES, S.A. (folio 13717).

- ISOLUX CORSÁN, S.A. en su condición de matriz al 99,99% de la sociedad ISOLUX INGENIERIA, S.A. (folio 24719).

- ABENGOA, S.A. en su condición de matriz final al 99,90% de la sociedad INSTALACIONES INABENSA, S.A. (folio 13796).

- SACYR, S.A. en su condición de matriz última al 100% de la sociedad NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇOES, S.A. (folio 13907).

- SIEMENS, AG en su condición de matriz última al 99,91% de SIEMENS, S.A. (folio 22771).

- FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L. en su condición de matriz al 99,99% de TELICE (folios 22192).

Tras el análisis de las alegaciones presentadas por las empresas, esta Sala corrobora las consideraciones de la Dirección de Competencia en su propuesta de resolución en las que considera que ninguna de las empresas consigue desvirtuar la existencia de una influencia decisiva sobre sus filiales. Todas las alegaciones se basan en meras declaraciones de las empresas negando su influencia sobre sus filiales sin que ninguna haya aportado una prueba sólida que pudiera hacer reconsiderar a esta Sala las conclusiones alcanzadas por la DC a lo largo de la instrucción.

En este sentido, conviene recordar que la jurisprudencia se ha encargado de afirmar en repetidas ocasiones que para destruir esa presunción de influencia decisiva de la matriz respecto de su filial cuando la primera ostenta un porcentaje de participación del 100% o cercano al 100%, se exige que la empresa aporte prueba sólida y no meras declaraciones carentes de fundamento sólido.

Véase, por ejemplo, la Sentencia del TJUE de 29 de septiembre de 2011 (C-521/09 P), en la que el Tribunal señala que:

> *"57 En estas circunstancias, basta con que la Comisión pruebe que la sociedad matriz de una filial es titular de la totalidad del capital de ésta para presumir que aquélla ejerce efectivamente una influencia determinante en la política comercial de esa filial. Consecuentemente, la Comisión puede considerar que la sociedad matriz es responsable solidaria del pago de la multa impuesta a su filial, a no ser que dicha sociedad matriz, a la que*

incumbe destruir dicha presunción, aporte suficientes elementos probatorios que demuestren que su filial se conduce de manera autónoma en el mercado (véanse las sentencias de 16 de noviembre de 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión, C 286/98 P, Rec. p. I 9925, apartado 29; Akzo Nobel y otros/Comisión, antes citada, apartado 61; General Química y otros/Comisión, antes citada, apartado 40, así como ArcelorMittal Luxembourg/Comisión y Comisión/ArcelorMittal Luxembourg y otros, antes citada, apartado 98)" .

(…)

(61) En dichas circunstancias, si para destruir dicha presunción, a la parte interesada le bastase con formular meras afirmaciones sin fundamento, aquélla se vería ampliamente privada de su utilidad.

(62) Por otra parte, de la jurisprudencia se desprende que una presunción, aunque sea difícil de destruir, continúa estando dentro de unos límites aceptables mientras sea proporcionada al fin legítimo que persigue, exista la posibilidad de aportar prueba en contrario y se garantice el derecho de defensa (véanse, en ese sentido, la sentencia de 23 de diciembre de 2009, Spector Photo Group y Van Raemdonck, C 45/08, Rec. p. I 12073, apartados 43 y 44, y la sentencia del Tribunal Europeo de Derechos Humanos de 23 de julio de 2002, Janosevic c. Suecia, Recueil des arrêts et décisions 2002 VII, apartados 101 y siguientes)" (el subrayado es nuestro).

Se desestiman, por tanto, las alegaciones de las empresas en el sentido de considerar que no ejercen una influencia decisiva sobre sus empresas filiales, toda vez que, a juicio de esta Sala, no se han aportado pruebas suficientes para desvirtuar la presunción de contrario.

4.7.3. Responsabilidad de los directivos y representantes legales de las empresas

El artículo 63.2 de la LDC, dispone lo siguiente:

"Además de la sanción prevista en el apartado anterior, cuando el infractor sea una persona jurídica, se podrá imponer una multa de hasta 60.000 euros a cada uno de sus representantes legales o a las personas que integran los órganos directivos que hayan intervenido en el acuerdo o decisión.

Quedan excluidas de la sanción aquellas personas que, formando parte de los órganos colegiados de administración, no hubieran asistido a las reuniones o hubieran votado en contra o salvado su voto".

El citado artículo prevé un instrumento que la Ley pone al alcance de las autoridades de competencia -no olvidemos que en muchos de los países de nuestro entorno es práctica habitual este tipo de sanciones-, cuya función principal es introducir un efecto disuasorio adicional dirigido a aquellas personas físicas que representan a las empresas en la actividad que éstas realizan. Son, por tanto, mecanismos que potencian el *ius puniendi* de las autoridades competentes.

El Tribunal Supremo, en la ya conocida Sentencia de 29 de enero de 2015 (Recurso 2872/2013)[370], ha declarado la necesidad y el beneficio que puede derivarse del uso de todos los instrumentos que la Ley pone al alcance de esta Comisión para ejercer un mayor grado de disuasión en los mercados a los efectos de evitar así, en mayor medida, este tipo de conductas restrictivas de la competencia. Se desprende de las propias palabras del Alto Tribunal un llamamiento a hacer uso de este tipo de medidas contempladas en la Ley "*pero no siempre adoptadas en la práctica*", de cara a conseguir una mayor eficacia en la lucha contra las conductas restrictivas de la competencia.

La Audiencia Nacional también ha tenido la ocasión de pronunciarse sobre este asunto en recientes sentencias[371], en las que confirma la idoneidad de sancionar a las personas físicas cuando concurren los presupuestos para ello[372]:

"(...) la lectura conjunta de lo previsto en los artículos 62 y 63 de la LDC permite entender que la sanción a las empresas integrantes del cartel y respecto de las que se considera que han infringido lo previsto en el artículo 1 de la LDC, no impide que, simultáneamente, se sancione a aquellos directivos en los que se considera que concurren los requisitos del artículo 62.3 de esa norma. Por lo tanto, no puede hablarse de coincidencia de

[370] También, en idéntico sentido, las sentencias del Alto Tribunal de 30 de enero de 2015 (recursos 1476/2014 y 1580/2013) y otras posteriores.

[371] Sentencias de la AN de 20 de abril y de 14 de septiembre de 2017 en el ámbito del Expte. S/DC/0519/14 Infraestructuras Ferroviarias y de 27 de febrero, 14 de marzo y 13 de junio de 2018 en el ámbito del Expte. S/0504/14 AIO.

[372] Sentencia de la AN de 14 de marzo de 2018 en el ámbito del Expte. S/0504/14 AIO, rec. 352/16.

sujetos pasivos puesto que se trata de que la norma permite sancionar tanto a la empresa responsable de la conducta como a su representantes legales o directivos sin que tampoco en este punto exista infracción de ninguna forma del artículo 25 de la Constitución".

El artículo 63.2 de la LDC precitado exige que la persona física tenga la condición de representante legal o que forme parte de los órganos directivos de la empresa y, además, que la citada persona haya intervenido en el acuerdo o decisión.

En este caso, la DC considera que las personas físicas que, a su juicio, merecen el reproche sancionador han ostentado la condición de personal directivo en las empresas responsables, por lo que propone que sean sancionadas en los términos previstos en el artículo 63.2 de la LDC.

La Audiencia Nacional, en su Sentencia de fecha 14 de septiembre de 2017[373], ha fijado una serie de criterios que sirven de base para delimitar el alcance de la responsabilidad de las personas que tienen la condición de directivos en las empresas, al señalar que:

"[…] a diferencia de lo que sucede con el representante legal, no existe definición normativa alguna sobre lo que deba entenderse por órgano directivo que pudiera acotar, desde la perspectiva de la tipicidad, este concepto, haciendo devenir atípica la conducta del actor como Vice-Secretario del Consejo de Administración.

Ante la falta de dicha conceptuación, entendemos que órgano directivo de una persona jurídica lo es cualquiera de los que la integran que pudiera adoptar decisiones que marquen, condicionen o dirijan, en definitiva, su actuación. El artículo 63.2 ha pretendido conferir a esta forma de intervención, y a la responsabilidad que arrastra, un indudable componente fáctico: cabrá exigir responsabilidad por dicha vía cuando se acredite que el órgano directivo, entendido con el alcance que señalábamos, ha intervenido en el acuerdo o decisión. Y este acuerdo o decisión es, sin duda, el anticompetitivo.

Por tanto, acreditado que un cargo directivo, como pudiera ser el de Vicesecretario del Consejo de Administración que reúne el actor, ha

[373] Sentencia de la AN de 14 de septiembre de 2017, recurso contencioso-administrativo especial de protección de los Derechos Fundamentales nº 10/2016, dictada en el ámbito del Expte. S/DC/0519/14 Infraestructuras Ferroviarias.

intervenido en la decisión infractora, podrá exigirse la correspondiente responsabilidad en aplicación del artículo 63.2, al margen de cualquier consideración formal y sin necesidad de adoptar un determinado acuerdo."

En atención a ello, procede la aplicación del artículo 63.2 de la LDC a las siguientes personas físicas, en su condición directivos de las empresas responsables de las infracciones en las fechas en que se cometieron las mismas:

1. D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde octubre de 2013 hasta septiembre de 2014. El Sr. Moreno ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folio 12758).

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde mayo de 2010 hasta marzo de 2016. El Sr. Moreno ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12748 a 12760). Asimismo, aparece en correos electrónicos aportados por la empresa en el año 2010 (folios 847 a 849 y 850 a 856), en el año 2011 (folio 792), y en el año 2013 (hechos 116 y 127 de la presente resolución).

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015. El Sr. Moreno ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12756 y 12760 a 12761). Asimismo, aparece en hechos del año 2012 (hechos de la presente resolución 196 y 199) y en el año 2015 (folios 11410 a 11411, 11480 a 11482 y11507 a 11509).

2. D. Carlos Ortega Gómez, Director General y de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde octubre de 2013 hasta septiembre de 2014. El Sr. Ortega ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12778 a 12779). Asimismo, aparece en varios hechos de esta resolución del año 2013 (hecho 29) y del año 2014 (hechos 37 y 41).

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde mayo de 2010 hasta marzo de 2016. El Sr. Ortega ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12762 a 12765 y 12768 a 12773). Asimismo, aparece en hechos de 2010 (hecho 106 de la presente resolución y folios 17457 a 17458), de 2011 (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496, 841 a 843), de 2013 (folios 11326, 12822 y 12823, 12774, 12788 y 12789), de 2014 (hechos 142 y 165) y de 2015 (hecho 170).

   - por su participación en el cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas para la construcción, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015. El Sr. Ortega ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12781 a 12782 y 12784 a 12786). Asimismo, consta su participación en hechos de 2012 (hecho 199), y en el año 2015 (hechos 219 y 221 y folios 17304 y 17305 y folios 11421 a 11426, 3103, 11449 a 11450, 11452 a 11454).

3. D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de

electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde septiembre de 2013 hasta marzo de 2016. El Sr. Valiente ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12787 a 12794). Asimismo, aparece en los hechos de esta resolución de 2013 (hechos 106, 118, 127), del 2014 (hechos de esta resolución 142, 165 y folios 21040 a 21043), y de 2015 (folios 21523 y 21524, 12852 a 12854).

- por su participación el cártel de reparto de licitaciones públicas y privadas para la construcción, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, desde junio de 2015 hasta diciembre de 2015. El Sr. Valiente ha reconocido en su declaración de clemencia tener conocimiento y haber participado en los hechos que se le imputan a la empresa a la que representa en relación con este mercado y en el periodo citado (folios 12794 a 12796). Asimismo, aparece en correos electrónicos de 2015 (folios 12801, 11421 a 11426, 3103, 11449 a 11450, 11452 a 11454), y en los hechos de esta resolución de diciembre de 2015 (hechos 219 y 221).

4. D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General de Ferrocarriles de COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde abril de 2003 hasta mayo de 2014. El citado directivo aparece en hechos del año 2003 (folios 26484 y 26485). Aparece en un correo de tercero donde se dice que Anguita ha dicho reconocer la existencia de un acuerdo con Cobra), en hechos de 2013 (hecho 29) y en una reunión de 8 de enero de 2014.

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2008 hasta marzo de 2016. El citado directivo aparece en los hechos de esta resolución de 2008 (hecho 78), de 2009 (hecho 80), de 2010 (hechos 83,106; folio 1735 y folios 17457 a 17458), de 2011 (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496, 221 a 223, 1776, 1777, 18500 y 18501, 17738 y 17739), de 2013 (hechos 116 y 122), de 2014 (hechos 144, 166 y folios 21040 21043 y 18716 a 18717), de 2015 (folios 21523 y

21524) y en un correo electrónico de diciembre de 2015 (folios 18815 a 18817).

5. D. Juan Antonio Vicente Rodrigo, Director General Instalaciones de COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2008 hasta marzo de 2016. El citado directivo aparece en el acuerdo de 7 de abril de 2008 (hecho 73), en hechos de 2010 (hechos 83, 106 y folios 17457 a 17458) de 2011 (folios 1754 y 1755, 18493 a 18496; 1776 y 1777, 18500 y 18501) y en un correo de diciembre de 2015 relacionado con la licitación Antequera-Granada (folios 21943 y 21944).

6. D. Félix Cambra Aventín, Director de Desarrollo y Delegado de la Zona Centro de CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (CYMI), por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde mayo de 2002 hasta mayo de 2014.

   El citado directivo es uno de los firmantes del documento del año 2002 que representa el acuerdo general de reparto de todas las licitaciones de ADIF en este mercado por lo que debió ser plenamente conocedor de que los repartos sucesivos que se produjeron se basaban en ese acuerdo, con independencia de su participación en los concretos repartos en ejecución del citado acuerdo (hecho 1). Vuelve a aparecer su participación en el año 2003 (folio 1055), en el año 2013 (hechos 29 y 116) y en el año 2014 (hechos 142 y 160 y folios 17949 y 17951, 17945, 20960 a 20963, 17215 y 20972, 20999 a 21003 y 17227 a 17231, 17249 y 21040 a 21043).

7. D. Ramón Rivera Díaz, Director General ELECTRÉN, S.A.

   - por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde mayo de 2002 hasta mayo de 2014.

     El citado directivo es uno de los firmantes del documento del año 2002 que representa el acuerdo general de reparto de todas las licitaciones de ADIF en este mercado por lo que debió ser plenamente conocedor de que los repartos sucesivos que se produjeron se basaban es ese acuerdo, con independencia de su participación en los concretos repartos en ejecución

del citado acuerdo (hecho 1). Vuelve a aparecer su participación en el año 2004 (hecho 11), y en el año 2013 (hechos 29 y 35 y folios 1985 y 1986, 17759, 17820 y 17821).

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2008 hasta enero de 2015. Aparece en un acuerdo de 7 de abril de 2008, que se recoge en el hecho 73 de la resolución. Aparece igualmente en hechos del año 2010 (hechos 106, así como en los folios 1734, 1735, 17454 y 17456), del año 2011 (hecho 111 y folios 1754 y 1755, 18493 a 18496, 1776, 1777, 18500 y 18501, 1871 a 1873 y 17181 a 17183), del año 2013 (hecho 116) y del año 2014 (hecho 142, 152 y 165, así como en los folios 17949 y 17951, 17945, 20960 a 20963, 21040 a 21043).

8. D. Santiago Calzón Fernández, Director General de Producción de ELECTRÉN, S.A.

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde diciembre de 2015 hasta noviembre de 2016. Su participación en la infracción de la empresa a la que representa queda acreditada en los hechos del año 2015 (hechos 51 y 52) y en los hechos del 2016 (hechos 53 y 54).

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2010 hasta marzo de 2016. Aparece en los hechos de 2011 (hecho 111 y folios 1871 a 1873 y 17181 a 17183), de 2013 (hechos 122 y 123), de 2014 (hechos 160 y 165 y folios 20960 a 20963, 17215 y 20972, 20984, 20999 a 21003, 17249, 21040 a 21043), de 2015 (hechos 173, 187, 191 y folios 21523 y 21524).

9. D. Agustín Hernández Garasa, Director División Ferrocarriles de SEMI.

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde octubre de 2013 hasta abril de 2016 Su participación en la infracción de la empresa a la que representa queda

acreditada en hechos del año 2013 (hechos 28, 29, 31, 34, 35, 36), del año 2015 (hecho 52) y del año 2016 (hecho 53).

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde octubre de 2010 hasta marzo de 2016.

  Su participación en la infracción de la empresa a la que representa queda acreditada en hechos del año 2010 (folios 18475 a 18477), del año 2011 (folios 1754 y 1755, 1776, 1777, 18500 y 1850, 17738 y 17739), del año 2013 (hechos 116 y128), del año 2014 (hechos 144, 152, 159, 160, 165 y folios 17215 y 20972, 20984, 20999 a 21003 y 17227 a 17231, 21040 a 21043, 17949 y 17951, 17945,18716 y 18717) y del año 2015 (hechos 173, 182 y 187 y folios 21523 y 21525).

10. D. José Antonio Pérez Pelaz, Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, S.A.

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde mayo de 2002 hasta mayo de 2014.

  El citado directivo es uno de los firmantes del documento del año 2002 que representa el acuerdo general de reparto de todas las licitaciones de ADIF en este mercado por lo que debió ser plenamente conocedor de que los repartos sucesivos que se produjeron se basaban es ese acuerdo, con independencia de su participación en los concretos repartos en ejecución del citado acuerdo (hecho 1). Asimismo, aparece en hechos del año 2003 (folio 1055), del año 2004 (hecho 14), del año 2011 (hecho 22 y folio 447), del año 2013 (hechos 28 y 35) y del año 2014 (hecho 37).

- Por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde abril de 2010 hasta marzo de 2016.

  Su participación en la infracción de la empresa a la que representa queda acreditada en hechos del año 2010 (hechos 83, 85, 97, 106, 111 y folios 18475 y 18477, 1734, 1735, 17454 y 17456, 17457 a 17458), del año 2011 (folios 1754 y 1755, 18493 a 18496, 1780 y 1781, 1776, 1777, 18500 y

18501, 1871 a 1873, 17181 a 17183, 17738 y 17739, 17740 y 17741), del año 2013 (hechos 116, 122 y 123), del año 2014 (hechos 137, 138, 142, 144 y 165 y folios 17949 y 17951, 17945, 21040 a 21043) y del año 2015 (hechos 170, 173 y 177).

- Por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, en noviembre y diciembre de 2015 (hechos 215, 218 y 219).

11. D. Pablo Díaz–Miguel Sánchez, Subdirector General de Energía de ELECNOR, S.A., por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, en noviembre y diciembre de 2015 (hechos 209 a 212).

12. D. Miguel Alegre Marrades, Director de la División Ferroviaria de INSTALACIONES INABENSA, S.A.

- la DC propone que sea sancionado por su participación en el cártel de líneas de tren convencional desde el año 2002 hasta septiembre de 2014. Sin embargo, esta Sala, tras analizar la participación del citado directivo en las conductas que se le imputan, considera que su imputación debe quedar limitada al periodo que transcurre desde agosto de 2013 hasta septiembre de 2014 (folios 20098 y 20248 y 21445 a 21446).

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde mayo de 2010 hasta septiembre de 2015.

  Su participación en la infracción de la empresa a la que representa queda acreditada en hechos del año 2010 (folios 18475 a 18477), del año 2011 (folios 1871 a 1873 y 17181 a 17183), del año 2013 (hecho 116), del año 2014 (hechos 144,159, 160, 165 y folios 20984, 20999 a 21003, 17227 a 17231, 21040 a 21043), y del año 2015 (folios 21523 y 21524, 21578).

13. D. Alberto Cerdeño Gómez, Director de Proyectos Ferroviarios de INDRA SISTEMAS, S.A., por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta

velocidad, desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015. El citado directivo aparece citado en la declaración de clemencia en relación con hechos del año 2012 (folios 12724 a 12728), que guardan relación directa con correos de 2012 aportados por ALSTOM (hechos 195 a 199). Asimismo, aparece en hechos de 2015 (hechos 203, 209 a 212 y 219). Es de destacar su presencia en las negociaciones del reparto proyecto Follo Line como representante de INDRA.

14. D. Leopoldo Felipe Olea Muriel, Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS, S.A.

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas para el mantenimiento de sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, desde agosto de 2014 hasta septiembre de 2014 (hecho 41 y folios 26480 a 26514, 21366 a 21444, 21445 a 21446, 21471 a 21485).

- por su participación en el cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, desde agosto de 2013 hasta marzo de 2016.

  Su participación en la infracción de la empresa a la que representa queda acreditada en hechos del año 2013 (hechos 116, 122), del año 2014 (hechos 143, 144, 159, 160 y 165 y folios 17215 y 20972, 20984, 20999 a 21003 y 17227 a 17231, 21040 a 21043) y del año 2015 (hecho 182 y folios 21523 y 21524).

Todos ellos tienen o han tenido la condición de directivos de las empresas partícipes en las conductas infractoras, con conocimientos de los aspectos fundamentales de la estrategia corporativa y política comercial de sus empresas, y han tenido una participación activa en el diseño, ejecución y/o seguimiento de los acuerdos anticompetitivos a los que han llegado las empresas en las que prestan o han prestado sus servicios.

4.8. Exención del pago de la multa

La Dirección de Competencia ha propuesto a esta Sala que, en aplicación del programa de clemencia se exima del pago de la multa a ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U., a su matriz ALSTOM, S.A., y a sus directivos D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM, D. Carlos Ortega Gómez, Director de Market & Portfolio de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM,

S.A. y D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, de acuerdo con la exención condicional concedida, de conformidad con el artículo 65.1.a) de la LDC y el artículo 47.1 del RDC. Por otro lado, también ha solicitado a esta Sala que reduzca en un 45% el importe de la multa correspondiente a SIEMENS, S.A., y a su matriz SIEMENS, AG., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC, puesto que una vez valorado el contenido de la solicitud de reducción del importe de la multa presentada, la DC considera que ha aportado un valor añadido significativo.

Una vez analizada y valorada la propuesta de la DC, esta Sala se muestra conforme con la misma, por lo que procede aplicar la exención y la reducción del pago de la multa propuesta por el órgano instructor.

Tanto la jurisprudencia como la práctica nacional y de la Unión Europea consideran de relevante valor las pruebas presentadas por el declarante de clemencia, otorgándoles, *a priori*, la condición de pruebas especialmente fiables[374]. Así lo ha reconocido también la CNC y la CNMC, como distintas sentencias de la AN[375], algunas de las cuales, reproducen el siguiente contenido de la sentencia del TGUE de 30 de noviembre de 2011, asunto T-208/06:

> *"Una cierta desconfianza con respecto a las declaraciones voluntarias de los principales participantes en un cártel ilícito es comprensible, ya que dichos participantes podrían minimizar la importancia de su contribución a la infracción y maximizar la de otros. No obstante, dada la lógica inherente al procedimiento previsto por la Comunicación sobre la cooperación, el hecho de solicitar el beneficio de su aplicación para obtener una reducción del importe de la multa no crea necesariamente un incentivo para presentar elementos de prueba deformados respecto a los demás participantes en el cártel investigado. En efecto, toda tentativa de inducir a error a la Comisión podría poner en tela de juicio la sinceridad y la plenitud de la cooperación de la empresa y, por tanto, poner en peligro la posibilidad de que ésta se beneficie completamente de la Comunicación sobre la cooperación*

[374] Asuntos acumulados T-67/00, T-68/00, T-71/00 y T-78/00 y sentencias del TJCE de 16 de noviembre de 2006, Peróxidos Orgánicos/Comisión, T 120/04; de 11 de julio de 2011 en los asuntos acumulados T-133/07, Mitsubishi Electric Corp./Comisión y T-132/07, Fuji Electric Co. Ltd. /Comisión y de 25 de octubre de 2011, T-348/08 Aragonesas Industrias y Energía, SAU/Comisión.

[375] Sentencias de la AN de 23 y 29 de julio de 2014, dictadas en el ámbito del Expte. S/0342/11 ESPUMA DE POLIURETANTO, y de 25 y 29 de noviembre de 2016, y 26 de enero de 2017, dictadas en el ámbito del Expte. S/0316/13 SOBRES DE PAPEL.

(sentencias del Tribunal de 16 de noviembre de 2006, Peróxidos Orgánicos/Comisión, T-120/04, Rec. p. II4441, apartado 70, y Lafarge/Comisión, citada en el apartado 53 supra, apartado 58).

(…) En particular, debe considerarse que el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca así la existencia de hechos que rebasan lo que podía deducirse directamente de dichos documentos implica a priori, si no concurren circunstancias especiales que indiquen lo contrario, que tal persona ha resuelto decir la verdad. De este modo, las declaraciones contrarias a los intereses del declarante deben considerarse, en principio, pruebas especialmente fiables (sentencias del Tribunal JFE Engineering y otros/Comisión, citada en el apartado 54 supra, apartados 211 y 212; de 26 de abril de 2007, Bolloré y otros/Comisión, T-109/02, T-118/02, T-122/02, T-125/02, T-126/02, T-128/02, T-129/02, T-132/02 y T-136/02, Rec. p. II 947, apartado 166, y Lafarge/Comisión, citada en el apartado 53 supra, apartado 59).”

Añade la sentencia de la AN de 24 de julio de 2014[376], con referencia a la citada jurisprudencia europea que:

“en relación con el valor probatorio de las solicitudes de clemencia que la CNC reconoce explícitamente en su resolución, hemos de decir que dicha valoración viene respaldada por reiterada jurisprudencia de los Tribunales Europeos que incluso han venido considerando tales pruebas como “especialmente fiables” (Sentencias del Tribunal General de la Unión Europea Lafarge/Comisión y, más recientemente, Sentencia Imperial Chemical Industries LTD./Comisión Europea) otorgando, sin duda, especial valor a los datos aportados en las declaraciones realizadas por las empresas en el marco del programa de clemencia”.

Lógicamente, estas pruebas pueden ser corroboradas o contrarrestadas y, por tanto, ganan o pierden valor, cuando se juntan y se comparan con el resto de elementos probatorios obtenidos por el órgano instructor y con las alegaciones presentadas por las partes durante la instrucción del procedimiento, que permiten contrarrestar los hechos puestos de manifiesto en el expediente.

[376] Sentencia de la Audiencia Nacional de 24 de julio de 2014[376], dictada en el ámbito del Expte. S/0342/11 ESPUMA DE POLIURETANO

En este caso concreto, la información aportada por las solicitantes de clemencia ha incluido pruebas contemporáneas que han permitido verificar reuniones, comunicaciones y contactos entre las participantes en el cártel, así como el contenido de dichas reuniones. También han permitido demostrar los objetivos, funcionamiento y alcance de cada cártel.

En la mayoría de los casos los hechos han sido corroborados por la información recabada en las inspecciones, habiéndose especificado en cada caso la fuente de la que provenía la prueba.

INDRA en su escrito de alegaciones considera que ALSTOM no sería merecedor de la exención en relación con las infracciones distintas al proyecto Follo Line. Sin embargo, como ya se ha señalado, la citada empresa facilitó la información y elementos de prueba que permitieron a la DC realizar las primeras inspecciones e incoar el presente procedimiento sancionador. Las citadas pruebas presentadas cumplen con los criterios fijados en el artículo 65 de la LDC y en la Comunicación de 19 de junio de 2013, de la Comisión Nacional de la Competencia, sobre el Programa de Clemencia.

En su solicitud de exención ALSTOM aportó elementos de prueba contemporáneos de hechos que, habiendo sido conocidos por la matriz, ésta puso a disposición de la CNMC, siendo la matriz la que presentó la solicitud de exención en nombre de su filial. Asimismo, posteriormente, una vez que se realizaron las primeras inspecciones, aportó nueva información, incluida la que afectaba a su filial. Hay que recordar que la información recabada en las inspecciones, tanto las primeras realizadas en julio de 2016 como las posteriores de enero de 2017, corroboran los elementos de prueba aportados por ALSTOM en su solicitud de exención con carácter previo a la realización de dichas inspecciones y, por tanto, el valor de las pruebas presentadas por la citada empresa es innegable y merecen la exención de la multa para cada una de las infracciones en las que ha participado la citada empresa.

Por otro lado, esta Sala tampoco puede aceptar las alegaciones de algunas de las empresas incoadas tendentes a considerar que el hecho de que ALSTOM y SIEMENS estuvieran en negociaciones para fusionarse propició que la primera facilitara a SIEMENS su documentación de clemencia, que luego SIEMEMS utilizó para su solicitud de reducción y, por tanto, no debería merecer la reducción de la sanción.

No existe prueba alguna en el expediente del alegado acuerdo entre ALSTOM y SIEMENS para presentar sus solicitudes de clemencia. La solicitud de exención presentada por ALSTOM determinó el inicio de la investigación por la DC y facilitó las inspecciones en las sedes de varias empresas de las que se obtuvieron pruebas esenciales para la resolución del presente procedimiento. Posteriormente, SIEMENS ha facilitado elementos de prueba que aportan un valor añadido significativo respecto de los que ya disponía la CNMC en el momento de presentar su solicitud de clemencia. En concreto, cabe señalar el documento de 10 de febrero de 2004, con título "MODIFICACIONES AL ACUERDO", en relación con el acuerdo inicial de 2002[377]; la información relativa a las reuniones y contactos mantenidos para determinar el orden de adjudicación en el cártel de convencional[378], y las tablas de reparto relativas a licitaciones de sistemas eléctricos en líneas de tren de alta velocidad[379]. SIEMENS también aportó correos electrónicos que acreditan la utilización de la subcontratación como mecanismo de reparto con otras empresas del cártel que no resultaban adjudicatarias de licitaciones[380].

También se han valorado especialmente las declaraciones corporativas aportadas por SIEMENS, realizadas por cargos intermedios de los departamentos relacionados con la construcción y/o mantenimiento de los sistemas eléctricos en líneas ferroviarias convencionales y de alta velocidad, con conocimiento de los hechos investigados, ante la falta de colaboración de los mandos superiores directamente implicados en dichos hechos.

---

[377] Documento de 10 de febrero de 2004, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folio 26552).

[378] Correos electrónicos de ELECTRÉN a CITRACC, COBRA, CYMI, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SIEMENS, SEMI y VIMAC de 22 de septiembre de 2004 con asunto "Contestación reparto del día 27" (folio 26550); de 23 de septiembre de 2004 de VIMAC a COBRA, CITRACC, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX, MOYALE, SEMI y SIEMENS de 23 de septiembre de 2004 con asunto "Concursos del día 27/9" (folio 26551) e interno de SIEMENS de 27 de septiembre de 2004 con asunto "RV: Concursos del día 27/9" (folio 26551 a 26552), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa.

[379] Información (folios 26295 y 26496) y tablas (folios 26286 a 26306), aportadas por SIEMENS en su solicitud de reducción.

[380] Información (folios 26376 a 26385, 26480 a 26514) y correo electrónico interno de SIEMENS de 12 de mayo de 2009 con asunto "Acuerdo propuesta reparto OHL - Comité Gerencia 6 - UTE SILVACAT" y tabla adjunta (folios 26388 y 26389) y tabla "Anexo 7- adjunto- COMITÉ 6" (folio 26559), aportadas por SIEMENS en su solicitud de reducción.

En definitiva, las evidencias presentadas por ambas empresas han permitido a la DC investigar los hechos y obtener las pruebas necesarias para iniciar e instruir el procedimiento sancionador, por lo que han supuesto un valor esencial para este expediente y han permitido acreditar la existencia de las infracciones aquí sancionadas. El fin último del programa de clemencia es la detección, como sucede en este caso, de varios cárteles que han adoptado acuerdos en relación con un gran número de contratos públicos. Este objetivo debe prevalecer sobre cualquier otra consideración carente de sustento probatorio.

Finalmente, en relación con la conducta de los directivos de SIEMENS que no han accedido a prestar declaración en el ámbito de la clemencia presentada por dicha empresa, dado que esta actitud no se ajusta al deber de colaboración que exige el programa de clemencia éstos no pueden quedar cubiertos por el beneficio de la reducción.

QUINTO. OTRAS ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN Y CUESTIONES PLANTEADAS EN FASE DE RESOLUCIÓN

Todas las empresas y personas físicas han presentado alegaciones a la propuesta de resolución. Parte de las alegaciones presentadas ya han sido contestadas en los apartados anteriores, el resto son respondidas a continuación o ya lo han sido reiteradamente a lo largo del expediente de manera asumida por esta Sala y, para evitar reiteraciones, no se repiten en este momento.

5.1. Alegaciones sobre aspectos procedimentales

a. Sobre la vulneración del derecho de defensa por no dar traslado de la prueba practicada

Con fecha 25 de abril de 2018, el instructor del procedimiento acordó la práctica de prueba consistente en requerir a ACCIONA determinada información en relación con el proyecto Follo Line (folios 35292 y 35292). La respuesta al citado requerimiento fue puesta a disposición de las empresas INDRA, ELECNOR y ALSTOM para que alegasen cuanto estimasen oportuno (folios 35742 a 35749.1).

D. Alberto Cerdeño Gómez, incoado en este expediente en su condición de directivo de INDRA en la época de los hechos investigados, considera que no haberle dado traslado de la citada prueba para alegar frente a ella vulnera sus derechos de defensa y, por ello, se deben retrotraer la totalidad de las

actuaciones y conceder plazo para que pueda alegar sobre el contenido de dicha documentación. D. Alberto Cerdeño Gómez considera trascendente la información facilitada por ACCIONA y señala que hay un trato desigual con respecto a él, toda vez que a las empresas sí se les ha facilitado la citada información.

Respuesta de la Sala

En relación con esta cuestión conviene señalar, en primer lugar, que el requerimiento de información realizado a ACCIONA con fecha 25 de abril de 2018 tenía por objeto obtener una copia de las ofertas presentadas por ALSTOM e INDRA para el proyecto Follo Line y, por otra parte, una confirmación de las reuniones y negociaciones que ACCIONA mantuvo con ALSTOM, INDRA y ELECNOR en relación con ese proyecto (folios 35292-35293). Se trata por tanto de información que pretende abundar en los hechos constitutivos de infracción imputables directamente a las empresas como autoras de los mismos y, en consecuencia, ellas deben tener la consideración de interesadas en la información allí contenida, motivo por el cual se les dio traslado de la respuesta de ACCIONA a los efectos de que efectuasen las alegaciones que estimasen conveniente.

En todo caso, la falta de traslado de la citada información a D. Alberto Cerdeño Gómez no le ha causado, a juicio de esta Sala, una indefensión real por los siguientes motivos.

El citado directivo aparece en el documento 1 que aporta ACCIONA y se refiere al correo electrónico de fecha 8 de octubre de 2015 que ALSTOM envió a ACCIONA en relación con el proyecto Follo Line y al acuerdo firmado entre INDRA, ELECNOR y ALSTOM para el reparto del citado contrato. Ambos documentos ya formaban parte del expediente toda vez que fueron aportados por ALSTOM en su solicitud de clemencia (folios 23-24 y 2955). Por esa razón puede comprobarse que la información ya era conocida por el Sr. Cerdeño que pudo alegar sobre ella a lo largo de la instrucción del presente procedimiento. Dado que en la documentación presentada por ACCIONA no hay información nueva que pudiera haber afectado a la imputación del Sr. Cerdeño, no es posible, a juicio de esta Sala, considerar que la falta de notificación haya generado un menoscabo del derecho de defensa del citado directivo.

Por otro lado, el hecho de que el Sr. Cerdeño haya podido conocer el contenido de la respuesta de ACCIONA al requerimiento de información y haya podido

presentar alegaciones en relación al mismo en esta fase de resolución, excluye nuevamente, a juicio de esta Sala, la posibilidad de apreciar una indefensión como la pretendida por el interesado. Como ha señalado la jurisprudencia en reiteradas ocasiones[381], no hay indefensión material cuando el interesado ha podido alegar y aportar cuanto ha estimado oportuno en el propio procedimiento administrativo que condujo al acto.

En todo caso, esta Sala tiene por efectuadas las alegaciones del Sr. Cerdeño en relación con esa prueba y considera que el contenido de las mismas, como veremos, en nada desvirtúa la imputación efectuada por la Dirección de Competencia en la propuesta de resolución, por lo que la pretendida retroactividad de las actuaciones en nada alteraría los hechos acreditados y la valoración efectuada por la Dirección de Competencia sobre los mismos.

b. Sobre la suspensión del procedimiento

Varias de las empresas incoadas han alegado que la suspensión del plazo máximo para resolver acordada por la DC a consecuencia de la presentación por parte de D. Leopoldo Olea Muriel del recurso R/AJ/44/18 está injustificada.

Las citadas empresas consideran que el acuerdo de suspensión notificado por la DC a las partes imputadas describe de forma imprecisa el objeto del recurso interpuesto por D. Leopoldo Olea Muriel ya que, según señalan, no se recurría el acuerdo de la DC por haber denegado el carácter confidencial de parte de la documentación aportada, sino más bien al contrario: D. Leopoldo Olea Muriel quería poner a disposición de todas las partes del Expediente información que la DC trataba de mantener confidencial.

Asimismo, las empresas consideran que, si realmente dichos documentos no estaban relacionados con el objeto de este expediente, tal y como consideró la DC, resulta evidente que la DC no iba a mencionarlos ni iba a apoyarse en ellos en la propuesta de resolución, por lo que no parece justificado que se suspendiera el procedimiento desde el mismo momento en que se presentó el recurso.

Respuesta de la Sala

[381] Por todas, la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de marzo de 2017 (recurso de casación 1598/2016).

El artículo 37 de la LDC faculta a la Dirección de Competencia para suspender el plazo máximo del procedimiento, mediante resolución motivada, entre otros motivos, cuando se interponga el recurso administrativo previsto en el artículo 47 de la citada Ley.

Pues bien, una vez analizado el acuerdo de la DC de fecha 3 de mayo de 2018, por el que se acuerda mantener la suspensión que ya había sido acordada a consecuencia de un recurso anterior al del Sr. Olea Muriel, esta Sala considera que el mismo se ajusta a los requisitos previstos en la LDC antes citados.

El citado acuerdo (véanse los folios 35455 a 35456), hace en primer lugar un relato de hechos en el que se describe que, con anterioridad al recurso presentado por el citado directivo, otras tres empresas habían presentado recurso por motivos distintos. A consecuencia de estos tres recursos la DC acordó, con fecha 23 de abril de 2018, la suspensión del procedimiento.

Dos días más tarde, con fecha 25 de abril, tuvo entrada el recurso del Sr. Olea Muriel. Dado que ya estaba suspendido el plazo para resolver el procedimiento, la DC no adoptó ninguna decisión al respecto. Sin embargo, el día 27 de abril las tres empresas desistieron de sus respectivos recursos, motivo por el cual la DC adoptó el meritado acuerdo de suspensión del plazo de resolución hasta que la Sala resolviera el recurso presentado por el citado directivo (R/AJ/44/18).

Las empresas alegan falta de justificación del citado acuerdo, pero lo cierto es que, a juicio de esta Sala, el mismo cumple con los requisitos del artículo 37 de la LDC. Se trata de un acto administrativo, dictado por órgano competente en atención a la presentación de un recurso administrativo fundamentado en el artículo 47 de la LDC y, además, el acuerdo expresa los motivos por los que considera que debe suspenderse el plazo para resolver el procedimiento, que no son otros que garantizar la defensa de los intereses de todas las partes en el procedimiento.

Es cierto que la motivación no es extensa, pero el hecho de que la Dirección de Competencia no sea el órgano competente para resolver sobre el recurso le impedía un conocimiento del fondo de la cuestión y, por tanto, una mayor explicación del contenido del recurso. En definitiva, le impedía el conocimiento de la resolución que adoptaría la Sala en relación con el mismo. Por tanto, tratándose de aspectos que podían afectar a los derechos de la defensa de las partes como puede ser el acceso a información presentada por el citado directivo, la DC consideró, de manera razonable y por motivos de prudencia,

emplear la facultad que le concede el artículo 37 de la LDC y acordar la suspensión del procedimiento.

En cuanto al plazo de suspensión, este debe ser el necesario para resolver sobre el recurso planteado teniendo en cuenta además los intereses en juego derivados de la decisión de esta Sala en relación con el acceso a determinada información declarada confidencial. El concreto plazo de suspensión no es determinado por la DC, toda vez que en el momento del acuerdo desconoce el plazo que necesitará la Sala para resolver su recurso, de ahí que el acuerdo indicara expresamente que la suspensión operaría hasta el día siguiente de la Resolución de la Sala de Competencia de la CNMC que resolviera el recurso interpuesto el citado directivo.

5.2. Alegaciones sobre la insuficiencia probatoria en este procedimiento

La mayoría de las empresas incoadas en este expediente han criticado en sus alegaciones la valoración e interpretación que la DC hace de las pruebas que le han servido de sustento para proponer a esta Sala las infracciones y las responsabilidades de las empresas y directivos.

Por ello, antes de analizar las alegaciones individuales de todas las empresas en relación con los hechos que se les imputan, conviene hacer una serie de precisiones para aclarar ciertas cuestiones planteadas por las partes en sus escritos de alegaciones en relación con la suficiencia y calidad probatoria en este expediente.

Esta Sala ya se ha pronunciado en reiteradas ocasiones sobre la dificultad que entraña la obtención de pruebas en conductas como las que aquí se analizan, dado que el éxito de este tipo de acuerdos ilícitos se caracteriza, precisamente, por su hermetismo y ocultación al mercado. Las empresas que practican este tipo de ilícitos, conocedoras y consciente de las facultades de las autoridades de competencia para la persecución de este tipo de prácticas, consiguen, cada vez con mayor éxito, sofisticar sus conductas ilícitas haciéndolas prácticamente indetectables. De ahí que la prueba en este tipo de procedimientos debe analizarse atendiendo a los hechos individualmente considerados cuya valoración resulta más concluyente tras un análisis global y en conjunto de los hechos.

La propia CNC ha reconocido en anteriores ocasiones[382] que "*los acuerdos para repartirse el mercado o para fijar precios rara vez pueden demostrase de forma directa o documental y la única forma de hacerlo es por evidencias circunstanciales, que a su vez, como vemos en la Sentencia del TJCE en el caso Cimenteries antes citado, permiten presumir de forma fundada la existencia de acuerdo. Porque es la visión general del mercado y del comportamiento de los agentes lo que permite a las autoridades de competencia llegar a la convicción de que la única explicación de esos resultados y esos comportamientos es la existencia de un acuerdo. En este tipo de acuerdos, secretos por naturaleza, no es exigible la acreditación de que todos y cada uno de los hechos de la pluralidad de acciones que llevan a cabo los operadores y que forman parte de la estrategia anticompetitiva, constituyan una infracción, sino que la infracción la constituye precisamente ese conjunto de hechos, con una finalidad muy determinada, incluso si de forma aislada cada uno de ellos no pueda reputarse como contrario a las normas de competencia por objeto*".

La Sentencia del TGUE de fecha 12 de diciembre de 2014, en el asunto T-562/08, en relación con la calidad probatoria que corresponde exigir a las autoridades de competencia en materia de prácticas contrarias al derecho de la competencia, en el mismo sentido ya indicado, ha dejado señalado lo siguiente:

> *"Al ser notorias tanto la prohibición de participar en acuerdos y prácticas contrarios a la competencia como las sanciones a las que se pueden exponer los infractores, es habitual que las actividades que comportan tales prácticas y acuerdos se desarrollen clandestinamente, que las reuniones se celebren en secreto, y que la documentación al respecto se reduzca al mínimo. Por consiguiente, no puede exigirse a la Comisión que aporte documentos que acrediten expresamente una toma de contacto entre los operadores afectados. Aunque la Comisión descubra tales documentos, normalmente éstos sólo tendrán carácter fragmentario y disperso, de modo que con frecuencia resulta necesario reconstruir algunos detalles por deducción. En consecuencia, en la mayoría de los casos, la existencia de una práctica o de un acuerdo contrario a la competencia se infiere de ciertas coincidencias y de indicios que, considerados en su conjunto, pueden constituir, a falta de otra explicación coherente, la prueba de una infracción de las normas sobre competencia (sentencia Aalborg Portland y otros/Comisión, citada en el apartado 98 supra, apartados 55 a 57; véase*

[382] Resolución del Consejo de la CNC de 18 de enero de 2010, Expte. S/0014/07 Gestión de Residuos Sanitarios.

la sentencia Dresdner Bank y otros/Comisión, citada en el apartado 98 supra, apartados 64 y 65, y la jurisprudencia citada).

Del principio de la libre aportación de la prueba resulta que, aun si la falta de pruebas documentales puede ser pertinente al apreciar globalmente el conjunto de indicios invocados por la Comisión, no tiene por sí sola la consecuencia de que la empresa afectada pueda impugnar las aserciones de la Comisión presentando una explicación alternativa de los hechos. Ello es así sólo cuando las pruebas presentadas por la Comisión no logran acreditar la existencia de la infracción de modo inequívoco y sin necesidad de interpretación (sentencia Hitachi y otros/Comisión, citada en el apartado 150 supra, apartado 65; véase también en ese sentido la sentencia del Tribunal de 12 de septiembre de 2007, Coats Holdings y Coats/Comisión, T-36/05, no publicada en la Recopilación, apartado74)".

Se hace cargo el Tribunal de la dificultad que entraña para las autoridades de competencia la labor probatoria en este tipo de prácticas, por lo que reconoce una cierta suficiencia razonable a la hora aportar los elementos de prueba que sirvan de base para la correspondiente sanción. De otra manera, difícilmente sería posible perseguir y sancionar este tipo de prácticas.

Ya en el ámbito judicial de nuestro país, el Tribunal Supremo, consciente también de la dificultad de demostrar este tipo conductas, considera esencial el uso de la prueba indirecta en el ámbito de los procedimientos tramitados por la Autoridad de Competencia. Así, el Alto Tribunal en su Sentencia de 6 de marzo de 2000 (recurso 373/1993) ha señalado que:

"*hay que resaltar que estas pruebas tienen una mayor operatividad en el campo de defensa de la competencia, pues difícilmente los autores de actos colusorios dejarán huella documental de su conducta restrictiva o prohibitiva, que únicamente podrá extraerse de indicios o presunciones. El negar validez a estas pruebas indirectas conduciría casi a la absoluta impunidad de actos derivados de acuerdos o conciertos para restringir el libre funcionamiento de la oferta y la demanda*".

En este expediente, sin embargo, tras la valoración que esta Sala ha hecho de la prueba obtenida antes y durante la instrucción del expediente, se puede observar una gran cantidad de elementos probatorios que de forma directa permiten acreditar la existencia de conductas anticompetitivas entre las empresas responsables de las mismas.

En primer lugar, es de destacar el indudable valor que hay que darle a la información aportada por las solicitantes de clemencia antes y durante el procedimiento sancionador.

La sentencia del TGUE de 30 de noviembre de 2011, asunto T-208/06, que resume la doctrina sobre el valor probatorio y el alcance que ha de darse a la documentación proporcionada por el solicitante de clemencia ha señalado que *"debe considerarse que el hecho de que una persona confiese que ha cometido una infracción y reconozca así la existencia de hechos que rebasan lo que podía deducirse directamente de dichos documentos implica a priori, si no concurren circunstancias especiales que indiquen lo contrario, que tal persona ha resuelto decir la verdad. De este modo, las declaraciones contrarias a los intereses del declarante deben considerarse, en principio, pruebas especialmente fiables (sentencias del Tribunal JFE Engineering y otros/Comisión, citada en el apartado 54 supra, apartados 211 y 212; de 26 de abril de 2007, Bolloré y otros/Comisión, T-109/02, T-118/02, T-122/02, T-125/02, T-126/02, T-128/02, T-129/02, T-132/02 y T-136/02, Rec. p. II 947, apartado 166, y Lafarge/Comisión, citada en el apartado 53 supra, apartado 59)."*

En este expediente la presunción de veracidad a la que hace referencia la jurisprudencia se ve superada por la cantidad de pruebas recabadas en las inspecciones que han permitido corroborar la veracidad de la información presentada por ALSTOM y SIEMENS, sin que, además, el resto de empresas referenciadas en la citada información hayan aportado datos objetivos con calidad suficiente para contrarrestar todos esos elementos probatorios a disposición del órgano instructor.

Son de especial valor en este expediente, por su calidad y cantidad, las pruebas directas que demuestran los comportamientos ilícitos, tales como los acuerdos de reparto de contratos firmados entre las partes, los correos electrónicos en ejecución de los acuerdos de reparto, las reuniones entre las empresas, el intercambio de información etc. Todas estas pruebas, nada fáciles de obtener en este tipo de conductas, demuestran sin matices la existencia de acuerdos anticompetitivos en cada uno de los cárteles aquí sancionados, que luego se han instrumentalizado de diferentes maneras.

Pero junto a estas pruebas, la Dirección de Competencia ha aportado otra serie de elementos probatorios que, puestos en relación con los anteriores, permite a esta Sala concluir que la única explicación posible sobre el comportamiento que se deduce de su contenido es la existencia de una actividad desarrollada por las empresas en ejecución de acuerdos adoptados ilícitamente.

Varias empresas se muestran contrarias, por ejemplo, a las pruebas relativas a la configuración de cuadros y ficheros que contienen información sobre concretos contratos adjudicados, empresas adjudicatarias, importes adjudicados a cada empresa y porcentajes de adjudicación global. Esta prueba, analizada individualmente y de manera descontextualizada podría no suponer una evidencia con calidad suficiente para ser considerada un hecho acreditado constitutivo de infracción, pero cuando esta prueba se analiza en el contexto de los acuerdos entre las empresas, entonces sí cobra valor y sentido. Estos cuadros, en los que aparecen las empresas participantes del cártel, contienen información muy precisa que, a juicio de esta Sala, permite a las empresas un seguimiento de los acuerdos que, como ya es sabido, es de gran importancia para el éxito de este tipo de conductas. Igualmente, permite confirmar la extensión de los acuerdos a otros contratos sobre los que no se ha podido obtener prueba directa.

Una valoración idéntica debe hacerse en relación con la información aportada por ADIF en la que constan los contratos licitados durante los años de las conductas consideradas, empresas licitadoras, importes de adjudicación etc.

Esta información, además de confirmar la eficacia de los acuerdos sobre los que hay prueba directa, también permite presumir sobre aquellos contratos para los que no ha sido posible obtener prueba directa de reparto, el que las empresas identificadas en los acuerdos acreditados se presenten y coincidan a las licitaciones de manera recurrente, sin una necesidad objetiva demostrada para mantener tales alianzas, es un claro indicio de la pervivencia de la estrategia anticompetitiva.

Existe también una alegación generalizada entre las empresas consistente en restar valor probatorio a aquella información inculpatoria obtenida de fuentes terceras distintas al interesado. Los supuestos paradigmáticos son las anotaciones manuscritas y los correos internos de las empresas que contienen información sobre acuerdos ilícitos en los que habrían participado, además del titular de la información, terceras empresas o directivos, y que se utiliza para acreditar la existencia del cártel e imputar a las empresas y directivos que aparecen en esos correos electrónicos.

En relación con este tipo de pruebas, además de lo ya manifestado en relación con la valoración conjunta y global de los hechos, esta Sala considera que los documentos incautados en una empresa que hacen referencia a terceros tienen la misma fuerza probatoria para todas las mencionadas. No cabe por tanto

asumir que una empresa hubiese constituido pruebas inculpatorias sobre terceros que también generan inculpación para sí misma.

Esta, Sala, por tanto, rechaza de plano todas las alegaciones tendentes a restar valor a las pruebas obtenidas por la Dirección de Competencia, y considera que, una vez analizadas la mismas, permiten acreditar las infracciones y las imputaciones individuales a cada una de las empresas y personas físicas que se acuerda en esta resolución.

Todo ello, sin perjuicio de las alegaciones sobre los hechos acreditados que se responden a continuación o que ya han sido contestadas a lo largo de esta Resolución.

5.3. Alegaciones en relación con la participación individual de las empresas

a. COSEMEL

COSEMEL señala en su escrito de alegaciones que su imputación se corresponde exclusivamente a la celebración ocasional de dos reuniones de empresas del cártel en las oficinas de la citada entidad en el intervalo de un mes durante el año 2010. En relación con la reunión celebrada el 15 de octubre de 2010, COSEMEL considera que esta reunión debía producirse inicialmente en otro lugar pero la facilidad de aparcamiento cerca de su sede social propició que finalmente se realizara en la misma. En cuanto a la reunión celebrada el 16 de noviembre de 2010, señala que no consta que participara ELECNOR ni, por lo tanto, la A.I.E. como tal.

Respuesta de la Sala

Esta Sala quiere incidir en que el papel de COSEMEL en el cártel de líneas de alta velocidad se circunscribe a la puesta a disposición de su sede social para la toma de contactos entre competidores con el objeto de adoptar acuerdos anticompetitivos, como así se ha demostrado. Por tanto, la citada entidad habría actuado en calidad de facilitador de las conductas ilícitas, figura que ya ha sido sancionada en anteriores ocasiones por las autoridades de competencia[383].

En todo caso, como ya se ha señalado en esta resolución, la conducta de COSEMEL en este cártel estaría prescrita y por ello esta Sala no le imputa

[383] Entre otros, Expediente S/0404/12 Servicios Comerciales AENA y S/0487/13 Concesionarios LAND ROVER.

responsabilidad ni le impone sanción alguna (véase el apartado 4.6 de la presente resolución).

b. NEOPUL

NEOPUL considera que no existe contacto alguno (ya sea personal, telefónico o por correo electrónico) entre representantes de NEOPUL y cualquiera de sus competidores mediante el cual se haya podido materializar una eventual coordinación anticompetitiva de comportamientos.

Asimismo, justifica su participación en los contratos en los que aparece conformando UTE en la imposibilidad de presentarse de manera individual a las licitaciones.

Respuesta de la Sala

En contestación a las citadas alegaciones, cabe incidir en que la participación de NEOPUL en el cártel de líneas de alta velocidad queda, a juicio de esta Sala, suficientemente acreditada en la presente resolución.

NEOPUL se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones en el año 2010 (hechos 89 a 97). En las inspecciones de ELECNOR se obtuvieron unas anotaciones manuscritas del Director de Ferrocarriles y Subestaciones de ELECNOR en las que describen pormenorizadamente los acuerdos alcanzados entre las empresas (hecho 97). En las citadas anotaciones aparecen 4 grupos de empresas estando NEOPUL agrupada en el denominado G4 junto con EMTE e ISOLUX. Las estrategias descritas en las citadas anotaciones en relación con la participación de las empresas agrupadas en grupos se cumplieron en las licitaciones. En el caso de NEOPUL se presentó a los contratos junto con las empresas allí citadas. Por tanto, hay que dar plena credibilidad a las citadas anotaciones, entre otros motivos, porque NEOPUL no ha presentado pruebas que permitan a esta Sala considerar que la inclusión de NEOPUL en los citados documentos y su comportamiento en las licitaciones, que coincide con lo allí descrito, se deba a su incapacidad para acudir en solitario a las mismas.

Igualmente, consta su participación en los acuerdos de reparto del año 2013 y 2014 (hechos 115 a 131). En relación con estos hechos hay que destacar, en primer lugar, la aparición de la citada empresa en la “foto” que realizó el cártel de cara a observar las cuotas históricas de cada una de las empresas para presentarse a estos contratos (hechos 116 a 119). En el fichero Excel aparecen

citadas, única y exclusivamente, empresas que habían participado en acuerdos de reparto en este mercado de alta velocidad y una de ellas es NEOPUL. Así se confirmó, además, por el directivo de SIEMENS que remitió dicho correo en la solicitud de reducción presentada por SIEMENS, indicando que dicha información respondía al reparto de contratos entre las empresas que formaban parte del cártel[384].

Por otro lado, en relación con estos contratos, NEOPUL se presentó, nuevamente junto con EMTE e ISOLUX a la licitación del AVE Madrid-Sevilla, La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga en el año 2013 (hechos 119, 127 y 130)[385]. Este acuerdo se mantuvo hasta el 2014, cuando ADIF decidió desestimar la licitación.

La existencia de acuerdos en 2010 en los que la empresa participó junto con EMTE e ISOLUX; la aparición de NEOPUL en la tabla Excel junto con el resto de empresas incoadas, en la que, además, se incorporan datos de porcentajes y facturación, y el hecho de haberse presentado nuevamente con EMTE e ISOLUX en UTE en el año 2013 son elementos que, en su conjunto permiten a esta Sala considerar que en los años 2013 y 2014 la citada entidad continuó formando parte del cártel.

c. EYM

En lo que se refiere a su partición en el cártel de tren convencional, según la citada entidad, el primer correo de 13 de noviembre de 2013 es una comunicación entre INABENSA, SIEMENS y EYM en la que, básicamente, realizan comentarios sobre el reparto de tareas como socios de una UTE, sin que exista ningún contenido ilícito. Asimismo, EYM indica que, no constaría acreditada su participación en la reunión de septiembre de 2014y no puede ser utilizada como prueba de cargo en su contra.

Respuesta de la Sala

En relación con estas alegaciones, cabe señalar que son abundantes las pruebas que acreditan la participación de EYM en este cártel y es el análisis conjunto de todas ellas es lo que permite observar una conducta anticompetitiva

[384] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26380).

[385] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12788 y 12789).

de la citada empresa en los años 2013 y 2014 (hechos 26, 27, 30, 37, 38, 40, 43, y Anexo I).

En todo caso, el análisis individual del correo remitido por INABENSA a EYM (Grupo OHL) y SIEMENS, que consta en los folios 20145 a 20147, permite concluir que se refiere a un contacto entre empresas que debe considerarse necesario para la ejecución de los acuerdos previos del cártel. La participación en estos acuerdos de EYM se debía instrumentalizar a través de su presentación al contrato 2.13/28520.0087 en forma de UTE junto a SIEMENS e INABENSA. Por eso ese correo, en el que INABENSA adjunta la documentación preparatoria del acuerdo, viene a confirmar la estrategia de las empresas previamente pactada, al menos en lo que se refiere al papel que debían desarrollar estas tres empresas en relación con el reparto de los lotes de este contrato[386].

Prueba de ello es que, con fecha 8 de enero de 2014, tuvo lugar una reunión en el Hotel Meliá Castilla de Madrid en la que participaron todas las empresas, incluidas INBENSA, SIEMENS y EYM (hechos 37 y 38). En la citada reunión se fijaron las bajas y las ofertas económicas que cada una de estas empresas debía presentar al citado contrato[387].

Finalmente, respetando el acuerdo, para el lote 2 de la zona Noroeste, SIEMENS se presentó en UTE junto con EYM e INABENSA, con una baja del 4,11%.

Como puede observarse, son las mismas empresas que aparecen en el correo electrónico de fecha 13 de noviembre de 2013, por lo que éste supone una evidencia más que, junto con el resto de pruebas, demuestra que las tres empresas formaron parte del acuerdo de reparto del citado contrato.

Por lo que respecta a la reunión de septiembre de 2014, se refiere a una información aportada por SIEMENS y ALSTOM en su solicitud de clemencia a la que esta Sala da plena credibilidad por cuanto se ha dicho ya en la presente resolución (hecho 41)[388]. En todo caso, los hechos posteriores a esa reunión demuestran que EYM se volvió a presentar con las mismas empresas en UTE al

---

[386] Correo electrónico de INABENSA a EYM y SIEMENS de 13 de noviembre de 2013, con asunto "Re: LANZAMIENTO OFERTA" y documento adjunto "09 8792 Índice reparto tareas UTE 131113.xlsx" (folios 20145 a 20147), recabado en la inspección de SIEMENS.

[387] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26593 y 26594).

[388] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 723, 12758, 12778 y 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26480 a 26514).

contrato de 2014 (2.14/28520.0140), respetando la misma estrategia que para el contrato de 2013 (hechos 45 y 49).

d. TELICE

Según señala TELICE, no constaría acreditada su participación en ninguna de las reuniones del cártel, ni aparecería en ningún correo susceptible de tener un contenido anticompetitivo.

Por otro lado, en relación con acuerdos especiales, señala que la DC entra en contradicción cuando considera que TELICE entró a formar parte del cártel en 2012, pero vincula su participación a un acuerdo de 2011 por el que se permitía a los miembros del cártel cerrar acuerdos puntuales entre sí.

Respuesta de la Sala

En relación con las citadas alegaciones, cabe contestar que se ha considerado acreditado que TELICE entró a formar parte del cártel en el año 2012, tal como consta en el hecho 24 de la presente resolución. A estos efectos, no comparte esta Sala la percepción de que la DC haya entrado en contradicción, toda vez que la participación de TELICE en acuerdos de 2012 no implica que tuviera necesariamente que participar del acuerdo previo correspondiente al año 2011. Como suele ser habitual en este tipo de conductas, las empresas entran y salen del cártel en determinados momentos y la apreciación de su responsabilidad no exige que deban ser parte de los acuerdos anticompetitivos de base, sino que participen en algún momento de esos acuerdos.

En este caso, en el acuerdo de fecha 21 de noviembre de 2011, las empresas del cártel, entre las que todavía no se encontraba TELICE, pactaron la posibilidad de acuerdos especiales entre socios[389]. En el año 2012, TELICE y SEMI se repartieron 4 licitaciones de 2012 en el área territorial Noroeste, coordinando las ofertas a presentar, con bajas muy similares. En el correo electrónico remitido por el Director de zona de SEMI al Director de Ferrocarriles de SEMI el 6 de junio de 2013, expresamente se admite la existencia de dicho acuerdo, indicando lo siguiente[390] (hecho 24):

[389] Documentación incluida en la carpeta" Cuaderno Folios 17-11-11" recabada en la inspección de ELECNOR (folio 447).

[390] Correo electrónico interno de SEMI de 6 de junio de 2013 con asunto "ofertas ADIF" (folios 17756 a 17757), recabado en la inspección de SEMI.

"Te adjunto resumen de ofertas de ADIF, en donde se ve las obras que íbamos en acuerdo con TELICE"

Además la inclusión de TELICE en este cártel a partir de 2012 se corrobora por las declaraciones aportadas por SIEMENS en su solicitud de reducción de la multa[391], en las que inequívocamente se afirma la participación de dicha empresa en este cártel.

También es de destacar la normalidad con que TELICE mantenía contactos con la competencia, tal como constatan los correos electrónicos de 24 y 25 de septiembre de 2014 relativos al contrato de 2014 (7 lotes), intercambiados entre INABENSA, EYM y SIEMENS, donde se dice[392]:

"(…) a las 20:++ horas llamó Alstom indicando que había complicaciones y proponiendo un cambio. Hoy <el Responsable de Ventas en el Área de Mantenimiento Ferroviario de SIEMENS> iba a hablar con Telice, porque lo que se proponía a estas alturas de la "película" yo lo veo imposible".

Todo cuanto antecede lleva a esta Sala a no acoger las alegaciones realizadas por TELICE.

e. ISOLUX

ISOLUX considera que de haber participado en las conductas que le atribuye la DC, al ser en licitaciones finalmente desistidas por ADIF, no habría supuesto un beneficio para ISOLUX y, por tanto, su participación habría resultado "*inocua*".

En respuesta a las citadas alegaciones, como bien ha señalado la DC y se ha puesto igualmente de manifiesto en esta resolución, las infracciones referidas en este expediente son infracciones por objeto por lo que es indiferente, de cara a valorar la autoría y responsabilidad de la empresa, si finalmente el acuerdo se llevó a buen término.

Sin perjuicio de lo anterior, sí cabe destacar que, si bien la participación de ISOLUX en este cártel fue reducida, desde mayo de 2010 hasta mayo de 2014, y no resultó adjudicataria de ningún contrato, es incontestable la presentación de

[391] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26299 a 26300 y 26506 a 26510).

[392] Correo electrónico de INABENSA a EYM y SIEMENS de 24 de septiembre de 2014, con asunto "Re: Cierre 7 lotes Mantenimiento" (folios 21445 a 21446), recabado en la inspección de SIEMENS.

ofertas de cobertura por su parte en 6 licitaciones durante ese periodo, así como la adjudicación de algunas de dichas licitaciones a empresas del cártel, por importe de 159.420.339,34 €.

Así las cosas, parte de las estrategias de las empresas consistía en concurrir a los contratos simulando un interés competitivo a través de la presentación de ofertas de cobertura y a cambio recibían una compensación por parte de las empresas adjudicatarias. Este proceder queda muy bien descrito por ALSTOM en su definición de los acuerdos MICRO-MACRO, que según señala consistían en la "*preasignación de los márgenes de servicios y de volumen que le corresponderían a cada una de las Empresas participantes en relación a dichos concursos. La cuota de participación que implicaba que cada una de las empresas participantes recibía una cuota de valor respecto de los contratos que se adjudicaban en el/los concurso/s asignado/s. Cada una de las empresas participantes podía alcanzar su cuota bien directamente, cuando la empresa resultaba adjudicataria directa de uno o de varios de las licitaciones ("Margen Micro") o indirectamente, al resultar beneficiada por las subcontrataciones que se acordaban para repartir el volumen y los márgenes de las obras acordados ("Margen Macro")*"[393].

Cada empresa ha tenido su papel en el cártel y la eficacia de los acuerdos ha dependido en gran medida de la necesidad de simular que había una competencia entre las empresas para conseguir las licitaciones, de ahí la existencia de coberturas entre las mismas. Pero el hecho de no tener atribuido un papel de ganador en la licitación no implica que la empresa no obtuviera un beneficio del acuerdo porque como ha quedado demostrado, el cártel tenía ideado un sistema de compensaciones entre sus integrantes.

f. COMSA

COMSA considera que la Dirección de Competencia no ha encontrado: (a) ninguna prueba directa de la participación de COMSA en los acuerdos sobre las licitaciones de 2013; (b) ningún correo remitido o recibido por COMSA en el que se hable directa o indirectamente de ningún acuerdo para dichas licitaciones o por el contenido del cual se pueda entender que COMSA conocía la existencia de acuerdos o reuniones para su reparto; (c) ningún documento o correo electrónico en el que alguna de las participantes del cártel hable de COMSA como participante de dichos acuerdos o lo dé a entender y (d) ninguna

[393] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12748 a 12796).

declaración de los solicitantes de clemencia en la que se diga que COMSA formó parte de los acuerdos del cártel durante el año 2013.

Respuesta de la Sala

EMTE (actual COMSA) se incorporó al cártel a través de los denominados acuerdos MICRO-MACRO, en los que las empresas decidieron repartirse varias licitaciones en el año 2010 (hechos 89 a 113 y Anexo II).

En las inspecciones de ELECNOR se obtuvieron unas anotaciones manuscritas del Director de Ferrocarriles y Subestaciones de ELECNOR en las que describen pormenorizadamente los acuerdos alcanzados entre las empresas (hecho 97). En las citadas anotaciones aparecen 4 grupos de empresas estando EMTE agrupada en el denominado G4 junto con NEOPUL e ISOLUX. Las estrategias descritas en las citadas anotaciones en relación con la participación de las empresas reunidas en grupos se cumplieron en las licitaciones. En el caso de EMTE (actual COMSA) se presentó a los contratos junto con las empresas allí citadas. Por tanto, esta Sala reconoce plena credibilidad a las citadas anotaciones, entre otros motivos, porque COMSA no ha presentado pruebas que permitan a considerar que la inclusión de EMTE en los citados documentos y su comportamiento en las licitaciones, que coincide con lo allí descrito, se deba a su incapacidad para acudir en solitario a las mismas.

En relación con los años 2013 y 2014 (hechos 115 a 131) hay que destacar la aparición de la citada empresa en la “foto” que realizó el cártel de cara a observar las cuotas históricas de cada una de las empresas para presentarse a estos contratos (hechos 116 a 119). En el fichero Excel aparecen citadas, única y exclusivamente, empresas que habían participado en acuerdos de reparto en este mercado de alta velocidad y una de ellas es EMTE. Así se confirmó, además, por el directivo de SIEMENS que remitió dicho correo en la solicitud de reducción de la sanción presentada por SIEMENS, indicando que dicha información respondía al reparto de contratos entre las empresas que formaban parte del cártel[394].

Por otro lado, en relación con estos contratos, EMTE se presentó, nuevamente junto con NEOPUL e ISOLUX a la licitación del AVE Madrid-Sevilla, La Sagra-

[394] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26380).

Toledo y Córdoba-Málaga en el año 2013 (hechos 119, 127 y 130)[395]. Este acuerdo se mantuvo hasta el 2014, cuando ADIF decidió desestimar la licitación.

La existencia de acuerdos en 2010 en los que la empresa participó junto con NEOPUL e ISOLUX; la aparición de EMTE en la tabla Excel junto con el resto de empresas incoadas, en la que, además, se incorporan datos de porcentajes y facturación, y el hecho de haberse presentado nuevamente con NEOPUL e ISOLUX en UTE en el año 2013, son elementos que, en su conjunto permiten a esta Sala considerar que en los años 2013 y 2014 la citada entidad continuó formando parte del cártel.

g. INABENSA

En relación con las licitaciones para el mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas de tren convencional, la citada entidad señala que, con respecto a la licitación del contrato de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes), la DC considera probada la existencia de un acuerdo invocando una serie de correos electrónicos de 28 de octubre de 2013, que contenían dos propuestas de reparto y que se habrían intercambiado entre SEMI, ELECTRÉN, COBRA, ELECNOR, ALSTOM y CYMI. Entre estas empresas, sin embargo, no figura INABENSA.

Asimismo, en lo que se refiere a la licitación del contrato de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes), INABENSA señala que la DC hace referencia a varios correos electrónicos de 18 de septiembre de 2014 entre EYM, INABENSA y SIEMENS como prueba de cargo y, sin embargo, la citada empresa entiende que los mencionados correos se circunscriben a los socios de una UTE y a aspectos operativos y no constituyen prueba en modo alguno de la supuesta participación de INABENSA en un acuerdo ilícito y mucho menos con otras empresas ajenas a la UTE.

En relación con el cártel de líneas de alta velocidad, según INABENSA la DC le imputa la participación en el reparto de estas licitaciones a partir de mayo de 2010, cuando el plazo de presentación de ofertas a dichas licitaciones finalizó

[395] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12788 y 12789).

con anterioridad a dicha fecha, por lo que, según señala, INABENSA difícilmente podría haberse coordinado con el resto de empresas para repartirse las licitaciones.

Respuesta de la Sala

En lo que se refiere a las alegaciones relativas a los acuerdos de reparto en las líneas de tren convencional, resulta necesario recordar que INABENSA fue una de las empresas firmantes del acuerdo del año 2002 que constituye, como se ha señalado, la base de la estrategia a seguir por parte de las empresas para el reparto de las licitaciones que ADIF convocó durante los años siguientes (hecho 1).

El hecho de que INABENSA pueda o no aparecer en un correo puntual no es un argumento de peso para contrarrestar el gran número de pruebas que constan en este expediente en los que la citada empresa aparece como parte integrante de los acuerdos. En el caso del contrato 2.13/28520.0087 de 2013, se ha considerado acreditado que parte de la estrategia fue que esta empresa se presentara en UTE con EYM y SIEMENS (hechos 26 y ss.).

En este sentido, el análisis individual del correo remitido por INABENSA a EYM (Grupo OHL) y SIEMENS, que consta en los folios 20145 a 20147, permite concluir que se refiere a un contacto entre empresas necesario para la ejecución de los acuerdos previos del cártel. La participación en estos acuerdos de EYM se debía instrumentalizar a través de su presentación al contrato en forma de UTE junto a SIEMENS e INABENSA. El citado correo, en el que INABENSA adjunta la documentación preparatoria del acuerdo, viene a confirmar la estrategia de las empresas previamente pactada, al menos en lo que se refiere al papel que debían desarrollar estas tres empresas en relación con el reparto de los lotes de este contrato[396].

Prueba de ello es que, con fecha 8 de enero de 2014, tuvo lugar una reunión en el Hotel Meliá Castilla de Madrid en la que participaron todas las empresas, incluidas INBENSA, SIEMENS y EYM (hechos 37 y 38). En la citada reunión se

[396] Correo electrónico de INABENSA a EYM y SIEMENS de 13 de noviembre de 2013, con asunto "Re: LANZAMIENTO OFERTA" y documento adjunto "09 8792 Índice reparto tareas UTE 131113.xlsx" (folios 20145 a 20147), recabado en la inspección de SIEMENS.

fijaron las bajas y las ofertas económicas que cada una de estas empresas debía presentar al citado contrato[397].

Finalmente, respetando el acuerdo, para el lote 2 de la zona Noroeste, SIEMENS se presentó en UTE junto con EYM e INABENSA, con una baja del 4,11%.

Lo mismo cabe señalar en relación con el contrato 2.14/28520.0140 de 2014 (hechos 40 y ss.). En este contrato, que sucedió al de 2013, vuelve a apreciarse la misma estrategia que para el 2013. En este caso la UTE formada por INABENSA, SIEMENS y EYM se volvió a presentar con una baja del 4% (hecho 45). El correo de 18 de septiembre de 2014, valorado con el resto de evidencias, es una prueba más del contacto entre las empresas para llevar a ejecución lo pactado anteriormente.

Por otro lado, en lo que se refiere al periodo de imputación correspondiente al año 2010 en el cártel de líneas de alta velocidad (hechos 89 y ss), cabe indicar que, como ya ha señalado la DC, las empresas de este cártel establecieron los grupos que debían conformar las diferentes UTE y las que debían resultar adjudicatarias de cada una de las licitaciones del año 2010, fijando también las ofertas de cobertura a presentar, como expresamente se recoge en las anotaciones del Director de Ferrocarriles y Subestaciones de ELECNOR (hecho 97). El hecho de que esas anotaciones no aparezcan fechadas no resta valor a la citada prueba que, por otro lado, evidencia la existencia del reparto y coincide con las estrategias seguidas por las empresas. Ahora bien, por motivos de prudencia la DC consideró trasladar la fecha de los acuerdos al momento de adjudicación de los contratos, sin que ello suponga menoscabo alguno de los derechos de las empresas implicadas en los citados acuerdos.

En relación con este mercado, hay muchas evidencias de la participación de INABENSA en acuerdos de reparto y la citada empresa no ha podido desvirtuar en sus alegaciones su autoría y responsabilidad. Su participación en el cártel finalizó en 2016, tras haber sido integrante de la UTE AVE ENERGIA, y aunque ella señala que su presencia en la citada UTE se debió a su falta de capacidad para ir sola, lo cierto es que los hechos acreditados demuestran que la citada UTE, conformada por un número de empresas ciertamente elevado, era un instrumento para repartirse una gran cantidad de contratos, estableciéndose una serie de compensaciones entre las empresas (hechos 169 y ss.).

[397] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26593 y 26594).

h. CYMI

En relación con el cártel de líneas de tren convencional, CYMI considera que la DC construye de forma artificiosa la existencia de la licitación de 2013 (2.13/28520.0087). Según la citada entidad, únicamente presentó oferta a uno de los seis lotes con una baja del 29,18% lo que, además, contradiría la supuesta mecánica acordada entre los presuntos miembros de este cártel, que habría consistido en que las ofertas ganadoras debían ir con bajas de aproximadamente un 5%, mientras que las ofertas no ganadoras debían ir con bajas de alrededor del 1%.

En lo que se refiere al cártel de líneas de alta velocidad, en relación con cinco licitaciones de mantenimiento de catenaria y subestaciones convocadas por ADIF a finales del 2013, según CYMI las evidencias halladas por la DC no representan más que correos electrónicos intercambiados entre distintas empresas (entre las que no se encuentra CYMI y que tampoco vinculan a ésta de manera alguna) con el fin de constituir UTE para presentarse a algunas de dichas licitaciones, o bien, correos electrónicos internos de otras empresas distintas de CYMI que tampoco pueden dar lugar a concluir la existencia de un reparto anticompetitivo.

Respuesta de la Sala

En contestación a las alegaciones referidas al cártel de líneas de tren convencional, cabe reseñar, en primer lugar, que CYMI es otra de las empresas firmantes del acuerdo base del año 2002. Por tanto, la participación en los hechos de la citada empresa queda acreditada desde el citado acuerdo.

Se ha podido comprobar a lo largo del expediente que parte de las estrategias de las empresas era realizar ofertas de cobertura para crear una apariencia de concurrencia competitiva a los contratos. Las coberturas generalmente suponían presentar bajas inferiores a la que debía presentar la empresa ganadora, pero también se ha demostrado que en ocasiones se hacían combinaciones de bajas menores con bajas temerarias, de tal manera que se forzaba que las empresas fueran descartadas de la licitación (véase, por ejemplo, el hecho 52). En este caso, la baja 29,18% presentada por CYMI en la licitación de referencia puede entrar en ese patrón de conducta. Por tanto, el análisis de este hecho junto con el resto de pruebas contenidas en el expediente que acreditan la participación de CYMI en el cártel, permite concluir que su actuación formaba parte de la estrategia de reparto de esa licitación.

Finalmente, en lo que se refiere a la falta de pruebas que permitan imputar un ilícito a CYMI en relación con las cinco licitaciones de mantenimiento de la catenaria y subestaciones convocadas por ADIF a finales del 2013 (hechos 115 y ss.), cabe incidir nuevamente en que las declaraciones de clemencia presentadas por ALSTOM y SIEMENS coinciden en afirmar que hubo un acuerdo entre las empresas del cártel para el reparto de esas licitaciones y la existencia de dichos acuerdos se confirma en las numerosas evidencias que se recabaron en las inspecciones realizadas.

Así, de los numerosos intercambios de correos entre empresas integrantes del cártel[398], las anotaciones y tablas recabadas en el despacho del Delegado de Subestaciones de ELECNOR, especificando las ofertas a presentar en cada licitación, con indicaciones expresas de cuáles debían ser las bajas y las ofertas de acompañamiento[399] y la confirmación de las ofertas presentadas a cada una

[398] Correo electrónico de SIEMENS a EYM e INABENSA de 22 de agosto de 2013, con asunto "Comparativa medios Madrid - Barcelona mantenimiento" y documento adjunto "2013-2015 HSL Madrid-Barcelona Catenary.ppt" (folios 20098 a 20102); correo electrónico interno de SIEMENS de 22 de agosto de 2013, con asunto "RE: RV: Comparativa medios Madrid- Barcelona mantenimiento (folio 20103) y de 11 de septiembre de 2013, con asunto "Acuerdo UTE" y documentos adjuntos "Acuerdo UTE mant catenaria MAd Barc.pdf" y "Acuerdo SEMI OHL INABENSA SIEMENS Catenaria Madrid Barcelona Marzo 2009 (5).doc" (folios 20107 a 20122) recabados en la inspección de SIEMENS; correo electrónico de ISOLUX a ALSTOM de 28 de agosto de 2013, con asunto" Re: Mto", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la mula (folio 11906) y recabado en la inspección de la sede de dicha empresa (folios 11326, 12822 y 12823), Correo electrónico interno de ALSTOM de 30 de agosto de 2013, con asunto "Datos para el fichero de Mto (Reunión con (dato personal) siemens", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 11905) y también recabado en la inspección realizada en la sede de dicha empresa (folios 11325, 12822 y 12823), Correo electrónico de ELECNOR a ALSTOM y al Gerente de la UTE EUROCAT de 11 de septiembre de 2013 con asunto "OFERTA EN UTE MANTENIMIENTO MADRID-BARCELONA" y documentos adjuntos "CONVENIO UTE MTO MADRID-BCN.docx" y "Compromiso de Ute MADRID-BCN.docx" (folio 1970), recabado en la inspección de ELECNOR, Correo electrónico interno de SIEMENS de 4 de septiembre de 2013 con asunto "Mercado Electrificación LAV" y documentos adjuntos "BENCHMARKING ELECTRIFICACIÓN v0.pdf" y "BENCHMARKING ELECTRIFICACIÓN v0.xls" (folios 20104 a 20106), recabado en la inspección de SIEMENS, Correo electrónico de ISOLUX a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN, UTE COMAVE, UTE AVELE de 14, 15 y 16 de enero de 2014, con asunto "RE: Licitación ADIF" y correo electrónico de ELECNOR a ISOLUX, ELECTRÉN, UTE COMAVE y UTE AVELE de 16 de enero de 2014, con asunto" RE. Licitación DIF" (folios 2851 y 2852), recabados en la inspección de ALSTOM, entre otros.

[399] Documentación incluida en "Cuaderno _20_Enero _2014" del Delegado de Subestaciones de ELECNOR, recabada en la inspección de ELECNOR (folios 505 y 509).

de esas 5 licitaciones facilitada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado[400], se observa que todas las ofertas lo fueron de UTE integradas por empresas participantes en este cártel, entre ellas CYMI y con una dinámica idéntica, la oferta ganadora era la que hacía la mayor baja (en concreto del 4%, 2,84%, 2,72%, 2,32% y 2,11%) y las otras UTE que concurrían lo hacían con bajas inapreciables (en concreto, oscilaron entre el 0,3% y el 1,3%), confirmándose así la pervivencia de este cártel.

Es de destacar la aparición de la citada empresa en la "foto" que realizó el cártel de cara a observar las cuotas históricas de cada una de las empresas para presentarse a estos contratos (hechos 116 a 119). En el fichero Excel aparecen citadas, única y exclusivamente, empresas que habían participado en acuerdos de reparto en este mercado de alta velocidad y una de ellas es CYMI. Así se confirmó, además, por el directivo de SIEMENS que remitió dicho correo en la solicitud de reducción presentada por SIEMENS, indicando que dicha información respondía al reparto de contratos entre las empresas que formaban parte del cártel[401].

Todo cuanto antecede lleva a esta Sala a rechazar las alegaciones de CYMI.

i. ELECTRÉN

En relación con los hechos relativos al cártel sobre reparto de contratos en líneas de tren convencional, ELECTRÉN considera que en la licitación de 2013 (Expte. 2.13/28520.0087) las ofertas realmente presentadas para cada uno de los lotes de esta licitación no cumplen la estrategia que, según la DC, habrían pactado las empresas. Así, por ejemplo, en relación el lote 2, la citada entidad indica que dos empresas del supuesto cártel presentaron ofertas económicas casi idénticas, resultando adjudicataria la más alta de las dos (la de ELECTRÉN). En cuanto a las ofertas presentadas para el lote 6, según ELECTRÉN tampoco responden a la sistemática presuntamente pactada.

Por otro lado, en relación con el contrato de 2014 (Expte. 2.14/28520.0140), considera que las pruebas presentadas por la DC no consiguen acreditar la existencia de un acuerdo anticompetitivo y que la supuesta reunión mantenida en el Hotel Meliá Castilla en septiembre de 2014 se considera acreditada

[400] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 6843 a 6853, 6928 a 6939, 7034 a 7052, 7155 a 7167 y 7261 a 7271).

[401] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26380).

exclusivamente asumiendo las declaraciones de clemencia de ALSTOM y SIEMENS.

Tampoco considera la citada entidad que del correo electrónico de fecha 12 de diciembre de 2015 relativo a licitaciones de obras en ADIF en Tarragona se infiera conducta alguna de carácter anticompetitivo (hecho 52, folio 1155).

Por otro lado, en lo que se refiere al cártel de líneas de alta velocidad, ELECTRÉN considera que su imputación no está sustentada en pruebas directas. En concreto, en lo que se refiere al reparto de 5 licitaciones en el año 2013 (hechos 115 y ss.), ELECTRÉN considera que su imputación se basa en documentos inconexos de los que, ni a título individual ni considerados conjuntamente, puede inferirse razonablemente una coordinación entre las trece empresas que en ese momento conformarían el supuesto cártel para repartirse las cinco licitaciones en cuestión ni que ELECTRÉN incurriera en cualquier otro tipo de conducta anticompetitiva.

Por lo que respecta a las anotaciones y tablas recabadas en el despacho del Delegado de Subestaciones de ELECNOR, la citada entidad considera que no suponen base suficiente para acreditar la existencia del supuesto cártel y mucho menos para demostrar que ELECTRÉN participara en el mismo.

Respuesta de la Sala

ELECTRÉN es otra de las empresas que formaron parte del acuerdo base de 2002 en relación con líneas de tren convencional a partir del cual se han ido sucediendo los repartos en los años siguientes (hecho 1).

En relación con licitación de 2013 (Expte. 2.13/28520.0087) (hechos 26 y ss.), lo cierto es que existen pruebas que permiten acreditar que sí hubo un acuerdo entre las empresas para repartirse los distintos lotes del citado contrato. ELECTRÉN, además, aparece en varios correos electrónicos en los que se aprecia un contacto entre las empresas de cara a implementar los acuerdos para este contrato (hechos 29, 31, 35). Es destacar, en este sentido, una recriminación expresa de SEMI a ELECTRÉN por haber manifestado la estrategia por correo electrónico, a lo que el directivo de ELECTRÉN respondió lo siguiente: "*Perdona, he cometido un error, efectivamente NO debería haber ido en la red…"* (hecho 31). Este hecho demuestra no solo la existencia de la conducta sino el interés por ocultar los acuerdos entre las empresas.

ELECTRÉN ha señalado que en los lotes en las que ella participó no se siguió la estrategia que presuntamente las empresas habrían pactado.

El sistema ideado por las empresas consistía en acordar una baja ganadora cercana al 5%, mientras que el resto de empresas harían ofertas de cobertura en torno al 1%[402] (hecho 37). Pues bien, en los lotes 3 y 6 citados por ELECTRÉN en los que ella habría participado, las bajas presentadas por las empresas fueron algo superiores al 4% y al 1%. Los porcentajes de baja entre el acuerdo y las ofertas presentadas son muy similares y guardan proporción, lo cual es coherente con el patrón de conducta definido.

La participación en la reunión de septiembre de 2014 se confirma por la información aportada por SIEMENS y ALSTOM en su solicitud de clemencia a la que esta Sala da plena credibilidad por cuanto se ha dicho ya en la presente resolución, toda vez que gran parte de las pruebas presentadas por las citadas empresas han podido ser posteriormente corroboradas por la DC a lo largo de la instrucción (hecho 41)[403].

Finalmente, sobre el contenido del correo electrónico de fecha 12 de diciembre de 2015 relativo a licitaciones de obras en ADIF en Tarragona, a la vista del tenor literal del mismo, no cabe otra conclusión que la de considerar que tiene un claro carácter anticompetitivo (hecho 52, folio 1155):

> *"Tras las aperturas de las obras abajo referenciadas, los representantes de las empresas citados, acordamos una estrategia para conseguir las adjudicaciones en las mejores circunstancias posibles y posteriormente,*
>
> *Tras la adjudicación, compartir las obras conseguidas a tercios (33,33%), mediante una UTE por debajo del adjudicatario, sin coeficientes de paso.*
>
> *Los representantes se comprometen a llevar el acuerdo en los términos acordados, consiguiendo la mayor equidad posible entre los socios y máximo beneficio para las UTEs resultantes.*

[402] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26508).

[403] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 723, 12758, 12778 y 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26480 a 26514).

1. SUSTITUCIÓN DE SUSTENTADOR Y PENDOLADO EN LA LÍNEA BARCELONA-BLANES-MAÇANET.

Expte. 3.15/27507.0171

La estrategia acordada en este caso, supone que ELECTRÉN no justifique su baja temeraria, siendo SEMI adjudicatario con su baja del 33,33% y resultando una adjudicación del contrato por 1.036.067,27 € (IVA no incluido) a compartir con la UTE.

2. REHABILITACIÓN DE CATENARIA AFECTADA POR CORROSIÓN MARINA EN LA LÍNEA DE VILANOVA. Expte. 3.15/27507.0161

La estrategia acordada en este caso, supone que ELECTRÉN y SEMI no justifiquen su baja temeraria, siendo ELECNOR adjudicatario con su baja del 26,73% y resultando una adjudicación del contrato por 1.029.131,78 € (IVA no incluido) a compartir con la UTE."

El acuerdo contenido en el citado correo electrónico deja al descubierto de manera evidente un acuerdo entre las empresas de cara a repartirse los contratos reseñados, sin que las justificaciones aportadas por ELECTRÉN merezcan una opinión diferente para esta Sala sobre el contenido ilícito del citado correo.

Por otro lado, en lo que se refiere a la falta de pruebas que permitan imputar un ilícito a ELECTRÉN en relación con las cinco licitaciones de mantenimiento de la catenaria y subestaciones convocadas por ADIF a finales del 2013 para líneas de alta velocidad (hechos 115 y ss.), nos remitimos, por la coincidencia de los argumentos, a la respuesta dada a CYMI. En los citados documentos aparece ELECTRÉN como parte integrante de los acuerdos y esta Sala da plena validez y credibilidad a las citadas pruebas, que se complementan con otros elementos de juicio contenidos en el expediente.

Es de destacar la aparición de la citada empresa en la "foto" que realizó el cártel de cara a observar las cuotas históricas de cada una de las empresas para presentarse a estos contratos (hechos 116 a 119). En el fichero Excel aparecen citadas, única y exclusivamente, empresas que habían participado en acuerdos de reparto en este mercado de alta velocidad y una de ellas es ELECTRÉN. Y así se confirmó, además, por el directivo de SIEMENS que remitió dicho correo en la solicitud de reducción presentada por SIEMENS, indicando que dicha

información respondía al reparto de contratos entre las empresas que formaban parte del cártel[404].

j. SEMI

En lo que se refiere a las conductas que afectan a las licitaciones de líneas de tren convencional, SEMI considera que no consta acreditada la existencia de conductas anticompetitivas en relación con los contratos de 2013 (Expte. 2.13/28520.0087) y 2014 (Expte. 2.14/28520.0140). Asimismo, la citada entidad tampoco considera acreditado el reparto entre SEMI, ELECNOR y ELECTRÉN de dos licitaciones de 2015 para el mantenimiento en la zona Noreste relativo a la sustitución del sustentador y pendolado en la línea Barcelona-Blanes-Maçanet y para la rehabilitación de la catenaria afectada por la corrosión marina en la línea de Vilanova.

Por otro lado, en lo que se refiere al reparto de cinco licitaciones convocadas a finales de 2013 para el mantenimiento de diferentes tramos de la línea de alta velocidad, SEMI considera que las comunicaciones entre EYM, INABENSA y SIEMENS de agosto de 2013 de cara a la posible constitución de una UTE, en la que se cita a SEMI de manera indirecta, no acreditarían la participación en ningún acuerdo anticompetitivo. En cuanto a las anotaciones recabadas en la sede de ELECNOR, SEMI indica que desconoce su significado exacto y considera que no hay evidencia alguna de que estas notas se hayan puesto en común con ninguna otra empresa y, por tanto, tampoco de que estén relacionadas con un supuesto acuerdo de reparto.

Finalmente, la citada entidad considera que la constitución de la UTE AVE ENERGÍA en el marco de la licitación conocida “Contrato País” obedeció a la necesidad de las empresas de presentarse conjuntamente dada las características de la licitación.

Respuesta de la Sala

SEMI es otra de las empresas que suscribieron el acuerdo base de 2002 a partir del cual las empresas se han repartido los contratos en este mercado (hecho 1).

En relación con el expediente de 2013 servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de

[404] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26380).

las líneas electrificadas de la red convencional (6 lotes) (Expte. 2.13/28520.0087), los hechos acreditados ponen de relieve la existencia de acuerdos entre las empresas del cártel de cara a repartirse los 6 lotes del citado contrato. Este contrato supuso un cambio en el objeto del contrato por parte de ADIF al agrupar las diversas licitaciones en un único contrato.

Pese a ello, el 28 de octubre de 2013 ELECNOR envió un correo electrónico a SEMI en el que se indicaba expresamente que la idea de las empresas era que cada uno siguiera haciendo el mantenimiento donde estaba (hecho 28). Por su parte, el Director de contratación de ELECTRÉN remitió un correo electrónico a directivos de varias empresas, entre ellos SEMI, en el que propuso un reparto de las citadas obras de mantenimiento licitadas (hecho 29). En los hechos acreditados consta cual fue la estrategia pactada para esta licitación previéndose bajas del 5%, ya que los acuerdos preveían que la empresa o UTE que resultara ganadora debía presentar una oferta con una baja cercana al 5%, mientras que el resto de empresas del acuerdo presentarían ofertas de cobertura en torno al 1% (hecho 30).

Es destacar en relación con este contrato, el correo electrónico que SEMI envió a ELECTRÉN recriminándole el haber enviado dicha propuesta vía correo electrónico, a lo que éste respondió reconociendo su error[405]: "*Perdona, he cometido un error, efectivamente NO debería haber ido en la red…".* Ello es una clara demostración de la existencia de la conducta y de la intención de ocultar los acuerdos ilícitos.

Existen en los hechos más evidencias de contactos entre las empresas de cara a organizar los acuerdos. Conviene destacar que el 8 de enero de 2014 tuvo lugar una reunión en el Hotel Meliá Castilla de Madrid en la que participaron directivos de ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI, SIEMENS, EYM y TELICE. En la citada reunión se fijaron las bajas y las ofertas económicas que cada una de estas empresas debía presentar al contrato de servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto

[405] Correo electrónico de SEMI a ELECTRÉN de 29 de octubre de 2013 con asunto "Re: Obras de mantenimiento" y correo electrónico de ELECTRÉN a SEMI de 30 de octubre de 2013 con asunto" RE: Obras de mantenimiento" (folios 17773 y 17774), recabados en la inspección de SEMI.

y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (6 lotes)[406].

El sistema consistía en acordar una baja ganadora cercana al 5%, mientras que el resto de empresas harían ofertas de cobertura en torno al 1%[407] y así se corrobora en la información aportada por ADIF sobre el resultado de dicha licitación[408] y en el cuadro elaborado por ALSTOM con las ofertas presentadas para cada lote[409], en el que se aprecia que las ofertas presentadas por SEMI y ELECNOR para el lote 1 de la zona Centro, sobre el que habían mostrado su interés por obtenerlo, presentaron ofertas con unas bajas prácticamente idénticas (3,99% y 3,98%, respectivamente), mientras que COBRA y ALSTOM presentaron ofertas de cobertura con bajas del 1,20% y 1,12%, respectivamente[410].

En el año 2014, se mantuvo la misma dinámica para el expediente 2.14/28520.0140, y así consta, como las empresas, incluida SEMI, persistieron en su estrategia acordada el año anterior (hechos 45 y 46).

Todo ello, demuestra que SEMI participó en los acuerdos de reparto de las citadas licitaciones en los años 2013 y 2014.

La misma consideración merecen los hechos relativos a la citada licitación del año 2015 siendo la prueba más palpable el acuerdo de reparto encontrado en la sede de SEMI, entre las empresas ELECTRÉN, ELECNOR y la propia SEMI (hecho 52, folio 1155) cuyo contenido anticompetitivo está fuera de duda, tal como se ha dicho anteriormente.

Por otro lado, en relación a la falta de pruebas que permitan imputar un ilícito a SEMI en relación con las cinco licitaciones de mantenimiento de la catenaria y subestaciones convocadas por ADIF a finales del 2013 en líneas de alta

---

[406] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 12779) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26593 y 26594).

[407] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26508).

[408] Escrito de ADIF de 26 de mayo de 2017 en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 15851 a 16038).

[409] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 731 a 737).

[410] Cuadro aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 732).

velocidad (hechos 115 y ss.), nos remitimos, por la coincidencia de los argumentos a la respuesta dada a CYMI y ELECTRÉN. En los citados hechos aparece SEMI como parte integrante de los acuerdos y esta Sala da plena validez y credibilidad a las citadas pruebas, que se complementan con otros elementos de juicio contenidos en el expediente. La citada entidad se presentó a las licitaciones cumpliendo con lo acordado previamente tal como demuestran los hechos.

Es destacar, además, su aparición en las tablas de reparto elaboradas de fecha 22 de enero de 2014, en las anotaciones realizadas por el Delegado de Subestaciones de ELECNOR (hecho 138) y en la "foto" que realizó el cártel de cara a observar las cuotas históricas de cada una de las empresas para presentarse a estos contratos (hechos 116 a 119). En el fichero Excel aparecen citadas, única y exclusivamente, empresas que habían participado en acuerdos de reparto en este mercado de alta velocidad y una de ellas es SEMI. Así se confirmó, además, por el directivo de SIEMENS que remitió dicho correo en la solicitud de reducción presentada por SIEMENS, indicando que dicha información respondía al reparto de contratos entre las empresas que formaban parte del cártel[411].

Su participación en el cártel finalizó en 2016, tras haber sido integrante de la UTE AVE ENERGIA y aunque ella señala que su presencia en la citada UTE se debió a su falta de capacidad para ir sola, lo cierto es que los hechos acreditados demuestran que la UTE, conformada por un número de empresas ciertamente elevado, era un instrumento para repartirse una gran cantidad de contratos, estableciéndose una serie de compensaciones entre las empresas (hechos 169 y ss.).

k. COBRA

En lo que se refiere a las conductas que afectan las licitaciones de líneas de tren convencional, COBRA considera que no consta acreditada la existencia de conductas anticompetitivas en relación con los contratos de 2013 (Expte. 2.13/28520.0087). Con respecto al contrato de 2014 (Expte. 2.14/28520.0140), COBRA ha señalado que la propuesta de resolución no contiene ninguna mención relativa a COBRA en relación con la licitación de los siete lotes que motive la sospecha de que los lotes a los que ésta se presentó pudieran constituir

[411] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26380).

ofertas de cobertura. En este sentido, la citada entidad indica que la DC sólo se refiere a COBRA indirectamente cuando rebate las alegaciones de ELECNOR, alegando que esta última formó una UTE con COBRA para el lote 6, UTE que, de conformidad con el supuesto reparto, debía resultar adjudicataria según lo acordado entre las empresas, aunque finalmente fue adjudicada a VIMAC.

Por otro lado, en lo que se refiere al reparto de cinco licitaciones convocadas a finales de 2013 para el mantenimiento de diferentes tramos de la línea de alta velocidad, COBRA considera que las conclusiones de la DC en lo que se refiere a la partición de COBRA están basadas única y exclusivamente en la información facilitada por las empresas solicitantes de clemencia.

Respuesta de la Sala

COBRA es otra de las empresas que suscribieron el acuerdo base de 2002 a partir del cual las empresas se han repartido los contratos en este mercado (hecho 1).

En relación con el contrato de 2013 en líneas de tren convencional (hechos 26 y ss.) es de reseñar, nuevamente, que la estrategia pactada por las empresas consistió en que parte de las empresas debían ser adjudicatarias de los contratos mientras el resto debía realizar ofertas de cobertura para simular competencia entre ellas en la licitación. Esta estrategia queda muy claramente descrita en el hecho 30 de la presente resolución. La baja de las empresas ganadoras debía ser cercana al 5%, mientras que el resto de empresas harían ofertas de cobertura en torno al 1%[412]. Pues bien, tal como se corrobora en la información aportada por ADIF sobre el resultado de dicha licitación[413] y en el cuadro elaborado por ALSTOM con las ofertas presentadas para cada lote[414], se puede observar cómo COBRA y ALSTOM presentaron ofertas de cobertura con bajas del 1,20% y 1,12%, respectivamente[415]. Para el lote 2 de la zona Noroeste, SIEMENS se presentó en UTE junto con EYM e INABENSA, con una baja del 4,11%, mientras

[412] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26508).

[413] Escrito de ADIF de 26 de mayo de 2017 en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 15851 a 16038).

[414] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 731 a 737).

[415] Cuadro aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folio 732).

que en el lote 3 de la zona Sur, presentó una oferta de cobertura del 1% para que fuera COBRA la que resultara adjudicataria de dicho lote, con una baja del 4,06%[416].

La coincidencia de los porcentajes de baja presentados por las empresas, en particular por COBRA, son evidencias que demuestran la existencia de los acuerdos y el seguimiento de los mismos por las empresas.

Lo mismo cabe indicar en relación con la licitación del año 2014 (Expte. 2.14/28520.0140), que es la continuación de la anterior licitación, en la que se vuelven a mostrar las mismas estrategias de las empresas (hecho 45), lo que evidencia que éstas decidieron mantener los acuerdos para esta licitación. En el cuadro aportado por SIEMENS al expediente se puede observar la estrategia de presentación de ofertas de las empresas en relación con los lotes del contrato de referencia (hecho 46).

Por otro lado, para el reparto de 5 licitaciones referidas al mantenimiento de los sistemas de electrificación de las líneas del AVE (hechos 115 y ss.) las empresas acordaron un reparto basado en mantener la cuota histórica de cada empresa. COBRA aparece en contactos y reuniones en relación con estos acuerdos. Es de destacar, además, su aparición en las tablas de reparto de 22 de enero de 2014; en las anotaciones realizadas por el Delegado de Subestaciones de ELECNOR (hecho 138), y en la "foto" que realizó el cártel de cara a observar las cuotas históricas de cada una de las empresas para presentarse a estos contratos (hechos 116 a 119). En el fichero Excel aparecen citadas, única y exclusivamente, empresas que habían participado en acuerdos de reparto en este mercado de alta velocidad y una de ellas es COBRA. Así se confirmó, además, por el directivo de SIEMENS que remitió dicho correo en la solicitud de reducción presentada por SIEMENS, indicando que dicha información respondía al reparto de contratos entre las empresas que formaban parte del cártel[417].

I. CITRACC

CITRACC considera que las pruebas de su imputación en el cártel de líneas de tren de alta velocidad no acreditan su participación en el mismo.

---

[416] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 733 a 734) y por Siemens en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26508).

[417] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26380).

En relación con el año 2010, la citada entidad señala que no consta su participación en ninguna de las reuniones. Con respecto al periodo 2013-2014, CITRACC señala que su imputación se basa en dos únicas evidencias indirectas como son el correo interno de SIEMENS de 4 de septiembre de 2013 y un manuscrito sobre la estrategia de presentación de ofertas. En relación con este último, la citada entidad manifiesta que nunca ha presentado oferta en UTE con algunas de las empresas con las que, según el citado manuscrito, debería haberlo hecho.

Respuesta de la Sala de Competencia

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de CITRACC en el cártel de líneas de tren de alta velocidad desde el año 2010 hasta el año 2014.

La citada empresa se integró al cártel en el año 2010 a través de los acuerdos denominados MICRO-MACRO. Con estos acuerdos, las empresas constituyeron UTE para concurrir a esas licitaciones, cediendo las UTES adjudicatarias un importe de la producción y margen de beneficio a las no adjudicatarias, que presentan ofertas de cobertura, siendo éste el caso de CITRACC. Para ello, las empresas de este cártel establecieron los grupos de dichas empresas que conformarían diferentes UTE y las que debían resultar adjudicatarias de cada una de estas licitaciones, fijando también las ofertas de cobertura a presentar, como expresamente se recoge en las anotaciones del Director de Ferrocarriles y Subestaciones de ELECNOR, identificando a las empresas COBRA, SEMI, ELECNOR, CITRACC (entonces Balfour), ALSTOM, ELECTRÉN, CYMI, SIEMENS, INABENSA, ISOLUX, COMSA (entonces EMTE) y NEOPUL, mediante su clasificación en cuatro grupos[418]. CITRACC (B, entonces BALFOUR) aparece como una de las empresas integrantes del G1.

En la licitación de las catenarias, las notas relativas al Microacuerdo establecen que ALSTOM, CITRACC (entonces BALFOUR), COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI compartirían la obra incluyendo los porcentajes que correspondía a cada una (hecho 98)[419]. En cuanto al Macroacuerdo, las anotaciones del Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR

[418] Documentación incluida en la carpeta" microsII" (folios 303 a 307), recabada en la inspección de ELECNOR.

[419] Documentación incluida en la carpeta" microsII" (folio 303), recabada en la inspección realizada en la sede de ELECNOR.

identifican a las empresas de los Grupos 1 y 2, destacando que la UTE COBALSE –SEMI (S), COBRA (C) y CITRACC (entonces BALFOUR)–, debían ser las ganadoras[420], tal como sucedió en la realidad (hecho 99).

En el caso de la licitación de las subestaciones, las anotaciones del Director de Subestaciones y Ferrocarriles sobre el Microacuerdo establecen que SEMI (S), COBRA (C), ELECNOR (EL), CITRACC (entonces BALFOUR), ELECTRÉN (ELT), ALSTOM (ALS) y CYMI compartirían la obra a partes iguales (14,28% para cada una) y para el Macroacuerdo identifica a las empresas de los Grupos 1 y 2, destacando a las 3 empresas que formaron la UTE ACELEC –ELECTRÉN (ELT), ALSTOM (ALS) y CYMI y ELECTRÉN–, que resultó finalmente adjudicataria, estableciéndose las mismas condiciones que en el caso de la licitación de las catenarias[421] (hecho 100).

La verosimilitud de las anotaciones se ha basado en el hecho de que haya relevantes coincidencias entre las mismas y la realidad en los citados contratos.

Constan también tablas de reparto relativas a estas 3 licitaciones elaboradas por el Director de la Unidad de Negocio de Electrificación de SIEMENS, que recogen los diferentes escenarios en función de los distintos tipos de reparto y de la baja de la licitación en cuestión, así como el impacto de los acuerdos en las bajas ofrecidas en comparación con las que resultasen si se calculasen con margen 0, es decir, sin compensación[422]. En estas tablas aparecen también CITRACC (B, entonces BALFOUR)[423].

La existencia de las reuniones en las que habría participado CITRACC son un elemento más de prueba de su conducta en el cártel. Existen indicios muy consistentes que permiten confirmar que las citadas reuniones se celebraron. Así, por ejemplo, en relación con la reunión de fecha 1 de octubre de 2010, consta la convocatoria de la misma a las empresas, entre ellas CITRACC (hecho 106 y folio 18462) y en relación con ello, consta un documento manuscrito del

[420] Documentación incluida en la carpeta" microsII" recabada en la inspección de ELECNOR" (folio 303).

[421] Documentación incluida en la carpeta" microsII" recabada en la inspección de ELECNOR" (folio 303).

[422] Información (folios 26295 y 26496) y tablas (folio 26302 a 26306), aportadas por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa.

[423] Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 26286 a 26306).

director de ELECTRÉN (folio 1098) en el que se cita ADEMI y la fecha de 1 de octubre de 2010, donde se puede observar la estrategia de reparto entre las empresas con estimaciones para calcular los márgenes diferenciales que se aplicarían en cada una de estas tres licitaciones.

Por otro lado, en relación con las alegaciones de CITRACC sobre su falta de participación en los repartos en relación con las 5 licitaciones de 2013 y 2014, su imputación se fundamenta en evidencias procedentes de distintas fuentes y así, frente a lo alegado por dicha empresa, ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa incluyó a dicha empresa en los repartos de las cinco licitaciones convocadas a finales de 2013 por ADIF para los mantenimientos de los sistemas de electrificación de los diferentes tramos de las líneas de alta velocidad[424].

La participación de CITRACC en estos repartos queda asimismo acreditada en los correos electrónicos internos de SIEMENS de 20 y 23 de enero de 2014, analizando los porcentajes que les correspondería a la UTE que dicha empresa formaría con COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX y SEMI –y que debería ser la adjudicataria de la licitación objeto de reparto-, haciendo una mención expresa al porcentaje de BALFOUR BEATTY (actual CITRACC)[425].

La participación de CITRACC en el reparto de estas licitaciones se confirma en las tablas de 22 de enero de 2014 y las anotaciones del Delegado de Subestaciones de ELECNOR, relativas a la licitación del mantenimiento de catenarias y subestaciones del tramo Madrid-Valencia-Alicante, Madrid-Sevilla y Madrid Valladolid, incluyendo varias propuestas de reparto entre las empresas del cártel, subrayándose aquellas que formarían la UTE finalmente adjudicataria (hecho 128). En este documento se incluye entre dichas empresas a CITRACC, tanto en la tabla bajo la columna denominada "*reparto económico por empresas*" con un 5,35% en el reparto de la línea Madrid-Valencia-Alicante y un 20% en la línea Madrid-Sevilla, como en las anotaciones manuscritas relativas al reparto y acompañamientos en la licitación de Madrid-Valencia-Alicante, Madrid-Sevilla y

[424] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12757).

[425] Correos electrónicos internos de SIEMENS de 20 y 23 de enero de 2014 con asunto "OFERTA MADRID LEVANTE CONSIDERACIONES PREVIAS" y documento adjunto "presup man levante energia renovacion 20 01 2013.pdf" (folios 20272 a 20274, 20277 y 20278), recabados en la inspección de SIEMENS.

Madrid- Valladolid, indicándose literalmente "*Acompaña: CITRACC*" y "*Acompaña: NEOPUL-ISOLUX-EMTE*"[426].

m. INDRA

INDRA niega la existencia de acuerdos ilícitos con ALSTOM respecto a la licitación de los túneles de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid (túneles de Guadarrama) y también de los túneles de la línea Barcelona-frontera francesa (Girona), basándose en que la imputación realizada se sustentaría únicamente en dos correos electrónicos internos de ALSTOM, aportados por dicha empresa en su solicitud de exención en un momento posterior a la presentación de dicha solicitud, en los que no habría constancia de que INDRA aparezca como reportada o receptora de los mismos.

Por otro lado, en relación con el proyecto Follo Line, INDRA manifiesta que el directivo firmante del acuerdo carecía de poderes suficientes para adoptar el citado acuerdo, por lo que el mismo devendría nulo.

Respuesta de la Sala

Esta Sala ya se ha manifestado sobre el valor de las pruebas de cargo empleadas en esta resolución y en concreto sobre la veracidad de la información aportada por ALSTOM, máxime cuando no se han presentado de contrario elementos que permitan contrarrestar de manera objetiva la citada información inculpatoria.

No rebate esta Sala el hecho de que algunas de las pruebas, no todas, se basen, efectivamente, en correos internos de ALSTOM en los que se pone de manifiesto la existencia de acuerdos con INDRA de cara a repartirse los contratos. Ejemplo de ello son los correos electrónicos de 13 de marzo de 2012 en el que se dice "*Como sabes se presentarán dos ofertas por un lado Indra y por otro nosotros, aunque la realización es la misma (con pequeñas variaciones) por tanto es necesario que la parte técnica lo desarrolle aquella empresa más especialista por tanto que Indra desarrolle Radio y Prosegur PCI (mándale la plantilla para que sobre la misma te desarrollen todo)*" (hecho 195); el correo electrónico de 15 de marzo de 2012, en el que se comenta que "*Cuando tengas la oferta de la base de costes preparada por favor coteja unidad a unidad con el precio de la oferta de INDRA (te lo pasara Jefe Proyecto de ALSTOM) para conocer donde*

[426] Documentación incluida en "Cuaderno _20_Enero _2014" del Delegado de Subestaciones de ELECNOR, recabada en la inspección de ELECNOR (folios 505 y 509).

están las diferencias"; el correo electrónico de 29 de marzo de 2012 en el que se indica que "*El precio está coordinado con Indra (ellos han marcado un margen del 27 sobre la venta VS nosotros que vamos al 30%)";* o el correo electrónico de 30 de marzo de 2012 en que se dice literalmente que "*Tal como anticipado ayer, está incluida en una estrategia conjunta con la del Mantenimiento de los túneles de la LAV Madrid Valladolid, con Indra (…)".*

Todas estas manifestaciones provenientes de una de las empresas que conforman los acuerdos denotan la existencia de una estrategia anticompetitiva de la que participan ALSTOM e INDRA consistente en coordinar las ofertas a presentar en las licitaciones con la intención de repartírselas. Para esta Sala, como ya se ha manifestado anteriormente, el contenido de los citados correos electrónicos goza de total credibilidad, entre otros motivos, porque las estrategias mencionadas se han trasladado efectivamente a los contratos y ello queda reflejado en la información aportada por ADIF al presente expediente, en la que se puede apreciar la presencia de ambas empresas en las citadas licitaciones objeto de análisis en este expediente (véase el Anexo III de la presente resolución).

Por otro lado, en respuesta a la alegación sobre la falta de facultades del directivo de INDRA para firmar el acuerdo de reparto del proyecto Follo Line, esta Sala concede plena validez a los correos electrónicos presentados por D. Alberto Cerdeño que ponen de manifiesto el conocimiento y conformidad con respecto a su actuación por parte del que fuera Director General de Transportes de INDRA (folios 33971-33973). Ello demuestra que la empresa tenía pleno conocimiento de las negociaciones de este acuerdo por el citado directivo y que existió un consentimiento por parte de la empresa para que D. Alberto Cerdeño adoptara decisiones en su nombre y representación.

En todo caso, no parece razonable pensar que INDRA desconociera que estas negociaciones se estuvieran llevando a cabo y que las mismas desembocasen en la firma de un acuerdo de reparto entre las empresas. En este sentido, consta en el expediente un correo electrónico interno de INDRA de 19 de noviembre de 2015 en el que se analiza la reunión celebrada ese mismo día en Oslo por ALSTOM e INDRA con ACCIONA[427], así como otro correo electrónico interno de INDRA de 24 de noviembre de 2015, en el que se hace referencia a la nueva

[427] Correo electrónico interno de INDRA de 19 de noviembre de 2015, aportado por INDRA (folio 24179).

oferta de ALSTOM-INDRA enviada a ACCIONA el 20 de noviembre de 2015 en relación con este proyecto Follo Line[428].

n. ELECNOR

ELECNOR considera que en la licitación para la construcción de las instalaciones de línea aérea de contacto y sistemas asociados de la línea AVE Antequera Santa Ana –Granada (2014), las UTE formadas por las empresas compitieron en esta licitación con las ofertas presentadas por lo que no puede deducirse la existencia de acuerdos anticompetitivos en relación con esta licitación.

Por otro lado, en lo que se refiere a licitación para la ejecución de las obras y realización del mantenimiento de los centros de autotransformación y telemando de energía de las subestaciones eléctricas del tramo Monforte-Murcia del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia para las subestaciones Monforte-Murcia (publicada el 10 de junio de 2014), la citada entidad señala que esta licitación se adjudicó a una empresa ajena a dicho supuesto reparto (EMTE) y ello demostraría que la oferta conjunta presentada por ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI no era en ningún caso excesiva e incluía un precio de mercado.

ELECNOR también considera acreditado que presentó ofertas con importantes bajas, como por ejemplo la baja de más del 40% que ofreció en la licitación correspondiente al Corredor Noroeste (Obras del Proyecto Constructivo y Realización del Mantenimiento de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados del Eje Orense-Santiago del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad) (Expte.:3.9/3700.0289/2-00000).

En lo que se refiere al cártel de licitaciones de equipos electromecánicos, ELECNOR considera que AGJV paralelamente a la firma del acuerdo de subcontratación con ELECNOR, invitó a ALSTOM e INDRA a participar en el proyecto, tratando de obtener un mejor precio e incluso, las incitó a formar acuerdos con el objetivo de ofrecer la subcontratación a un coste inferior. Por ello, entiende que ELECNOR se vio inducida a llegar a un acuerdo con otra empresa por el propio cliente con el objetivo de llegar a un precio inferior del pactado inicialmente.

[428] Correo electrónico interno de INDRA de 24 de noviembre de 2015, aportado por INDRA (folio 24178).

Respuesta de la Sala

En relación con la licitación de la línea AVE Antequera Santa Ana-Granada del año 2014 (hechos 147 y ss.), el reparto de esta licitación ha quedado acreditado por las manifestaciones aportadas por ALSTOM en su solicitud de exención[429]. Las mismas coinciden con las ofertas realizadas por ALSTOM-ISOLUX (por 33.877.458€), CYMI y una empresa portuguesa ajena al cártel (por 33.485.487€) y ELECTRÉN-SEMI (por 33.466.822€), con importes superiores pero muy cercanos a la oferta de COBRA-ELECNOR, que presentó la oferta más baja (por un importe de 33.149.513€) y era la asignada por el cártel para resultar adjudicataria.

De hecho, en el Excel recabado en la inspección de SEMI relativo a esta licitación[430], se señala tanto la oferta finalmente ganadora de la UTE formada por EMTE (actual COMSA), VIMAC y NEOPUL, como las de SIEMENS-TELICE e INABENSA-EYM como en baja temeraria y se subraya en color azul la oferta de COBRA-ELECNOR.

En lo que se refiere al contrato de 2014 del tramo Monforte-Murcia (hechos 151 y ss.), las pruebas que constan en el expediente ponen de manifiesto que hubo un acuerdo previo entre las empresas ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI para repartirse el citado contrato, con independencia de que posteriormente fuese la UTE ganadora del concurso. El correo electrónico de 2 de septiembre de 2014, remitido por SEMI a ELECNOR y ELECTRÉN no deja lugar a otra interpretación (hecho 152):

> *"Buenos días,*
>
> *Como conclusión de la conversación telefónica de hace unos minutos con (Subdirector Energía ELECNOR) y (Director Contratación ELECTRÉN), parece que no tiene mucho sentido presentar dos ofertas al concurso del asunto. Las opciones son mantener el acuerdo vigente de las tres empresas y presentar una oferta o romper el acuerdo y que cada uno de nosotros presente la suya independientemente.*

[429] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12780 y 12781).

[430] Fichero denominado "CATENARIA LAV ANTEQUERA GRANADA.xls", recabado en la inspección realizada en la sede de SEMI (folio 18180).

Por lo hablado creo que nos encajaría a los tres seguir con la estructura de una UTE a tercios.

…"

Es de destacar el hecho de que las empresas se refieran al mantenimiento del acuerdo previo que existía entre ellas y que contemplen la opción de presentarse de manera individual lo que pone de manifiesto que no era necesaria la conformación de UTE para ese contrato.

Consta igualmente acreditada la existencia de contactos entre COBRA, ELECNOR y SEMI en relación con contrato del Eje Orense-Santiago del Corredor Norte-Noroeste del año 2009 (hechos 80 y ss.). Las empresas, tuvieron ciertas desavenencias en relación con este contrato y propusieron dos alternativas (hecho 80):

"A) En caso de que COBRA-SEMI-BB sean adjudicatarios de la obra, SEMI-COBRA compartirán la suma de sus participaciones en dicho Contrato, a partes iguales con ELECNOR.

En caso de que el adjudicatario fuese ELECNOR, compartirá con SEMI y COBRA el mismo porcentaje que ellos compartirían si fuesen adjudicatarios.

B) El adjudicatario no comparte nada con la otra parte.

Como ya ha sido transmitido verbalmente, ELECNOR acepta cualquiera de las opciones que elijáis, poniendo como único requisito que recibamos vuestra contestación antes de la apertura económica de las ofertas, en el entendido de que, de no haber recibido dicha contestación en este plazo, se dará por hecho que no existe compromiso alguno por ninguna de las partes."

El correo electrónico intercambiado entre ELECNOR, COBRA y SEMI que consta en los folios 18345, pone nuevamente de manifiesto una relación de colaboración entre las empresas más allá del citado contrato y evidencia el interés manifiesto por llegar a acuerdos anticompetitivos entre las empresas.

Cabe reseñar que en marzo de 2011, en un documento denominado "Reparto ferrocarriles 2011", consta el reparto de volumen y margen de ciertas licitaciones,

entre las que se encuentra esta licitación, incluyendo en este reparto a ELECTRÉN y también a ALSTOM[431].

Finalmente, en lo que se refiere a las alegaciones sobre el proyecto FOLLO LINE, como ya ha señalado la DC a lo largo de la instrucción, parece razonable que ACCIONA tratara de obtener legítimamente un mejor precio, solicitando ofertas tanto a ELECNOR como a ALSTOM. Sin embargo, el hecho de que las empresas llegaran a un acuerdo motivó que las ofertas presentadas por éstas no fueran competitivas. En este sentido, consta que con fecha de 26 de noviembre de 2015 ELECNOR se planteó tres opciones de reparto del contrato con ALSTOM, de acuerdo con lo indicado en anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de ELECNOR[432] y de ahí, se pasó al primer borrador de acuerdo remitido el 11 de diciembre de 2015 por el responsable del proyecto Follo Line de ELECNOR al Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ALSTOM[433] que fue modificado el 14 de diciembre de 2015 por ELECNOR a ALSTOM[434].

Esta propuesta de acuerdo establecía que su objeto era *"compartir en asociación la ejecución del proyecto referido al precio final que presente ALSTOM*" y se acordaba que la oferta económica de ELECNOR estaría 1,5 millones de euros por encima de la de ALSTOM, incluyendo los precios propuestos para presentar sus ofertas (ALSTOM por 56 millones de euros y ELECNOR por 57,5 millones de euros), así como un mecanismo de compensación de cara a asegurar a ambas empresas un beneficio de la licitación independientemente de cuál de ellas resultara adjudicataria, acordándose que la empresa adjudicataria pasaría

[431] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011, con asunto MICRO, facilitado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 792 a 802).

[432] Anotaciones manuscritas de 26 de noviembre de 2015 (folios 374 a 376), recabadas en la inspección de ELECNOR.

[433] Correos electrónicos internos de ELECNOR de 11 de diciembre de 2015, con asunto “Acuerdo ALSTOM.docx” y documento adjunto “Acuerdo ALSTOM.docx” (folios 2601 a 2604), recabados en la inspección de ELECNOR

[434] Correo electrónico de ELECNOR a ALSTOM de 14 de diciembre de 2015, con asunto: “Fwd: Propuesta de Acuerdo” y documento adjunto” Acuerdo Alstom (1).docx” (folios 3195 a 3197), recabado en la inspección de ALSTOM.

un pedido de suministros a la otra parte por un importe de 20 millones de euros[435].

Por tanto, en ningún caso puede concluirse, como alega ELECNOR, que fuera el propio cliente el que dentro de un proceso de negociación y con el objetivo de llegar a un precio inferior propiciara este acuerdo de reparto.

5.4. Sobre la necesidad de acudir en UTE a las licitaciones

Varias empresas han sostenido a lo largo de la instrucción del procedimiento que la concurrencia a los contratos en UTE por parte de las empresas aquí sancionadas ha obedecido a la falta de capacidad de las empresas para presentarse en solitario los contratos.

Respuesta de la Sala

Como ya se ha señalado en esta Resolución, estamos ante la instrumentalización interesada y forzada de una serie de figuras jurídicas, como son las UTE, que sirven de excusa a las empresas para simular una situación de normalidad competitiva en los procedimientos de licitación pública y enmascarar así una serie de acuerdos para repartirse los contratos con el propósito de mantener inalteradas y permanentes sus alianzas a lo largo de un considerable periodo de tiempo. Se utilizan instrumentos jurídicos ampliamente admitidos en la práctica contractual pública y privada para obtener fines ilícitos como es el reparto de los contratos. Por tanto, en este caso, los medios utilizados, aunque hubiesen sido en ocasiones necesarios para acudir a las licitaciones, no pueden estar justificados si están orientados a fines anticompetitivos.

Cabe adelantar, que la Sala considera acreditado que la configuración de UTE por las empresas ha sido uno de los instrumentos usados para implementar los acuerdos de reparto, pero no ha sido el único ni el más usado por las empresas, si tenemos en cuenta que otras estrategias han consistido en presentar ofertas de cobertura, realizar subcontrataciones o simplemente hacer rotaciones para que todas ellas pudieran ser adjudicatarias de obras en la proporción pactada.

En todo caso, el contenido acreditado de los acuerdos entre las empresas evidencia que la concurrencia a los contratos a través de UTE por parte de las

[435] Documento adjunto" Acuerdo Alstom (1).docx" al correo electrónico de 14 de diciembre de 2015, con asunto: "Fwd: Propuesta de Acuerdo, aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 18 a 21) y también recabado en la inspección de ALSTOM (folios 3196 y 3197).

mismas, en general, no obedece a una necesidad objetiva de asociarse por la falta de capacidad para licitar de manera individual. La UTE responde a planteamientos estratégicos de las empresas que, en gran medida, están orientados al mantenimiento de un *statu quo*, toda vez que las empresas se han asegurado la participación en los contratos públicos licitados por ADIF durante todos estos años.

Se han obtenido pruebas sobre la existencia de acuerdos, en particular en los cárteles de electrificación, que prevén la configuración de UTE por parte de las empresas sin ni siquiera conocer los requisitos de solvencia y capacidad de los contratos futuros (véase, por ejemplo, los hechos 1, 17, 23 para el cártel de líneas de tren convencional, y el hecho 170 para el cártel de líneas de alta velocidad).

En lo que se refiere al cártel de equipos electromecánicos, además del acuerdo entre las empresas que ya pone de manifiesto la voluntad de estas de repartirse de manera ilícita el contrato, lo cierto es que finalmente el contrato fue adjudicado a ELECNOR, por lo que era innecesario acordar, *a priori*, la concurrencia en UTE al citado proyecto.

Esta innecesaria colaboración entre las empresas para un número tan significativo de contratos se confirma en las propias manifestaciones de estas contenidas en sus comunicaciones.

En el cártel de líneas de tren convencional se llega a manifestar lo siguiente (hecho 36):

> *"No hay UTE. Vamos por libre y haremos ute con Elecnor si nos dan el centro a cualquiera de los dos. Nos podemos presentar a centro, noroeste y sur o este. De las dos últimas vamos a presentar la de la zona este.*
>
> *Un saludo".*

En el cártel de líneas de alta velocidad, también se manifiesta esa falta de necesidad de ir en UTE:

> *"(…) Como todos sabemos, y debido a ciertas diferencias existentes con ELECNOR en una obra de catenaria convencional en ejecución, COBRA decidió que, a la presentación de la oferta de referencia, "Construcción y mantenimiento de la línea catenaria del eje Orense-Santiago del corredor Noroeste de Alta Velocidad" (BOE de 7 de diciembre de 2009), no*

acudiéramos COBRA, ELECNOR y SEMI conjuntamente, a pesar de recoger en el texto del correo que dicha oferta estaba contemplada en los acuerdos existentes entre las partes" (hecho 80)

"Como conclusión de la conversación telefónica de hace unos minutos con (Subdirector Energía ELECNOR) y (Director Contratación ELECTRÉN), parece que no tiene mucho sentido presentar dos ofertas al concurso del asunto. Las opciones son mantener el acuerdo vigente de las tres empresas y presentar una oferta o romper el acuerdo y que cada uno de nosotros presente la suya independientemente" (hecho 152).

Pero incluso aun en el supuesto de que se obviara el contenido de los acuerdos y contactos acreditados entre las empresas, la presentación en UTE a los contratos analizados, en gran parte de los supuestos no estaría justificada por motivos de necesidad objetiva de las empresas.

Es doctrina pacífica, tanto judicial como administrativa[436], la consideración de que solamente cabrá apreciar el beneficio y la necesidad de asociarse a través de una UTE para determinados contratos, sin conculcar las normas de competencia, cuando no sea posible que las empresas puedan concurrir a los mismos de manera individual ante su falta de capacidad.

Los datos que obran en el expediente arrojan la conclusión de que las empresas aquí sancionadas tenían capacidad individual suficiente para concurrir a las licitaciones o, al menos, a un número significativo de ellas, sin la necesidad de asociarse con otras empresas.

Todas las empresas que han participado en acuerdos en cada uno de los mercados son empresas con gran presencia en el sector y un potencial económico, técnico y humano suficiente para acudir a la mayoría de los contratos licitados por ADIF en los citados mercados de manera individual, o al menos, a través de la configuración de UTE de menor tamaño.

CITRACC, ALSTOM, COBRA, CYMI, ELECTREN, ELECNOR, EYM, INABENSA, SEMI, SIEMENS o TELICE están clasificadas en el Registro Oficial

[436] A modo de ejmplo, la Sentencia del Tribunal Supremo de 14 de febrero 2006 (recurso de casación 4628/2003), las Sentencias de la Audiencia Nacional de 29 de febrero de 2008 (recurso 519/2006) y de 27 de junio de 2008 (recurso 501/2006), Resolución de la CNC de 20 de enero de 2003 (Expte. r 504/01, Terapias Respiratorias Domiciliarias).

de Licitadores y Empresas Clasificadas del Ministerio de Hacienda y Función Pública, para la realización de contratos de obras, dentro del Subgrupo D-4 Electrificación de Ferrocarriles, en la máxima categoría 6 o superior, es decir con capacidad para ejecutar en solitario contratos con un valor estimado del contrato superior a 5 millones€[437].

Las licitaciones relativas al mercado de sistemas de electrificación en líneas de tren convencional han sido adjudicadas por importe realmente reducido si tenemos en cuenta la capacidad individual de las empresas (véase el Anexo I), y sin embargo los acuerdos adoptados por el cártel preveían, en determinados casos, acudir igualmente a estos contratos en UTE.

Fijémonos, por ejemplo, que en la licitación de 2013 relativa a los servicios de mantenimiento preventivo y correctivo de la línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la red convencional (6 lotes) (Expte. 2.13/28520.0087), de las 25 ofertas que se presentaron económicamente viables, 20 lo fueron en solitario y 5 en UTE. En concreto, las UTE las formaron EYM-INABENSA-SIEMENS, presentándose a 4 de los lotes y ALSTOM-VIMAC, que se presentó a 1 lote (hechos 26 y ss.).

En la licitación de 2014 para el mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140) que sustituyó a la anterior por el desistimiento de ADIF, de las 31 ofertas que se presentaron económicamente viables, 24 ofertas fueron en solitario y 7 en UTE. Una UTE fue la conformada por las empresas EYM-INABENSA-SIEMENS (en 2 de los lotes y en un tercero se sumó a ellas TELICE), otra UTE fue la conformada por COBRA-TELICE y otra por COBRA-ELECTREN, quedando otras 2 UTE formadas por empresas ajenas al cártel. Sólo 1 UTE resultó adjudicataria de un lote, la formada por COBRA-TELICE al ser la única oferta presentada (hechos 40 y ss).

Es decir, pese a lo alegado por algunas de las empresas señalando que en estas licitaciones ADIF impuso unas elevadas exigencias técnicas, imposibilitando casi totalmente la presentación de ofertas individuales, la realidad fue otra, puesto que, en el caso de la licitación de los 6 lotes, el 80% de las ofertas se presentaron por una sola empresa y en la licitación de los 7 lotes el 77% fueron ofertas individuales.

[437] Información disponible en la página web de la Junta Consultiva de Contratación Administrativa del Estado: http://serviciosweb.minhap.es/contratistas/paginas/ListadoEmpresas.aspx.

Las licitaciones relativas al mercado de sistemas de electrificación en líneas de alta velocidad tienen importes sustancialmente mayores que las del otro mercado citado. Sin embargo, se observa cómo empresas que han participado de los acuerdos pudieron en determinados momentos acudir en solitario a contratos de gran presupuesto.

COBRA, por ejemplo, tuvo capacidad económica y técnica para concurrir de modo individual a la realización del proyecto, suministro, obra, instalación y mantenimiento para las tres subestaciones eléctricas de tracción y centros de auto-transformación asociados del Nuevo Acceso Ferroviario al norte y noreste de España. Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo. Tramo: Madrid-Valladolid. Provincias de Madrid, Segovia y Valladolid (PIM 006/03), cuyo importe de licitación fue de 66.101.824,06€, siendo su oferta de 65.374.703,99€ (presentándose otra oferta por la UTE ELECNOR-SEMI-SIEMENS y posteriormente ejecutada al 25% cada una, en forma de subcontratación denominada "*Porción de obra*"[438]) (hecho 60).

CYMI en una licitación similar, donde igualmente las exigencias técnicas y económicas eran muy elevadas y con presupuesto máximo de licitación de 51.751.114,03€, presentó una oferta en solitario por 47.816.360,08€[439].

Por su parte, ELECNOR resultó adjudicataria en solitario el 7 de diciembre de 2009 de una licitación con un presupuesto de licitación de 50.373.309,62€ para la realización de las obras del proyecto constructivo y realización del mantenimiento de las instalaciones de la línea aérea de contacto y sistemas asociados del eje Orense-Santiago del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad (EXPTE.: 3.9/3700.0289/2-00000). Igualmente presentó ofertas en solitario en licitaciones con una elevada solvencia económica y técnica, como la licitación para la realización de las obras del proyecto constructivo y mantenimiento de las instalaciones de la línea aérea de contacto y sistemas asociados del tramo Albacete-Estación de Alicante del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de levante (Expte. 3.9/3700.0345/2-00000) con un presupuesto máximo de licitación de 82.809.224,02€.

---

[438] Acuerdo de 19 de septiembre de 2003 incluido en la carpeta "Acuerdos Alta Velocidad", recabado en la inspección de ELECNOR (folios 602 a 608 y 618 a 624).

[439] (Obra y mantenimiento de las 3 subestaciones eléctricas de tracción asociados para la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga. fase1: Córdoba-Bobadilla; fase2: Bobadilla-Estación de Málaga. Provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga. PIM 003/04)

En el caso de CITRACC, lo cierto es que se sumó al cártel de reparto de las licitaciones para la construcción, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad en mayo de 2010 y hasta ese momento había presentado ofertas en solitario (construcción y mantenimiento de subestaciones para la línea Madrid-Barcelona y para la Madrid Valladolid[440]), si bien no resultó adjudicataria. Los presupuestos de licitación de esas 2 licitaciones fueron de 54.544.231,24€ y 66.101.824,06€ y las ofertas presentadas por CITRACC fueron de 47.887.675,87€ y de 52.867.021,73€. Tras sumarse al cártel, CITRACC presentó ofertas en UTE a 5 licitaciones, resultando adjudicataria la UTE de la que formaba parte CITRACC junto con las empresas SEMI y COBRA.

En cuanto a COMSA, una vez finalizada su participación en el cártel sí se presentó en solitario a la convocatoria de ADIF de 10 de junio de 2014 para la ejecución de las obras y realización del mantenimiento de los centros de autotransformación y telemando de energía de las subestaciones eléctricas del tramo Monforte-Murcia del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia para las subestaciones Monforte-Murcia, resultando adjudicataria EMTE (actual COMSA), por un importe de 6.809.697€[441].

De todo cuanto antecede se deduce que el contenido de los acuerdos y de las comunicaciones entre las partes no deja dudas sobre su intencionalidad ilícita. Las UTE han sido meros instrumentos para llevar a cabo la estrategia anticompetitiva. Además, ha quedado evidenciado que las empresas tenían capacidad suficiente para presentarse de manera individual a gran parte de los contratos y no queda justificado el uso abusivo y constante de la figura asociativa y mucho menos la coincidencia del mismo grupo de empresas en la configuración de las distintas UTE.

5.5. Alegaciones en relación con las inspecciones realizadas

Varias de las empresas incoadas han venido sosteniendo a lo largo del procedimiento que en las inspecciones llevadas a cabo en las sedes de ALSTOM y ELECNOR los días 11, 12 y 13 de julio de 2016 la DC contaba como único indicio con una posible infracción en relación con el proyecto Follo Line. Por ello que las citadas inspecciones, de las que se obtuvieron pruebas adicionales a ese

[440] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 142068 a 14344).

[441] Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 16609 a 16610).

proyecto, deberían ser anuladas por basarse en inspecciones exploratorias o "fishing expeditions" y ser arbitrarias; esto es, por haberse realizado búsquedas más allá de los indicios con los que contaba la DC en ese momento.

Respuesta de la Sala

La facultad inspectora es un instrumento jurídico puesto a disposición de esta Comisión para facilitar la investigación sobre la existencia de una posible infracción de las normas de competencia. Como es lógico, cuando se lleva a cabo una inspección la Dirección de Competencia no puede tener la certeza de todos los elementos configuran la eventual infracción. La razón por la que se le dota de estos instrumentos a las autoridades de competencia es precisamente poder conocer con la mayor precisión posible todas las circunstancias necesarias que le permitan iniciar, con todas las garantías legales, un procedimiento formal por las infracciones de las normas de competencia e identificar a los responsables de tales conductas. No resulta imprescindible, desde el punto de vista habilitante para llevar a cabo la inspección, que el órgano inspector conozca de antemano los posibles participantes de las conductas, ni resulta necesario que la orden de investigación concrete pormenorizadamente los hechos concretos y los mercados investigados, ni el espacio temporal en que se hayan podido desarrollar los hechos investigados. Ello limitaría las facultades de investigación de la CNMC. Además, de conocerse todos esos extremos con precisión la autoridad de competencia no necesitaría realizar las inspecciones y podría incoar el expediente sancionador sin llevar a cabo la actividad inspectora.

En este sentido, la Audiencia Nacional viene señalando que el ejercicio de las facultades de inspección está condicionado a que exista una orden de investigación que permita identificar a las empresas los elementos esenciales previstos en el artículo 13.3 del RDC, en particular el objeto y la finalidad de la inspección. Expresa la Sentencia que la administración "*no está obligada en esa fase a dar una información más detallada sino la estrictamente necesaria para concretar el objeto, finalidad y alcance de la inspección*"[442].

La propia Sentencia para concretar los límites del contenido de la orden de inspección asume algunos pronunciamientos de los tribunales de la Unión Europea, entre ellos, los de la Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de fecha 8 de marzo de 2007 (asunto T-339/04) que ha precisado que "*la Comisión no está obligada a comunicar al destinatario de un decisión de inspección todas las informaciones de que dispone acerca de supuestas infracciones, ni a*

[442] Sentencia de la Audiencia Nacional de 20 de julio de 2011 (recurso 131/2010).

delimitar de modo preciso el mercado relevante, ni a efectuar una calificación jurídica rigurosa de dichas infracciones, ni a indicar el periodo durante las que se cometieron las mismas, sí debe, en cambio, señalar lo más claramente posible los indicios que pretende comprobar, a saber qué es lo que se busca y los elementos sobre los que debe versar la inspección"[443].

Por tanto, como también ha señalado la jurisprudencia, la protección de los derechos relativos a la esfera privada de las empresas quedará garantizada si la orden de inspección define con suficiente precisión los indicios que el órgano inspector pretender comprobar, pudiéndose concluir en estos casos que "*la decisión de inspección no tiene carácter arbitrario, sin que sea preciso comprobar materialmente los indicios de los que disponía la Comisión cuando la adoptó*"[444].

Este expediente, como ya se ha señalado en los antecedentes de la presente resolución, trae causa de la información aportada por ALSTOM, S.A en su solicitud de clemencia en la que denunciaba la existencia de acuerdos ilícitos entre su filial en España (ALSTOM TRANSPORTE S.A.U), ELECNOR e INDRA en relación con el proyecto Follo Line. Es importante reseñar que el proyecto Follo Line se refería a la construcción de túneles ferroviarios en Noruega por lo que las obras a ejecutar comprendían tanto los sistemas de electrificación como los equipos electromecánicos inherentes a este tipo de obras.

ALSTOM informó de que la investigación interna realizada hasta ese momento se había centrado, en particular, en identificar pruebas relacionadas con el citado proyecto Follo Line, si bien no descartaba que una conducta similar se hubiera realizado en otros proyectos de sistemas de electrificación y equipos electromecánicos ferroviarios, aunque concluía que no había detectado otros incidentes hasta el momento, dada la dificultad de recabar elementos de prueba en su filial. De hecho, como se ha dicho en esta resolución, se pudo acreditar que existían otras prácticas en el seno de la filial española (algunas de las cuales fueron denunciadas por ALSTOM en su ampliación de la solicitud de clemencia inicial).

Ante dichas circunstancias, tras la solicitud de exención del pago de la multa presentada el 4 de mayo de 2016 por ALSTOM, S.A., en beneficio de dicha

[443] En el mismo sentido, véase la Sentencia del Tribunal General de 25 de noviembre de 2014 (asunto T-402/13, párrafo 80 y ss).

[444] Sentencia del Tribunal General de 25 de noviembre de 2014 (asunto T-402/13, párrafo 91).

empresa y sus filiales y directivos, en particular, ALSTOM TRANSPORTE S.A.U, la Dirección de Competencia ordenó las inspecciones con la mayor rapidez posible, en julio de 2016. Además, inspeccionó también la sede de la filial de ALSTOM, dada la imposibilidad de la matriz de acceder a elementos de prueba en la sede de su filial sin poner en riesgo la investigación y ante la posibilidad de que dicha conducta se hubiera repetido respecto de otros proyectos para la fabricación y suministro de sistemas de electrificación y equipos electromecánicos ferroviarios.

En las órdenes de inspección de 30 de junio de 2016 y en los Autos de 5 y 6 de julio de 2016, se cita expresamente que su objeto "*es verificar la existencia de actuaciones de la citada entidad en el mercado de la fabricación y el suministro de los sistemas de electrificación y equipos electromecánicos en líneas ferroviarias, que podrían constituir prácticas restrictivas prohibidas por el artículo 1 de la LDC y por el artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (en adelante, TFUE), consistentes en la manipulación y el reparto de licitaciones convocadas por clientes públicos y privados para la fabricación y suministro de los sistemas de electrificación y equipos electromecánicos en líneas ferroviarias. Asimismo, la inspección también tiene por objeto verificar si los citados acuerdos se han llevado a la práctica*".

Las empresas consideran que con este objeto la Dirección de Competencia se ha extralimitado y ha sido arbitraria al realizar búsquedas no comprendidas en las citadas órdenes de investigación.

Sin embargo, a juicio de esta Sala, la inspección realizada se circunscribe a un objeto directamente relacionado con los hechos denunciados en la solicitud de clemencia ya que se refiere al mercado que entonces consideraba la DC que afectaba al proyecto Follo Line –la fabricación y el suministro de los sistemas de electrificación y equipos electromecánicos en líneas ferroviarias–. La delimitación definitiva de los mercados afectados por las prácticas investigadas se realizó con posterioridad a la vista del conjunto de evidencias existentes en el expediente.

Como suele ser habitual con carácter previo al desarrollo de toda inspección de una autoridad de competencia, el órgano inspector realizó un trabajo de obtención de información que pudiera estar relacionada con los hechos denunciados de cara a garantizar la eficacia y efectividad de la actuación. Lo contrario hubiese convertido en prácticamente ineficaz la labor de obtención de pruebas.

Tratándose de contratos públicos, una de las maneras de obtener información adicional fue la búsqueda de información pública y accesible de contratos licitados en el citado mercado para observar si existía una coincidencia sospechosa de las mismas empresas en otras licitaciones. Por eso en este caso, tras la citada investigación, la Dirección de Competencia recabó información pública en relación con otras 6 licitaciones convocadas también para la fabricación y suministro de sistemas de electrificación y equipos electromecánicos ferroviarios, a las que se habrían presentado las empresas implicadas en el proyecto Follo Line y que podrían haber sido objeto de reparto por dichas empresas.

La realización de búsquedas sobre estos contratos no puede considerarse contraria a las reglas del buen proceder por parte del órgano inspector, ni puede considerarse una búsqueda arbitraria porque se refiere a información relacionada con el objeto de la investigación, con el mercado afectado (considerado en ese momento) y con las empresas que constan en la solicitud de clemencia. Todo lo contrario, recibida una información indiciaria por la autoridad de competencia esta debe, en cumplimiento de la diligencia que le es exigible, realizar las actuaciones tendentes a verificar la posible existencia de indicios de infracción que justifiquen la apertura de una información reservada. Solo así podrá confirmar o desmentir las informaciones recibidas y tomar la decisión de realizar una inspección si considera que la misma aportará datos necesarios para continuar con su expediente. Limitar este análisis a los indicios referidos por terceros supondría asumir que aquéllos tienen noticia completa de los hechos ilícitos y desconocer que es tan solo a la autoridad de competencia, de oficio, a quien compete en aras de garantizar adecuadamente la protección del interés general, realizar las diligencias tendentes a perfilar el ámbito e identificar los indicios que justifican la inspección.

Haberse limitado únicamente a buscar hechos en relación con el proyecto Follo Line habría supuesto restringir indebidamente las facultades del órgano inspector para la obtención de evidencias en relación con acuerdos en el mismo mercado y en relación con otras licitaciones públicas relacionadas. Esta actuación no habría permitido identificar la magnitud de los hechos analizados en esta resolución ni paralizar las infracciones que fueron detectadas y en este momento se enjuician. No se habría en consecuencia cumplido el objetivo de protección de interés general que debe garantizar una autoridad de defensa de la competencia.

En este sentido, conviene traer a colación la Sentencia del Tribunal Supremo de fecha 22 de junio de 2015 (recurso de casación 2012/2013), en la que el Alto Tribunal manifestado que cuando una investigación por prácticas contrarias a la competencia se refiere, como en este caso, al reparto de licitaciones públicas, carece de eficacia para la detección del ilícito limitar en exceso el objeto de la investigación. En la referida Sentencia el Tribunal llega incluso a mostrar su conformidad sobre la ineficacia que supondría limitar a un único contrato (el denunciado) el objeto de la investigación.

El Alto Tribunal resolvió el recurso casación relativo al expediente de la CNC S/0226/10, Licitaciones de Carreteras, que se inició a consecuencia de una denuncia por posibles acuerdos anticompetitivos en relación con una única licitación convocada por una empresa pública de la Junta de Castilla y León para las obras de pavimentación de una carretera. En este caso, la orden de investigación tenía por objeto "*verificar la existencia, en su caso, de actuaciones de la entidad que podrían constituir prácticas restrictivas prohibidas por el artículo 1 de la LDC, consistentes, en general, en acuerdos para el reparto de mercado, la fijación de precios, la fijación de condiciones comerciales, así como cualquier otra conducta que pudiera contribuir al cierro de los mercados de contratación, suministro y ejecución de obras*". Finalmente se determinó durante la instrucción del procedimiento que las prácticas anticompetitivas se habían llevado a cabo en el mercado de asfaltos y productos relacionados en el territorio nacional, habiéndose constatado el reparto de multitud de contratos entre, al menos, 46 empresas y por parte de otros poderes adjudicadores (al margen de la empresa pública de la Junta de Castilla y León).

En la citada sentencia, el Tribunal Supremo afirma:

> *"Se alega a continuación que las inspecciones en los domicilios de las empresas, tenían un objetivo concreto, recabar suficiente información que permitiese constatar la existencia de la infracción de la que se tenía noticia a través de la denuncia presentada. Se analiza por la actora la orden de investigación de la CNC, cuya redacción, a juicio de esta Sala reúne los elementos necesarios para determinar el objeto de las inspecciones acordadas. La propia actora reconoce (pág. 39 del escrito de demanda) que "estaríamos de acuerdo en afirmar que no es posible pretender que la orden de investigación de 9 de octubre de 2009 dijese literalmente que se estaba investigando un posible acuerdo colusorio en relación con la licitación pública de provista ya que las facultades de inspección de los funcionarios de la CNC y la propia inspección en si podrían haberse visto limitadas ". La*

parte considera que " la conducta investigada que justifica la inspección sorpresa, es algo más concreto y específico que todo aquello que potencialmente cabría bajo el paraguas de la redacción de la orden."

Esta Sala considera que la referencia a los mercados de contratación suministro y ejecución de obras es suficientemente expresiva de los elementos de hecho objeto de la investigación, no siendo exigible, por las mismas razones que la parte actora expresamente reconoce, la indicación de los detalles alusivos a las licitaciones de carretera.

(…)

En cuanto a la alegación de que los documentos fueron encontrados casualmente, la Sala ha comprobado que se inició una investigación por un concreto hecho, pero a medida que la misma progresaba se fueron descubriendo otros hechos íntimamente relacionados y conexos que proporcionaron a las autoridades de defensa de la competencia la prueba de que el acuerdo para acudir a las licitaciones de carreteras, pactar las bajas, ofrecer una baja más alta de la prevista y repartirse el importe así ilícitamente obtenido afectaba a distintas licitaciones en todo el territorio del Estado. .

No son relevantes a los efectos examinados las diferencias que la actora pone de relieve: ni que el convocante fuera un órgano distinto, ni las provincias diferentes, ni que las empresas participantes en ocasiones eran otras, y el periodo temporal dilatado, porque eran en todo caso licitaciones públicas, el ingreso ilícitamente obtenido lo era a cargo de fondos públicos, el sistema organizado por las empresas válido y similar en todos los casos.

Por último y en cuanto a lo que la actora denomina "el alcance subjetivo de las conductas investigadas" los folios hallados en PADECASA pueden ser utilizados como prueba de la conducta de PADECASA y desde luego como prueba respecto a todas aquellas empresas relacionadas con la misma, no siendo exigible, como resulta de la tesis actora que "los inspectores solo pueden investigar las actuaciones de la entidad investigada". (el subrayado es nuestro).

En definitiva, en consonancia con la jurisprudencia citada, esta Sala considera que las inspecciones realizadas en el marco del presente expediente se han llevado a cabo cumpliendo los criterios legales, reglamentarios y jurisprudenciales sobre el respeto a los derechos inherentes a la inviolabilidad del domicilio de las empresas. A partir de unos hechos puestos de manifiesto a

la Dirección de Competencia, siempre en el marco del objeto delimitado por las órdenes de investigación y por los autos judiciales correspondientes, de cuyo contenido han tenido pleno conocimiento las empresas, se han podido recabar hechos que han permitido a la Dirección de Competencia iniciar el correspondiente procedimiento sancionador y a esta Sala acreditar la existencia de prácticas prohibidas en los mercados definidos afectados por las prácticas ilícitas.

No aprecia esta Sala la vulneración de derechos pretendida por las partes en sus escritos de alegaciones.

5.6. Sobre la definición del mercado afectado

ELECNOR alega que la Dirección de Competencia realiza una errónea definición de los mercados relevantes dado que la construcción y el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de alta velocidad son mercados distintos, ya que la actividad de mantenimiento requiere una plantilla más estable y cualificada, así como una maquinaria homologada y las empresas implicadas en el expediente separan dichas actividades a efectos de su organización y contabilidad interna.

INDRA alega una imprecisa delimitación del mercado investigado, señalando que el PCH hace una referencia amplia al mercado de "*fabricación, suministro, instalación y/o mantenimiento y reparación de sistemas de electrificación y equipos electromecánicos de líneas de tren convencional y alta velocidad*". Sin embargo, al aportar datos de cuota de mercado la Dirección de Competencia sustituye dicho mercado por el de *"equipos electromecánicos de túneles de alta velocidad",* excluyendo así la provisión de estos equipos en túneles convencionales y en otras infraestructuras ferroviarias (viaductos, estaciones, pasos elevados, pasos a nivel, etc.).

Por otro lado, INDRA considera que la correcta definición del mercado debe comprender los sistemas electromecánicos de todas las infraestructuras ferroviarias y no ferroviarias, siendo, desde el punto de vista de la oferta, los equipos electromecánicos muy similares en túneles de líneas de alta velocidad y en líneas convencionales y los equipos relacionados con la seguridad de las instalaciones también son comunes en otras infraestructuras ferroviarias, aportando la empresa un informe pericial en apoyo de sus consideraciones sobre el mercado relevante y la cuota de mercado de INDRA.

Respuesta de la Sala

La respuesta a las citadas alegaciones debe partir necesariamente de la consideración de que, tratándose de infracciones del artículo 1 LDC o 101 TFUE, no es imprescindible realizar una delimitación del mercado relevante para acreditar la infracción por cuanto no resulta un elemento necesario del tipo infractor y, por tanto, la valoración de esta Sala debe ser realizada sin mayores consecuencias.

En este tipo de conductas, como han señalado la CNC y la CNMC[445] en anteriores ocasiones, son las empresas las que delimitan con su actuación el ámbito afectado por la infracción y en este expediente ha quedado evidenciado que las prácticas investigadas abarcan la fabricación, suministro, instalación y/o mantenimiento y reparación de sistemas de electrificación y de equipos electromecánicos de líneas ferroviarias de tren convencional y de alta velocidad.

Los mercados definidos en este expediente, considerando precedentes europeos y nacionales, coinciden con los mercados en los que se materializan las conductas infractoras investigadas, esto es, en los que se adoptan y se ejecutan los acuerdos analizados, que se corresponden con (i) el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, (ii) la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de ave, y (iii) la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.

Por tanto, esta Sala considera que la definición del mercado de producto realizada por la DC en su propuesta de resolución es adecuada y se ajusta a la realidad de los hechos puestos de manifiesto en este expediente.

[445] Resoluciones de la CNC de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y Productos relacionados; de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores de saneamiento y de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11 Coches de Alquiler y Resoluciones de la CNMC de 22 de septiembre de 2014, Exptes. S/0486/13 Concesionarios TOYOTA, S/0489/13 Concesionarios OPEL, S/0488/13 Concesionarios HYUNDAI y S/0487/13 Concesionarios LAND ROVER; de 28 de mayo de 2015, Expte. S/0471/13 Concesionarios AUDI/SEAT/VW; de 26 de mayo de 2016, Expte S/DC/0504/14 AIO y de 21 de noviembre de 2017, Expte. S/DC/0562/15 CABLES BT/MT.

En cuanto al mercado geográfico de referencia, como ha indicado la CNC y la CNMC[446] y de acuerdo con la Comunicación de la Comisión relativa a la definición de mercado de referencia a efectos de la normativa de la Unión Europea en materia de competencia (97/C 372/03, DOUE de 9 de diciembre de 1997), comprende la zona en que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de productos y de prestación de los servicios de referencia, en que las condiciones de competencia son suficientemente homogéneas y que puede distinguirse de otras zonas geográficas próximas debido, en particular, a que las condiciones de competencia prevalecientes son sensiblemente distintas a aquéllas. No obstante, como ya ha señalado reiteradamente tanto la CNC como la CNMC y ha confirmado la AN[447], el concepto de mercado afectado por la conducta infractora, que puede o no coincidir con el mercado de producto y geográfico relevante, no viene determinado por el territorio en el que las condiciones de competencia son homogéneas, sino por el espacio geográfico en el que la infracción analizada haya producido o sea susceptible de producir efectos sobre las condiciones de competencia efectiva.

En consecuencia, el mercado geográfico afectado por la conducta imputada a INDRA se corresponde con la fabricación, suministro y mantenimiento de equipos electromecánicos de túneles de alta velocidad, sin que la inclusión del Proyecto Follo Line deba interpretarse, como hace el informe pericial, como la introducción de “un sesgo al alza en el cálculo de la cuota de mercado de estas

[446] Resolución de la CNC de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y Resoluciones de la CNMC de 26 de junio de 2014, Expte. S/0445/12 Equipos contra incendios; de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/12, Rodamientos Ferroviarios; de 5 de marzo de 2015, Exptes. S/0486/13 Concesionarios TOYOTA, Expte. S/0489/13 Concesionarios OPEL, Expte S/0488/1313 CONCESIONARIOS HYUNDAI, Expte. S/0487/13 CONCESIONARIOS LAND ROVER; de 28 de mayo de 2015 Expte. S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW; de 23 de julio de 2015, Expte. S/0482/13 Fabricantes de automóviles; de 3 de diciembre de 2015, Expte. S/0481/13 CONSTRUCCIONES MODULARES; de 26 de mayo de 2016, Expte. S/0504/14 AIO y de 15 de diciembre de 2016, Expte. S/DC/0538/14 Servicios Fotográficos.

[447] Resoluciones del Consejo de la CNC de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relacionados; de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y de 30 de julio de 2013, Expte. S/0380/11 Coches de alquiler; resolución de la CNMC de 8 de marzo de 2018 (Expte. S/DC/0578/16 MENSAJERÍA Y PAQUETERÍA EMPRESARIAL) y sentencias de la AN de 30 de noviembre y 12 y 27 de diciembre de 2013 y 26 de marzo de 2014, desestimando recursos contra la Resolución de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relacionados y sentencia de la AN de 8 de marzo de 2013, rec. núm. 540/2010, confirmada por Sentencia del TS de 30 de enero de 2015.

tres empresas", sino el mero reflejo del perímetro de la conducta analizada, acreditado por las evidencias incluidas en el expediente.

En sus alegaciones ELECNOR señala que la construcción y el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de alta velocidad deben ser considerador mercados distintos. Se basa para realizar esa afirmación en los diferentes recursos humanos y materiales utilizados para dichas actividades (una plantilla más estable y cualificada para la actividad de mantenimiento y maquinaria homologada), indicando que las empresas separan dichas actividades a efectos de su organización y contabilidad interna.

Sin embargo, en las contestaciones remitidas a los requerimientos realizados por la DC, la propia ELECNOR señala que "*en el marco de la actividad de Ferrocarriles se ofrecen servicios de instalación, suministro y mantenimiento de sistemas de electrificación y equipos electromagnéticos ferroviarios, incluyendo subestaciones eléctricas y de catenarias (denominadas "Líneas Aéreas de Contacto" o "L.A.C"). Esta actividad está integrada en la Dirección de Subestaciones y Ferrocarriles*"[448]. Es decir, reconoce al contestar al requerimiento realizado que una misma Dirección es la encargada de la instalación, del suministro y mantenimientos de sistemas de electrificación y equipos electromagnéticos ferroviarios, evidenciando que en ELECNOR no existe una unidad organizada independiente de construcción respecto a la actividad de mantenimiento. Tampoco en las contestaciones de COBRA[449],

[448] Contestación de ELECNOR al requerimiento de información realizado (folios 10331 a 10339).

[449] Contestación de COBRA a los requerimientos realizados (folios 11676 a 11682, 11698 a 11699 y 31011 a 31013).

CYMI[450], ELECTREN[451], INABENSA[452], ISOLUX[453], SEMI[454], CITRACC[455], EYM[456], COMSA[457] (antes EMTE), NEOPUL[458] y SIEMENS[459], estas empresas hacen distinción dentro de su organización funcional para los proyectos de instalación/construcción y para los de mantenimiento de las líneas de alta velocidad y asimismo a efectos de contabilidad no aportan datos desglosados. Este es también el caso de ALSTOM, que si bien hace una distinción de actividades, orgánicamente engloba ambas actividades dentro de la misma unidad y contablemente no hace distinción[460].

Lo cierto es que las empresas incoadas están presentes en toda la cadena de valor, desde la planificación hasta la puesta en servicio y que, en relación con el desarrollo de los sistemas eléctricos en las líneas ferroviarias de alta velocidad, el estudio realizado ha permitido constatar que las licitaciones repartidas comprendían tanto su construcción como su mantenimiento, abarcando por tanto dicho cártel ambas actividades.

---

[450] Contestación de CYMI a los requerimientos realizados (folios 10249 a 10255, 10270 a 10271 y 30233 a 30244)

[451] Contestación de ELECTREN a los requerimientos de información realizados (folios 35370 a 35372).

[452] Contestación de INABENSA a los requerimientos de información realizados (folios 4870 a 4871 y 30537 a 30538).

[453] Contestación de ISOLUX (folios 23921 a 23926, 30586 a 30589 y 34024 a 34027) y de GRUPO ISOLUX (folios 4082 a 4095) a los requerimientos de información realizados por la Dirección de Competencia.

[454] Contestación de SEMI a los requerimientos de información realizados (folios 11632 a 11638 y 30318 a 30320).

[455] Contestación de CITRACC a los requerimientos realizados (folios confidenciales 3681 a 3691 y 31037 a 31039).

[456] Contestación de EYM al a los requerimientos realizados (folios 13015 a 13027, 13032 a 13037 y 30354 a 30357).

[457] Contestación de COMSA a los requerimientos de información realizados (folios 13576 a 13592 y 30400 a 30403).

[458] Contestación de NEOPUL a los requerimientos realizados (folios 16854 a 16863, 16865 a 16870 y 30262 a 30265).

[459] Contestación de SIEMENS a los requerimientos de Información realizados (folios 11758 a 11767 y 30569 a 30573).

[460] Contestación de ALSTOM a los requerimientos de información realizados (folios 9726 y 3065 a 3068).

De hecho, todas las empresas incoadas en este expediente operan en el ámbito de la construcción, suministro, reparación y mantenimiento de material ferroviario.

5.7. Sobre la responsabilidad de las personas físicas

La mayoría de las alegaciones de las personas físicas responsables en los términos previstos en al apartado 4.7 de la presente resolución giran principalmente en torno a dos cuestiones. La incorrecta apreciación de su condición de personal directivo y la ausencia de pruebas sobre su papel preponderante en las conductas de las empresas en las que prestan o prestaban servicios.

Respuesta de la Sala

Esta Sala considera que ha quedado acreditado en los hechos probados que todos los directivos aquí sancionados, como bien ha señalado la Dirección de Competencia a lo largo de la instrucción, han tenido un papel preponderante y no meramente testimonial en los cárteles en los que han participado, y han desempeñado un rol proactivo e impulsor de los acuerdos.

Constan en el expediente elementos probatorios de la intervención preponderante de los directivos incoados en la formación de la voluntad de las empresas imputadas de participar activamente en los cárteles analizados. Ya en las primeras evidencias de mayo de 2002 relativas al cártel de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional, es el caso de D. Félix Cambra Aventín (Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI), D. José Antonio Pérez (Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR) y D. Ramón Rivera Díaz (Director General ELECTRÉN) en la reunión de 20 de mayo de 2002[461]. Desde el año siguiente, en el caso de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General de Ferrocarriles de COBRA), expresamente mencionado como conocedor de los acuerdos en el correo electrónico interno de SIEMENS de 28 de abril de 2003[462] y participando en la siguiente reunión de

[461] Anotaciones manuscritas incluidas en "A*cuerdos ss-eg* ", recabadas en la inspección de ELECTRÉN (folios 1061 a 1063) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 26484 a 26493).

[462] Correo electrónico interno de SIEMENS de 28 de abril de 2003, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26548).

septiembre/octubre de 2013[463]. En el caso de D. Agustín Hernández Garasa (Director División Ferrocarriles de SEMI), consta que participó activamente en el cártel de reparto de las licitaciones para el mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional[464], como se pone de manifiesto en la reunión de marzo de 2011[465].

D. Agustín Hernández Garasa, Director de la División de Ferrocarriles de SEMI, señala que no tenía capacidad de decisión en la empresa. En este punto cabe incidir nuevamente en el alto grado de autonomía e independencia del que disfrutaba como evidencian las pruebas obtenidas en su contra. Es el remitente y destinatario de correos electrónicos vinculados a la organización y ejecución de los acuerdos de reparto alcanzados por las empresas del cártel y sus interlocutores en esos correos electrónicos y en las reuniones celebradas[466]. Ello no se correspondería con las limitadas funciones de un jefe de obra que este directivo alega y de ahí su imputación también por el período previo a ser nombrado Director de la División de Ferrocarriles de SEMI, dada su participación activa en las decisiones que marcaban la actuación de la empresa en los acuerdos del cártel de reparto de licitaciones públicas convocadas para la

[463] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12763 a 12786) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298).

[464] Correo electrónico interno de SEMI de 26 de diciembre de 2013 con asunto “RV: Porcentaje Obras” (folio 17827), recabado en la inspección de SEMI y correo electrónico de ELECNOR a SEMI de 28 de octubre de 2013 con asunto “MANTENIMIENTO ADIF CENTRO”, recabado en las inspecciones de ELECNOR (folios 1985 y 1986) y SEMI (folio 17759).

[465] Correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto “Re: MICRO” (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y de COBRA, respectivamente y documento incluido en la carpeta “micros” (folios 229 a 233), recabado en la inspección de ELECNOR.

[466] Correo electrónico de SEMI a ELECNOR, INABENSA y SIEMENS de 4 de octubre de 2010 con asunto “reunión corredor Mediterráneo” (folio 18477), recabado en la inspección de COBRA; correo electrónico de 15 de marzo de 2011, remitido por COBRA a SEMI, ELECNOR, ELECTRÉN, ALSTOM y COBRA, con Asunto “MICRO”, aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 793 a 802) y recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA (folios 239, 1754, 1755 y 18493 a 18496); correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto “Re: MICRO” (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y de COBRA y correo electrónico de ELECNOR a COBRA y SEMI de 19 de diciembre de 2011 (folios 17740 y 17741), recabado en la inspección de SEMI.

construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad.

En el mismo sentido, consta acreditado que D. Santiago Calzón Fernández, Director General de Producción de ELECTRÉN, en contra de lo alegado por éste, sí ha tenido facultades para adoptar decisiones comerciales relativas a la colaboración con terceros operadores. Además, se relaciona al más alto nivel con los directivos de las otras empresas de los cárteles de reparto de licitaciones para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional y para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad. A modo de ejemplo, el citado directivo aparece en el pie de firma del "*Acuerdo para compartir obras de ADIF en TARRAGONA*" con SEMI y ELECNOR[467] y ha sido partícipe y convocante de reuniones del cártel, como las celebradas en 2013 en el hotel Meliá Castilla de Madrid o las de 25 de junio de 2014 o 30 de marzo de 2015, tras la cual remitió un correo electrónico a ALSTOM, COBRA, SEMI, ELECNOR, SIEMENS e INABENSA, señalándoles las posibles obras de mantenimiento en líneas de alta velocidad que podrían ser repartidas[468].

D. Ramón Rivera Díaz, Director General de ELECTRÉN, ha alegado que su imputación adolece de la suficiente motivación y, por tanto, vulnera sus derechos

[467] Documento «Acuerdo interno» con logo de ELECNOR y asunto "Acuerdo para compartir obras de ADIF en TARRAGONA" de 12 de diciembre de 2015 de ELECTREN, SEMI y ELECNOR (folio 18159) y correo electrónico de ELECNOR a ELECTRÉN y SEMI de 31 de marzo de 2016 con asunto "ACUERDO PARA COMPARTIR OBRAS DE ADIF EN TARRAGONA" (folios 18156, 18157, 18158 y 18160) y correo electrónico de SEMI a ELECNOR y ELECTRÉN de 31 de marzo de 2016 con asunto "RE:ACUERDO PARA COMPARTIR OBRAS DE ADIF EN TARRAGONA" (folio 18160), recabados en la inspección de SEMI.

[468] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención (folio 12774) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26298); correo electrónico de 23 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTOS OBRAS ALTA VELOCIDAD", recabado en la inspección de SIEMENS (folio 20954); correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, INABENSA, SEMI, SIEMENS de 25 de junio de 2014, con asunto "MANTENIMIENTO" y documentos adjuntos "REPARTO MANTENMIENTOS 1.PDF" y "REPARTO MANTENIMIENTOS 2.PDF," recabados en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 17206 a 17211), SIEMENS (folios 20966 a 20971) y SEMI (folios 17882 a 17887); correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, COBRA, ELECNOR, INABENSA, SEMI y SIEMENS de 31 de marzo de 2015 con asunto "FW: POSIBLES FUTURAS OBRAS MANTENIMIENTO ALTA VELOCIDAD" y documento adjunto "NUEVOS MANTOS AVE.xls" (folios 21523 y 21524), recabado en la inspección de SIEMENS.

de defensa y presunción de inocencia. Sin embargo, esta Sala considera que las pruebas que hay en su contra sobre su intervención en las infracciones que se le imputan demuestran su participación y su papel preponderante en las decisiones de su empresa. En este sentido, consta, por ejemplo, su participación en la reunión de 20 de mayo de 2002 del cártel de reparto de las licitaciones para el mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional y su mantenimiento en años posteriores[469] y también desde su inicio en abril de 2008 en el cártel de reparto de las licitaciones públicas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, participando también en las reuniones de este cártel[470].

[469] Anotaciones manuscritas en "A*cuerdos ss-eg*", recabadas en la inspección de ELECTRÉN (folios 1061 a 1063) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 26484 a 26493); correo electrónico de VIMAC a ELECTRÉN de 27 de febrero de 2004 (folio 1056), recabado en la inspección de ELECTRÉN; correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, CYMI, COBRA y SEMI de 28 de octubre de 2013 con documento adjunto "rEPARTOmANTENIMIENTO.xlsx ", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 11909 y 11910) y recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18607 y 18608), ELECTRÉN (folios 1075 a 1084 y 17369) y SEMI (folios 17766 y 17767).

[470] Como la reunión de 1 de octubre de 2010, acreditada por anotaciones de calendario de 21 y 29 de septiembre de 2010 (folios 1728 a 1729), recabadas en la inspección de ELECNOR; correos electrónicos de SEMI a destinatarios ocultos de 16 de septiembre de 2010 (folio 18462), de 21 de septiembre de 2010 de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS (folio 18463), de COBRA a SEMI de 21 de septiembre de 2010 (folio 1864), de ELECTRÉN a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folio 18465), de ISOLUX a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folios 18466 a 18469) y de 28 de septiembre de 2010 de SEMI a destinatarios ocultos (folio 18474), recabados en la inspección de COBRA; reunión de 16 de noviembre de 2010, acreditada por correo electrónico de COBRA a ALSTOM, CITRACC, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 2 de noviembre de 2010 con asunto "Re: Reunión Martes 16/11/10 a las 09h en Alstom, Paseo Castellana 25" (folios 17457 a 17458), recabado en la inspección de SEMI; correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto "Re: MICRO" (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA; correo electrónico de ISOLUX a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN, UTE COMAVE, UTE AVELE de 14, 15 y 16 de enero de 2014 y correo electrónico de ELECNOR a ISOLUX, ELECTRÉN, UTE COMAVE y UTE AVELE de 16 de enero de 2014 (folios 2851 y 2852), recabados en la inspección de ALSTOM y documento en la carpeta "micros" (folios 229 a 233), recabado en la inspección de ELECNOR.

D. Félix Cambra Aventin, Director de Desarrollo y Delegado Zona Centro de CYMI, alega una supuesta falta de motivación para declarar su participación en el cártel de reparto de las licitaciones para el mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional. Su participación ha quedado sin embargo acreditada desde el inicio de dicho cártel, en mayo de 2002, participando en la reunión de 20 de mayo de 2002, en la que se firmó el acuerdo por los representantes de las 10 empresas presentes, origen del cártel del mantenimiento de sistemas eléctricos de tren convencional[471]. Igualmente, participó como representante de CYMI en la reunión de enero de 2003 en la que, entre otras cuestiones, se acordó la entrada al cártel de CITRACC (entonces BALFOUR)[472]. Cuando en 2013 ADIF decidió englobar todas las licitaciones del mantenimiento de los sistemas eléctricos del ferrocarril convencional, ofertándolas por 6 lotes según zonas geográficas, vuelve a aparecer el Sr. Cambra como destinatario en representación de CYMI[473].

D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez, Subdirector General de Energía de ELECNOR, también participó y se relacionó con otros integrantes del cártel de reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad al más alto nivel. Queda acreditado su conocimiento y participación en elementos probatorios tales como anotaciones manuscritas de dicho directivo y correos electrónicos[474]. Constan también anotaciones del

---

[471] Documento incluido en la carpeta "A*cuerdos ss-eg"* (folios 1061 a 1063), recabado en la inspección de ELECTRÉN.

[472] Anotaciones en "*Acuerdos ss-eg"*, recabadas en la inspección de ELECTRÉN (folios 1055 a 1063 del expediente).

[473] Correo electrónico de ELECTRÉN a ALSTOM, CYMI, COBRA y SEMI de 29 de octubre de 2013 con documento adjunto "rEPARTOmANTENIMIENTO.xlsx ", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 11908 a 11910) y recabado en las inspecciones de COBRA (folios 18607 y 18608), ELECTRÉN (folios 1075 a 1084 y 17369) y SEMI (folios 17766 y 17767); correo electrónico de COBRA a ALSTOM, CYMI, ELECTRÉN y SEMI de 5 de noviembre de 2013 con asunto "Re: Obras de Mantenimiento", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folio 11909) y recabado en las inspecciones de ELECTRÉN (folios 1074 y 1075) y SEMI (folio17775) y correo electrónico de ALSTOM a CYMI, COBRA, ELECTRÉN SEMI de 5 de noviembre de 2013 con asunto "Re: Obras de Mantenimiento", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 11908 y 11909) y recabado en las inspecciones de ELECTRÉN (folio 1074) y de SEMI (folio 17777).

[474] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011 con asunto "MICRO", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 793 a

Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR[475] e igualmente consta que este directivo tenía que confirmar los acuerdos[476], siendo a este directivo el que firma por ELECNOR el acuerdo relativo al proyecto Follo Line[477].

Por su parte, D. Juan Antonio Vicente Rodrigo, que fue hasta 2016 Director General de Instalaciones de COBRA, participó al más alto nivel en varias reuniones como por ejemplo en la celebrada en octubre de 2010[478], en la que los directivos representantes de las empresas del cártel de reparto de licitaciones para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad realizaron estimaciones para calcular los márgenes diferenciales que se aplicarían en diversas licitaciones o la reunión de marzo de 2011[479] para tratar el reparto de volumen y

802) y recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496); anotaciones manuscritas del Subdirector de Energía de ELECNOR, D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez, incluidas en la carpeta "micros II" (folios 298 a 300), cuaderno sept 2015 (folios 353 a 360) y correos electrónicos internos de ELECNOR de 14 y 16 de diciembre de 2015, con asunto "NORUEGA" y documento adjunto "Carta RBU AGJV.docx" (folios 2608, 2638, 11139 y 11140), recabados en la inspección de ELECNOR y correo electrónico de ELECNOR a COBRA y SEMI de 22 de enero de 2010 con asunto "OFERTA LAC ORENSE-SANTIAGO DEL 08/01/10", recabado en la inspección de COBRA (folio 18345).

[475] Documentación incluida en la carpeta" microsII" recabada en la inspección de ELECNOR" (folios 303 y 305)

[476] Correos electrónicos intercambiados entre ISOLUX, CITRACC, CYMI, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA, MOYALE, SEMI, SIEMENS y VIMAC de 25 y 26 de octubre de 2004 (folios 19307 y 19308), recabado en la inspección de SIEMENS.

[477] Acuerdo aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 23 y 24).

[478] Anotaciones de calendario de 21 y 29 de septiembre de 2010 (folios 1728 a 1729), recabadas en la inspección de ELECNOR; correos electrónicos de SEMI a destinatarios ocultos de 16 de septiembre de 2010 (folio 18462), de 21 de septiembre de 2010 de SEMI a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR ELECTRÉN, INABENSA, ISOLUX y SIEMENS (folio 18463), de COBRA a SEMI de 21 de septiembre de 2010 (folio 1864), de ELECTRÉN a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, INABENSA, ISOLUX, SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folio 18465), de ISOLUX a ALSTOM, CITRACC, COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN, INABENSA SEMI y SIEMENS de 22 de septiembre de 2010 (folios 18466 a 18469) y de 28 de septiembre de 2010 de SEMI a destinatarios ocultos (folio 18474), recabados en la inspección de COBRA.

[479] Correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto "Re: MICRO" (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y de COBRA, respectivamente y documento incluido en la carpeta "micros" (folios 229 a 233), recabado en la inspección de ELECNOR.

margen de ciertas licitaciones, entre las que se encontraba la licitación para la construcción y mantenimiento de la catenaria en el Eje Orense Santiago, corredor del Noroeste, junto con las licitaciones relativas a la línea Albacete-Almansa y Corredor del Mediterráneo. Este directivo fue también destinatario y emisor de correos electrónicos y firmante de acuerdos como por ejemplo el "*ACUERDO COBRA-ELECNOR 16-03-10*" en relación con las licitaciones relativas a las subestaciones y a la catenaria en el Eje Levante (Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar y Motilla del Palancar-Albacete-Valencia), en concreto, la de la catenaria del tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, conocida como UTE CATENARIA ALBACETE[480] o en 2015 queda acreditado que este directivo fue el firmante de la oferta Antequera-Granada, licitación objeto de reparto por este cártel[481], por lo que su participación queda acreditada más allá del 28 de noviembre de 2013, en contraposición con lo alegado por dicho directivo.

En cuanto a D. Alberto Cerdeño Gómez, que fue el responsable de la Dirección del Negocio Ferroviario de INDRA[482], consta su papel como interlocutor en el cártel de reparto de licitaciones para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, como se acredita por correos electrónicos con los precios a ofertar[483],

---

[480] Correos electrónicos de ELECNOR a COBRA de 18 y 22 de marzo de 2010 con asunto "Re: ACUERDO COBRA – ELENOR" (folios 18403 a 18406), recabados en la inspección de COBRA; Correo electrónico de ELECNOR a COBRA de 18 de marzo de 2010, con asunto "Rm: ACUERDO COBRA–ELENOR" y documento adjunto "ACUERDO COBRA–ELECNOR 16_03_10.docx ", recabado en las inspecciones de ELECNOR (folios 1684 a 1689) y COBRA (folios (18394 a 18399); Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011 con asunto "MICRO", aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 793 a 802) y recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496, respectivamente). Correo electrónico de ALSTOM a COBRA, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 22 de marzo de 2011 con asunto "Re: MICRO" (folios 1776, 1777, 18500 y 18501), recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA, respectivamente.

[481] Correo electrónico de COBRA A SIEMENS, ELECTREN, SEMI de 14 de diciembre de 2015 con asunto" RE: Preacuerdo UTE Mto. Antequera- Granad y Monforte-Murcia/La Encina-Tórrent", recabado en la inspección de SIEMENS (folio 21943).

[482] Contestación de INDRA al requerimiento de información realizado (folios 3912 a 3934).

[483] Correos electrónicos entre INDRA y ALSTOM de 28 de julio de 2015, con asunto "RE: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO SEPTIEMBRE" e interno de ALSTOM de 26 de junio de 2015

siendo este directivo el que firma por INDRA el acuerdo relativo al proyecto Follo Line[484]

En relación con las alegaciones presentadas por D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General de Ferrocarriles de COBRA, obran en el expediente numerosos intercambios de correos entre directivos de las empresas participantes en los cárteles de reparto de licitaciones para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional y para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, en el marco de la ejecución de los acuerdos alcanzados, entre los que figura el Sr. Martínez Anguita[485]. En concreto, alega no recordar la celebración de ninguna reunión en enero de 2014 en el Hotel Meliá Castilla, negando lo declarado tanto por ALSTOM como por SIEMENS en sus solicitudes de clemencia. En ellas, sin embargo, se confirma tanto la celebración de dicha reunión como la asistencia de los representantes de ALSTOM, COBRA, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI, SIEMENS, EYM y TELICE, y se señala que los interlocutores eran los mismos que para alta velocidad, esto es en el caso de COBRA el Sr. Martínez Anguita, así como que el contenido de dicha reunión celebrada el 8 de enero de 2014 era fijar las bajas a presentar a las licitaciones a los 6 lotes de convencional[486].

D. Miguel Ángel Martínez Anguita ha sido una figura clave del funcionamiento y mantenimiento de ambos cárteles a lo largo de la duración de los mismos, con

---

con asunto "RV: CONCURSO INSTALACIONES DE PROTECCION CIVIL Y SEGURIDAD DE LOS TUNELES DE LAV ORENSE A SANTIAGO" (folios 12800 a 12803) e información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 23, 24, 12762 a 12796).

[484] Acuerdo aportado por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 23 y 24).

[485] Correo electrónico de 30 de junio de 2014 de ELECTRÉN a COBRA (D. Miguel Ángel Martínez Anguita), SEMI, ELECNOR, SIEMENS, ABENGOA y ALSTOM (folio 18690) recabado en la inspección de COBRA; correo electrónico de 15 de julio de 2014 de ELECTRÉN a COBRA (D. Miguel Ángel Martínez Anguita), COBRA, SEMI y ELECNOR (folios 2112 y 2113), recabado en la inspección de ELECNOR; correo electrónico de 29 de agosto de 2014 de INABENSA a ELECTRÉN, SEMI, SIEMENS, ELECNOR, COBRA (D. Miguel Ángel Martínez Anguita) y ALSTOM, con asunto "(Reunión 01/09) Oferta Mtto Instalaciones de Energía AV, Comienzo de negociación" (folios 21329 y 21330), recabado en la inspección de SIEMENS

[486] Información aportada por ALSTOM en su solicitud de exención del pago de la multa (folios 12762 a 12786) y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 26592 a 26594)

pleno conocimiento y papel claramente activo en su diseño y ejecución. Así, por ejemplo, en el correo electrónico remitido por este directivo a ALSTOM, ELECNOR, ELECTREN y SEMI el 15 de marzo de 2011 queda patente su papel de liderazgo, recordando la finalidad de los repartos alcanzados y planteando soluciones para resolver las dificultades prácticas surgidas en ese momento[487].

D. Carlos Ortega Gómez, alega que dejó su puesto de Director General y de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM en junio de 2015, ocupando el puesto de Director de Market and Portfolio de la Plataforma de Infraestructuras de ALSTOM en París. Sin embargo, esta Sala, se muestra conforme con la DC y mantiene la valoración realizada en la propuesta de resolución respecto de la duración de su participación en el cártel de reparto de licitaciones para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad desde mayo de 2010 hasta marzo de 2016, dado que consta en el expediente el correo electrónico de septiembre de 2015 vinculado a la UTE ENERGÍA dirigido a dicho directivo, que acredita la continuidad de su participación en la supervisión del seguimiento de la ejecución del acuerdo colusorio, con independencia de su cambio de puesto en ALSTOM[488].

Finalmente, en lo que se refiere a la alegación de D. Leopoldo Olea Muriel, que era responsable de ventas de la División Mobility de SIEMENS, indicando que su actuación fue en todo momento conocida por su empresa, con apoyo en informes jurídicos externos que certificaban la corrección de la actuación, se reitera que ninguno de los directivos incoados en el presente expediente lo son a título de sujetos infractores del artículo 61.1 de la LDC, sino que tanto D. Leopoldo Olea Muriel como el resto de personas físicas incoadas lo han sido en su condición de directivos de las personas jurídicas imputadas, no por actuar sin el conocimiento o contra las instrucciones de las empresas en las que prestaban servicios, sino por haber participado activamente en unas conductas de las que su empresa es considerada la responsable, es decir, actuaciones que realizaron en nombre y representación de sus empresas.

[487] Correo electrónico de COBRA a ALSTOM, ELECNOR, ELECTRÉN y SEMI de 15 de marzo de 2011 con asunto “MICRO”, aportado por ALSTOM en su solicitud de exención (folios 793 a 802) y recabado en las inspecciones de ELECNOR y COBRA (folios 1754, 1755 y 18493 a 18496, respectivamente).

[488] Correo electrónico recabado en la inspección de ELECTREN (folios 17304 y 17305).

5.8. Alegaciones en relación con la propuesta de sanción a las empresas elaborada por la DC

a. Sobre la motivación de la propuesta de sanción

EYM alega que le resulta imposible entender el proceso de cálculo seguido en la Propuesta de Resolución para determinar los importes de las multas y que se han empleado unos criterios confusos que no están basados en criterios objetivos. En particular, EYM sostiene que la DC parece no haber tenido en cuenta la duración de su participación en las conductas.

TELICE considera que la propuesta de sanción adolece de falta de motivación, incumpliendo lo dispuesto en el artículo 35 de la Ley 39/2015, ya que no se hace referencia a los motivos concretos de la determinación del tipo sancionador. En la misma línea, ISOLUX critica que la explicación de la metodología utilizada es insuficiente, pero asumen que la DC ha utilizado los criterios utilizados habitualmente por esta Sala.

Por otro lado, COMSA manifiesta que resulta imposible saber cómo la DC establece que el tipo sancionador básico para todas las empresas es el 6,3% (en el caso del cártel de sistemas de electrificación en líneas de Ave) y qué peso ha tenido la participación de cada empresa. No se refleja, dice COMSA, que se haya tenido en cuenta la duración de la participación de cada empresa, su grado de implicación en las conductas ni el beneficio obtenido de su participación en ellas.

INABENSA, por su parte, sostiene que la propuesta de sanción no recoge el más mínimo razonamiento de cuáles son los criterios que realmente se han tomado en consideración para el cálculo de las referidas sanciones, limitándose a señalar que la multa se ha fijado teniendo en cuenta los criterios que establece el artículo 64 de la LDC, así como la jurisprudencia del Tribunal Supremo.

ELECTRÉN, COBRA, SEMI Y CYMI alegan que la propuesta de sanción no es transparente e impide a las empresas conocer, con el mínimo nivel de detalle necesario, cuáles son los motivos por los que se propone la aplicación de un tipo sancionador y no otro. Además, consideran que la DC se separa de la metodología empleada habitualmente por esta Sala para el cálculo de sanciones, “improvisando” de forma arbitraria tanto la metodología como los tipos sancionadores que decide aplicar. En concreto, manifiestan que la DC no distingue entre la valoración global y la valoración individual, como suele hacer esta Sala.

INDRA también considera que los razonamientos, cálculos o razones que han llevado a la DC a realizar su propuesta resultan completamente desconocidos y que ésta no contiene los elementos y razones de juicio que permitan al administrado conocer cuáles han sido los criterios jurídicos que fundamentan la decisión.

ELECNOR entiende que resulta imposible determinar qué factores moduladores del artículo 64 de la LDC se han tenido en cuenta en el cálculo de las multas propuestas ni cómo se ha llegado al monto final de las mismas.

Respuesta de la Sala

El apartado 7 de la Propuesta de Resolución, dedicado a la determinación del importe de la sanción, explica que para fijar las multas que la DC propone aplicar a las empresas y directivos infractores se han tenido en cuenta los criterios establecidos en el artículo 64 de la LDC.

En este sentido, la DC dedica los párrafos 647 a 651 a analizar y valorar la dimensión y características de los mercados afectados por la infracción (art. 64.1.a), el párrafo 652 a la cuota de mercado de las empresas participantes (art. 64.1.b), los párrafos 653 a 657 al alcance y duración de las infracciones (art. 64.1.c y 64.1.d), los párrafos 658 a 661 a los efectos de la infracción sobre los consumidores o usuarios o sobre otros operadores económicos (art. 64.1.e), los párrafos 660 a 661 al beneficio ilícito obtenido (art. 64.1.f) y el párrafo 662 a las circunstancias agravantes y atenuantes (art. 64.1.g).

Conviene resaltar que la cuota de mercado relevante a los efectos de la sanción es la cuota conjunta de todas las empresas participantes, no la cuota individual de cada empresa (como entiende SIEMENS). Se trata de valorar qué proporción del mercado está afectada por la infracción y qué margen tienen los clientes –los licitadores, en este caso– para acudir a otras opciones.

A partir de la valoración de estos criterios y siguiendo la jurisprudencia del Tribunal Supremo iniciada con su sentencia del 29 de enero de 2015 ya citada anteriormente, se examina para cada una de las 3 infracciones la concreta participación de cada empresa en la conducta a partir de su volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) durante la infracción, lo que –junto con la valoración de posibles circunstancias agravantes y atenuantes– permite individualizar el tipo sancionador que se propone imponer a cada una.

Una vez determinado el tipo sancionador para cada empresa en función de la gravedad y características de cada infracción, y de la participación de las empresas en cada una de ellas, se explica que este tipo sancionador podría resultar en una sanción en euros desproporcionada al aplicarlo al volumen de negocios total de la empresa, lo que es más probable que suceda cuando la actividad que realiza la empresa en el mercado afectado por la infracción es una pequeña parte de su actividad total. Por ello, para garantizar la proporcionalidad de las sanciones, se estima un valor de referencia o límite por encima del cual se considera que la sanción podría resultar desproporcionada y, por tanto, en ese caso procedería ajustarla a la baja hasta alcanzar dicho límite de proporcionalidad. Esto es lo que ocurre en el caso de ALSTOM, INDRA y ELECNOR en el cártel de sistemas electromecánicos, en el caso de COBRA, ELECNOR, SEMI, SIEMENS y ALSTOM en el cártel de sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, y en el caso de ALSTOM, COBRA, COMSA, ELECNOR, SEMI y SIEMENS en el cártel de sistemas de electrificación de líneas de AVE.

Aunque la explicación de la determinación de la propuesta de sanción de la DC no sea exactamente igual a la explicación habitual por parte de esta Sala, se advierte que el método utilizado es el mismo que el Consejo ha venido aplicando en los últimos años, como algunas de las empresas han reconocido en sus escritos de alegaciones.

Por último, cabe subrayar que la falta de detalle sobre las diferentes valoraciones concretas realizadas no supone, en absoluto, falta de motivación, como ha indicado la jurisprudencia. Véase en este sentido la Sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de octubre de 2015 (Caso AC-Treuhand/Comisión), que señala lo siguiente:

> "*A la hora de fijar el importe de la multa en caso de infracción de las normas en materia de competencia, la Comisión cumple su obligación de motivación cuando indica en su decisión los elementos de apreciación que le han permitido determinar la gravedad de la infracción, así como su duración, sin que esté obligada a indicar los datos numéricos relativos al método de cálculo de la multa*".

Además, la Audiencia Nacional[489] ha considerado en diversas sentencias recientes que el método de determinación de sanciones que la CNMC ha venido aplicando desde la mencionada STS del 29 de enero de 2015 está suficientemente motivado.

b. Sobre el ajuste de proporcionalidad y la existencia de empresas multiproducto

Algunas de las empresas alegan errores en la aplicación del ajuste de proporcionalidad y creen que han sido injustamente calificadas como empresas no multiproducto (monoproducto).

TELICE solicita ser incluida en la relación de empresas multiproducto, ya que el porcentaje de su VNMA anual medio respecto al VNT es del 15%.

Por su parte, ISOLUX alega que el ajuste de proporcionalidad no ha sido debidamente aplicado. La empresa cree que la DC ha utilizado un margen de beneficio ilícito muy superior al real, que en el caso de ISOLUX habría sido negativo los últimos años.

COMSA sostiene que la DC, bajo el pretexto de buscar la proporcionalidad de la sanción para aquellas empresas que son multiproducto, recalcula la sanción sin explicar cómo.

INABENSA critica que la DC no ha tenido en cuenta su condición de empresa multiproducto y que no ha tenido en consideración el volumen generado por la actividad de la empresa en los mercados afectados sino únicamente el volumen total. Por ello, considera que la propuesta de la DC es contraria a la jurisprudencia del TS tras la sentencia de 29 de enero de 2015. Sin embargo, la propia INABENSA hace referencia a la SAN de 21 de junio de 2018, que confirma la metodología de la CNMC para la determinación de las sanciones, y más concretamente resalta un párrafo relativo al ajuste de proporcionalidad.

SIEMENS centra sus alegaciones en la propuesta de multa en el cártel de electrificación de líneas de AVE. Aunque la DC reduce por motivos de proporcionalidad el tipo sancionador del 6,7% hasta una multa que representa el 3,1% de su volumen de negocio, la empresa considera que sigue siendo una multa desproporcionada. En este sentido, considera que el tipo sancionador

[489] Véanse las Sentencias de la AN de abril de 2018 (rec.363/2016), de 10 de junio de 2018 (rec. 348/2017) y 19 de octubre de 2018 (rec. 721/2017).

debería haber sido reducido hasta representar, como máximo, el 20% del tipo original (hasta el 1,34%), ya que el VNMA en esta infracción representa un 20% del VNT de SIEMENS.

CITRACC considera que su escasa cuota de participación en el cártel de AVE, que supone un 2,73% del total, debería traducirse en un ajuste a la baja del tipo sancionador, como en el caso de EYM. Además, pide ser considerada como empresa multiproducto puesto que su VNMA supone un 21,7% del VNT en 2017.

Por otro lado, ELECNOR alega que la DC no motiva por qué considera que una empresa es multiproducto o no, ni qué factores se han tenido en cuenta para determinar el límite de proporcionalidad. Además, manifiesta que el ajuste de proporcionalidad se establece sin aportar ningún elemento de apreciación que permita dilucidar cómo es calculado, independientemente de que se proporcionen o no datos numéricos sobre su cálculo.

ELECTRÉN, COBRA, SEMI y CYMI, en la misma línea, manifiestan que la DC no cuantifica los factores que ha tenido en cuenta para calcular el límite de proporcionalidad y, en particular, cuál es el margen de beneficio ilícito potencial que ha empleado como base.

Respuesta de la Sala

Como explica la acertadamente la DC, una vez determinado el tipo sancionador que corresponde imponer a cada empresa, al aplicar éste sobre el volumen de negocios total de la empresa (como indica el artículo 63 de la LDC y la reciente jurisprudencia del Tribunal Supremo) la sanción en euros resultante puede resultar desproporcionada en relación a la efectiva dimensión de la conducta. Esto ocurre, principalmente, en el caso de empresas cuyo volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción representa una parte muy pequeña del volumen de negocios total (empresas multiproducto).

Es importante resaltar que no se tiene en cuenta a los efectos del ajuste de proporcionalidad la cuota de participación en la infracción –calculada como el cociente entre el VNMA durante la infracción de la empresa imputada y el VNMA total durante la infracción de todas las empresas que participaron en la conducta–, que se utiliza solo para individualizar la sanción.

Para asegurar que las sanciones se ajustan al principio de proporcionalidad, se estima un valor de referencia para cada empresa que se denomina límite de proporcionalidad, por encima del cual se considera que la sanción podría ser

desproporcionada. Este límite de proporcionalidad se calcula a partir de una estimación del beneficio ilícito que cada entidad infractora podría haber obtenido de su participación en la conducta bajo supuestos muy prudentes, y aplicándole un factor de disuasión[490].

Como ya se ha explicado, esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera que una multa podría ser desproporcionada. Si la multa en euros que se deriva del tipo sancionador que correspondería imponer a la empresa es superior al límite de proporcionalidad, la sanción en euros se ajusta a la baja hasta dicho límite de proporcionalidad.

Algunas de las empresas parecen entender que el hecho de que a una empresa se le realice o no el ajuste de proporcionalidad sobre la multa que correspondería imponerle depende exclusivamente de si la DC decide calificarla de empresa multiproducto o no de una manera que consideran arbitraria.

Sin embargo, lo que la DC razona, en línea con lo que esta Sala viene exponiendo en sus resoluciones, es que cuando la multa en euros que correspondería imponer a una empresa es superior al límite de proporcionalidad estimado para ella –según se ha explicado en los párrafos anteriores– es necesario realizar un ajuste a la baja de la sanción, y que normalmente esto sucede en el caso de empresas que tienen una actividad muy importante fuera del mercado afectado. En ningún caso la DC o esta Sala deciden qué empresas son multiproducto y qué empresas no, para a continuación realizar un ajuste de proporcionalidad a las que considere incluidas en el primer grupo.

Por tanto, en ningún caso pueden ser aceptadas las alegaciones de algunas empresas que piden ser consideradas como empresas multiproducto, ya que, para tales empresas, como para todas, se ha realizado una estimación del límite de proporcionalidad que determina si la sanción que les correspondería recibir podría ser o no desproporcionada. Si en algunos casos la DC no ajustó sus sanciones a la baja es porque las sanciones en euros resultantes de los tipos sancionadores determinados para ellas son inferiores a sus respectivos límites de proporcionalidad y, por tanto, tales sanciones no corren el riesgo de resultar desproporcionadas.

[490] Ver Fundamento Sexto sobre la determinación de la sanción.

c. Sobre la proporcionalidad de las sanciones propuestas

La mayoría de las empresas alegan que las sanciones impuestas carecen de proporcionalidad, tanto en sí mismas como en comparación, en cada caso, con el resto de empresas.

NEOPUL entiende que es absolutamente injustificable que se proponga un tipo sancionador del 6,3% (cártel de sistemas de electrificación en líneas de AVE), que es el mismo que se fija para nueve empresas con circunstancias diferentes. NEOPUL, alega, que no habría participado en el cártel con la misma intensidad, duración, cuota de mercado y grado de responsabilidad que otras empresas a las que se les aplica el mismo tipo inicial y, en algunos casos, un tipo final incluso menor.

ALSTOM considera que no está justificado que se le imponga una sanción del 9% de su facturación por su participación en el cártel de electromecánica ferroviaria, muy cerca del máximo previsto en la LDC del 10%, siendo dicha infracción la menos dañina y la de menor duración de las tres que se sancionan en este expediente. Más concretamente, no entiende que esté justificado que se impongan a COBRA y ELECNOR, por su participación en el cártel de electrificación en líneas de AVE (que considera de mayor gravedad), unos tipos sancionadores del 6,9% y 6,6% respectivamente, que además son finalmente reducidos a un 3,97% y un 1,38%.

EYM dice no entender cómo puede ser que el tipo sancionador para EYM sea del 6,3% para la infracción en tren convencional, siendo el mismo tipo aplicado a otras empresas cuya duración en la conducta es muy superior (por ejemplo, TELICE). Utiliza el mismo razonamiento respecto a la multa propuesta para la infracción en líneas de AVE.

TELICE, por su parte, considera que la DC ha infringido el principio de proporcionalidad por no haber tenido en cuenta que TELICE es una PYME con el VNMA más bajo de todas las empresas beneficiadas por el cártel de electrificación en líneas de tren convencional, su cuota de mercado es del 6,22%, la duración de su participación en la conducta es menor que la del resto de empresas, es una empresa multiproducto y el beneficio obtenido es mucho menor que el indicado por la DC. Además, cree que debería haberse tenido en cuenta que es una PYME, por lo que la multa no puede ser superior a las sanciones que se impongan a las grandes empresas, ya que el daño que pueden ocasionar tales empresas es mucho mayor.

En esta misma línea de argumentación, COMSA sostiene que el método utilizado por la DC implica sancionar de la misma forma a ALSTOM y ELECNOR, impulsores de los acuerdos, que a COMSA que habría tenido una participación mucho menor. Se imponen, según la empresa, tipos sancionadores prácticamente idénticos a todas las infractoras. Además, COMSA considera que es un error valorar la participación de cada empresa en la conducta en función de su VNMA, porque una empresa con un VNMA muy bajo podría perfectamente haber sido la impulsora de los acuerdos, mientras que una empresa que hubiese sido adjudicataria de muchas licitaciones (que tendría, por tanto, un VNMA elevado) podría haber participado sólo tangencialmente en los acuerdos. De esta forma, se sancionaría de la misma forma a líderes del cártel que hayan participado desde el primer al último día e impulsaron los acuerdos que a las empresas con una participación mucho menor, como ocurre en el caso de ALSTOM y ELECNOR, que son sancionadas con un tipo que es cerca de la mitad que el impuesto a COMSA.

INABENSA alega que no pueden tener el mismo reproche sancionador las empresas que han promovido y participado en todas las conductas infractoras que las empresas que no lo han hecho. Dice no entender cómo es posible que, teniendo una cuota de mercado y una duración más reducidas, la DC proponga para INABENSA y el resto de empresas tipos sancionadores que se encuentran en el mismo rango, con sólo un punto porcentual de variación, además de multas por un montante superior a otras empresas con un mayor VNMA, duración y entidad en la participación de la infracción.

ELECTRÉN, COBRA, SEMI y CYMI consideran que las sanciones propuestas por la DC son manifiestamente desproporcionadas en relación a su facturación anual en España en los mercados afectados, ya que estas empresas generan la mayor parte de su volumen de negocio en otros mercados, y además gran parte de su volumen de negocios se genera fuera de España. Esta práctica, aseguran, resulta contraria a la práctica habitual del Consejo, que para calcular el límite de proporcionalidad tiene en cuenta la proporción que representa el VNMA medio de la empresa durante la infracción en relación con su VNT.

INDRA alega que el contraste de la sanción que se le impone con las multas impuestas a otras empresas acredita la desproporción de la sanción. Compara las sanciones de este expediente con multas impuestas por esta Sala en anteriores expedientes, realizando esta comparación a través del ratio multa/VNMA.

ELECNOR, por último, no comprende por qué se le asigna un tipo sancionador del 6,3% por su participación en el cártel de electromecánica durante dos meses y con respecto a un único proyecto. En el caso de las otras dos infracciones, no entiende qué lleva a la DC a imponer tipos más bajos a otras empresas.

Respuesta de la Sala

Las sanciones propuestas por la DC han sido debidamente individualizadas para cada empresa en función de su efectiva participación en la conducta, estimada a partir de su participación en el volumen de negocios total afectado por cada infracción. De esta forma, se tiene en cuenta tanto la duración de la participación de cada una como la intensidad de esta participación.

Sin embargo, individualizar no significa que las sanciones deban guardar una proporción exacta con la participación de cada empresa en el VNMA total de cada infracción, ya que independientemente de ésta, han de valorarse la gravedad y características de la infracción en su conjunto, de forma que todas las empresas que hayan participado en la conducta deben ser sometidas a un reproche sancionador mínimo por el mero hecho de haber sido parte de una conducta de una determinada gravedad. Para ello, se determina un tipo sancionador general, que refleja la gravedad y características de la infracción en su conjunto, sin entrar a valorar todavía la concreta participación de cada empresa, y que constituye un tipo sancionador mínimo para todas las empresas implicadas (independientemente de que a alguna de ellas le pueda ser aplicable una circunstancia atenuante de las previstas en el artículo 64.1.g de la LDC).

De este modo, algunas de las empresas que alegan que tener un tipo sancionador del 6,3% (en los cárteles de sistemas de electrificación de líneas AVE y tren convencional) sería excesivo, están sujetas al tipo sancionador mínimo para tales infracciones, es decir, se ha tenido en cuenta que su participación ha sido menos relevante.

Cabe subrayar que este método de determinación de sanciones, que ha sido utilizado por la Sala desde la STS de 29 de enero de 2015, ha sido confirmado por la Audiencia Nacional en varias sentencias recientes[491].

Alguna de las empresas, incluso, compara las diferentes sanciones teniendo en cuenta la cuantía en euros en vez del tipo sancionador, lo cual no es en absoluto

[491] Véase, a modo de ejemplo, Sentencia de la Audiencia Nacional (Sala de lo Contencioso-Administrativo, Sección 6ª). Recurso núm. 348/2017 de 10 de julio de 2018.

relevante puesto que la sanción dependerá del volumen de negocios total de la empresa en el año anterior al de imposición de la sanción, sobre el que se aplica el tipo sancionador.

Conviene detenerse en las alegaciones de INDRA, que compara entre sí las sanciones impuestas en diferentes expedientes y a diferentes empresas, haciéndolo además a partir de la *ratio* multa/VNMA. A este respecto, debe recordarse que las sanciones impuestas en diferentes expedientes no son comparables entre sí. En este sentido, el Tribunal General de la Unión Europea, en su sentencia de 16 junio 2011 en el asunto T-240/07, Heineken Nederland, declaró que las decisiones anteriores de la autoridad de competencia no sirven de marco para las multas relativas a otros asuntos:

"(347) El Tribunal de Justicia ha declarado reiteradamente que la práctica seguida anteriormente por la Comisión en sus decisiones no sirve de marco jurídico a las multas en materia de competencia, y que decisiones relativas a otros asuntos únicamente tienen carácter indicativo en lo referente a la posible existencia de una discriminación, ya que resulta poco probable que las circunstancias que caracterizaban tales decisiones –como puedan ser los correspondientes mercados, productos, empresas y períodos– sean idénticas (véase la sentencia Erste Group Bank y otros/Comisión [TJCE 2009, 291], citada en el anterior apartado 314, apartado 233, y la jurisprudencia citada).

(350) Es necesario recordar en este sentido que, por una parte, la Comisión aprecia la gravedad de las infracciones en función de un gran número de factores que no se encuentran recogidos en una lista taxativa o exhaustiva de criterios que deban tenerse en cuenta y que, por otra parte, no está obligada a aplicar una fórmula matemática precisa, independientemente de que se trate del importe total de la multa impuesta o de su división en diferentes elementos (véase la sentencia del Tribunal de 13 de enero de 2004 [TJCE 2004,18], JCB Service/Comisión, T-67/01, Rec. p. II-49, apartados 187 y 188, y la jurisprudencia citada).

(351) Habida cuenta de lo anterior, la comparación directa entre las multas impuestas a los destinatarios de dos decisiones relacionadas con infracciones distintas conllevaría el riesgo de desnaturalizar las funciones específicas que cumplen las diferentes etapas del cálculo de una multa. En efecto, los importes finales de las multas reflejan las circunstancias

específicas que concurrían en cada práctica colusoria y la evaluación realizada en el correspondiente supuesto"

Además, la comparación que realiza utilizando como referencia la relación entre multa y VNMA se corresponde con el método de determinación de sanciones anulado por el Tribunal Supremo en la ya mencionada sentencia de enero de 2015. Actualmente, de acuerdo con la LDC y la jurisprudencia, la multa se fija dentro del arco sancionador que transcurre entre el 0% y el 10% del volumen de negocios total de la empresa en el año anterior al de imposición de la sanción, sin perjuicio de que se tenga en cuenta el volumen de negocios de la empresa en el mercado afectado a efectos de modulación de la sanción y de su adecuación al principio de proporcionalidad.

Por último, cabe resaltar que TELICE asegura que según la doctrina del Tribunal General de la Unión Europea (TGUE), en el caso de que concurran varias empresas implicadas en una misma infracción el importe de la multa impuesta a una empresa mediana o pequeña no podrá ser superior, en porcentaje de volumen de negocios, al de una empresa más grande[492]. Por este motivo, TELICE considera que la DC debería haber tenido en cuenta su condición de PYME y haberle impuesto una menor multa por ello.

No comparte tal apreciación esta Sala. La Sentencia del TGUE en el asunto Westfalen Gassen Nederland/Comisión, que TELICE menciona en su escrito, dice lo siguiente:

"*Seguidamente, hay que indicar que el artículo 15, apartado 2, del Reglamento n° 17* ***tampoco exige que****, **en el supuesto de que se impongan multas a varias empresas implicadas en una misma infracción,** **el importe de la multa impuesta a una empresa pequeña o mediana no sea superior**, **en porcentaje de volumen de negocios, al de las impuestas a las empresas más grandes**. En realidad, de dicho precepto se desprende que, tanto en el caso de las empresas pequeñas o medianas como en el de las de mayor tamaño, procede tener en cuenta, para calcular el importe de la multa, la gravedad y la duración de la infracción.* ***En la medida en que la Comisión imponga a cada una de las empresas implicadas en la misma infracción una multa que esté justificada en función de la gravedad y en la duración***

[492] Hace referencia a las sentencias del TGUE de 5 de diciembre de 2006, Westfalen Gassen Nederland/Comisión, T-303/02, Rec. P. II-4567, apartado 174, y de 28 de abril de 2010, Gütermann y Zwicky/Comisión, T-456/05 y T-457/05, Rec. P. II-1443, apartado 280.

> ***de la infracción, no puede reprochársele que las cuantías de las multas de algunas de ellas sean superiores, en porcentaje del volumen de negocios, a las de las otras empresas*** *(sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 20 de marzo de 2002, Dansk Rørindustri/Comisión, T-21/99, Rec. p. II-1681, apartado 203).*" (Énfasis añadido)

Por tanto, la CNMC no tiene la obligación de imponer una multa inferior a las PYME por el mero hecho de serlo, sino que el tipo sancionador tendrá que determinarse a partir de los criterios del artículo 64 de la LDC y teniendo en cuenta la concreta de participación de la empresa, independientemente de su volumen de negocios, que ya actúa como un límite de la sanción de acuerdo con el artículo 63.1 de la LDC.

No obstante, el tipo sancionador que la DC propone aplicar a TELICE es el menor dentro de la infracción en la que esta empresa participa.

d. Sobre el límite del 10% del volumen de negocios total en el año anterior al de imposición de la sanción

INABENSA, ELECTRÉN, SEMI, CYMI y ELECNOR consideran que la suma de las sanciones que se proponen en la propuesta de resolución por su participación en las diferentes infracciones no puede en ningún caso superar el 10% de su volumen de negocios total en el año anterior al de imposición de la sanción. Esta práctica resultaría, según las infractoras, desproporcionada y confiscatoria.

Respuesta de la Sala

El artículo 63.1.c de la LDC establece que las infracciones muy graves serán sancionadas con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa, sin establecer ningún límite a la suma de las posibles múltiples infracciones de una empresa.

En este expediente se sancionan tres infracciones diferentes que tienen lugar en tres mercados afectados distintos, por lo que esta Sala considera que cada multa debe determinarse según lo establecido en los artículos 63 y 64 de la LDC, independientemente de la tramitación de las infracciones en un único expediente, de cuántas veces sea sancionada cada una de las empresas y de la

cuantía de la suma de las multas que les sean impuestas por distintas infracciones.

Ello es concordante con la jurisprudencia del Tribunal General de la Unión Europea, que en su Sentencia de 6 de junio de 2014 (Asunto T-27/10 (AC-Treuhand vs Comisión Europea) ha señalado que:

> *(231) y (232): "Así pues, la Comisión puede constatar en una sola decisión dos infracciones distintas e imponer dos multas cuyo importe total supere el límite máximo del 10% fijado en el artículo 23, apartado 2, del Reglamento 1/2003, siempre que el importe de cada multa no supere ese límite" y "En efecto, para la aplicación del límite máximo del 10 % es irrelevante que se sancionen distintas infracciones de las normas de competencia de la Unión en un procedimiento único o en procedimientos separados, no coincidentes en el tiempo, ya que el límite superior del 10 % se aplica a cada infracción del artículo 81 CE (sentencia del Tribunal de 8 de octubre de 2008, SGL Carbon/Comisión, T-68/04, Rec. p.II-2511, apartado 132)"*[493].

No obstante, el Consejo de la CNMC puede decidir, por motivos de proporcionalidad, que en algunas ocasiones procede modular las sanciones de una empresa que es sancionada en el mismo expediente por varias infracciones, como ha hecho en otros expedientes anteriores.

e. Sobre el volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA)

ISOLUX, COMSA, INABENSA, ELECTRÉN, COBRA, SEMI, CYMI, CITRACC y ELECNOR alegan que el VNMA que la DC debería haber utilizado es el correspondiente al importe adjudicado a cada una de las licitaciones afectadas por el cártel y no el del mercado afectado en su totalidad.

Respuesta de la Sala

La decisión de la DC de tomar el VNMA total sin limitarse a las licitaciones concretas es razonable porque el mercado afectado por la infracción no puede limitarse a las ventas relacionadas exclusivamente con las licitaciones objeto de los acuerdos anticompetitivos, ya que los efectos de estas conductas producen

[493] En el mismo sentido, véase la Sentencia del Tribunal General de 27 de junio de 2012, asunto T-439/07 (cremalleras y cierres metálicos).

una distorsión general de los precios no solo en las licitaciones directamente afectadas, sino en los tres mercados afectados en su totalidad, alejándolos de los que hubieran estado vigentes en el mercado en ausencia de la infracción y sirviendo, además, de referencia para licitaciones futuras.

Sin embargo, procede admitir la alegación de CITRACC sobre la incorrección del VNMA utilizado para el cálculo de su propuesta de sanción. La empresa alega que aportó dos cifras diferentes, una de 8.559.441 euros correspondiente a trabajos ejecutados y facturados por CITRACC y otra de 26.311.241 euros que se corresponde con la información requerida por la DC, y que incluía los mencionados 8.559.441 euros. La DC sumó ambas cifras por lo que el VNMA utilizado (34.870.732 euros) sobrestima la participación de CITRACC en la conducta. Para el cálculo de la sanción final esta Sala utiliza, por tanto, la cifra de 26.311.241 euros.

5.9. Alegaciones en relación con la propuesta de sanción a las personas físicas elaborada por la DC

a. Sobre la falta de motivación de las sanciones propuestas

Varios de los directivos consideran que las sanciones que la DC propone carecen de motivación suficiente, toda vez que la metodología empleada no es transparente.

Para los ciados directivos, la DC se separa de la metodología empleada habitualmente por el Consejo para el cálculo de sanciones a personas físicas.

Por otro lado, los directivos alegan que la multa debería estar calculada en relación con un tipo porcentual, tal y como ocurre con las empresas.

Respuesta de la Sala

La DC indica en los párrafos 674, 681 y 692 de la PR los criterios que se han tenido en cuenta para la determinación de la propuesta de sanción de los directivos. El párrafo 692 de la PR indica lo siguiente:

> "*[…] para la determinación de la sanción han de tenerse en cuenta criterios objetivos, como la gravedad y demás rasgos característicos de la infracción, que se concretan en el tipo sancionador impuesto a sus empresas y adicionalmente, criterios subjetivos, como la duración de la participación de cada directivo, su nivel jerárquico dentro de la organización y la conducta acreditada.*"

Es decir, para determinar la propuesta de las sanciones a directivos, se han tenido en cuenta en primer lugar los criterios objetivos, entre los que cabe destacar la gravedad y otros rasgos característicos de la infracción, que se obtienen mediante la comparación entre el tipo sancionador impuesto a las empresas para las que trabajan y el límite legal máximo para las sanciones a empresas establecido en el artículo 63.1 de la LDC.

Después se procede a la individualización de la sanción en función de los criterios subjetivos.

Entre los criterios subjetivos que se pueden tener en cuenta destacan la duración de la participación de cada directivo (que puede ser distinta de la duración de la infracción de su empresa) y el nivel jerárquico de su puesto dentro de la organización, del que depende su capacidad de decisión y por tanto su mayor o menor responsabilidad.

La información aportada por la DC para el cálculo de las sanciones resulta adecuada, suficiente y motivada y acorde con la jurisprudencia, que ha señalado que para el cálculo de las sanciones en materia de defensa de la competencia no es necesario especificar el peso concreto que tienen los criterios objetivos a la hora de cuantificar la sanción, ni tampoco detallar cómo afecta la duración a la cuantía final de la misma. Véase en este sentido la sentencia del Tribunal de Justicia de la Unión Europea de 22 de octubre de 2015 (Caso AC-Treuhand/Comisión) que señala lo siguiente:

> *"A la hora de fijar el importe de la multa en caso de infracción de las normas en materia de competencia, la Comisión cumple su obligación de motivación cuando indica en su decisión los elementos de apreciación que le han permitido determinar la gravedad de la infracción, así como su duración, sin que esté obligada a indicar los datos numéricos relativos al método de cálculo de la multa".*

Por su parte, la Audiencia Nacional ha considerado en diversas sentencias recientes que el método de determinación de sanciones a empresas que la CNMC ha venido aplicando desde la sentencia del 29 de enero de 2015 del Tribunal Supremo –método que se aplica en este expediente– estaría suficientemente motivado al detallar los criterios utilizados sin que sea necesaria una explicación pormenorizada del cálculo numérico[494].

[494] Véanse las Sentencias de la AN de abril de 2018 (rec.363/2016), de 10 de junio de 2018 (rec. 348/2017) y 19 de octubre de 2018 (rec. 721/2017).

Finalmente, en relación con la alegación consistente en la posibilidad de aplicar a la sanción de las personas físicas una metodología basada en un tipo porcentual de referencia tal como sucede con las empresas, es necesario señalar que en el artículo 63.2 de la LDC se señala que el límite máximo imponible a las personas físicas no se presenta como un tipo sancionador que se aplica a una magnitud de referencia (como sucede con las empresas), sino como una cantidad fijada en euros, por lo que la sanción final se presenta en el mismo formato.

b. Sobre la proporcionalidad de las sanciones propuestas

Varios de los directivos sancionados consideran que la propuesta de sanción no tiene en cuenta el grado de participación real y efectiva de los directivos en las conductas por lo que, ante una participación menor en comparación con otros directivos la sanción resulta superior. Asimismo, consideran que el factor corrector que se tiene en cuenta al calcular la cuantía de las multas a las empresas debería aplicarse también a los directivos de las mismas.

Por otro lado, gran parte de los directivos consideran que las sanciones propuestas por la DC resultan desproporcionadas al sobrepasarse por acumulación el límite de 60.000 euros.

Respuesta de la Sala

El importe final de la sanción de cada directivo depende de la valoración conjunta del tipo sancionador de la empresa, la duración de la participación del directivo, su nivel jerárquico y, en su caso, otras características relacionadas con la intensidad de su participación. Para poder realizar una comparación correcta entre las diferentes sanciones a los directivos habría que comparar todos los factores considerados.

Por eso, la comparación directa de las sanciones en euros de los directivos difícilmente permite extraer conclusiones sobre su proporcionalidad sin realizar un análisis pormenorizado de todos los factores que se han tenido en cuenta. En este caso, además, la comparación se ve dificultada por la aplicación a algunos directivos de la Ley 16/89 en vez de la LDC vigente, así como por la consideración de la multa agregada de las tres infracciones incluidas en este expediente.

En lo que se refiere a la aplicación a los directivos del factor corrector que se utiliza para el cálculo de la sanción a las empresas, es preciso indicar que el

ajuste de proporcionalidad a las empresas persigue evitar que la sanción en euros de cada empresa –que se deriva del tipo sancionador– sea desproporcionada respecto de la efectiva dimensión de su infracción, lo que puede suceder debido a que el tipo sancionador se aplica al volumen de negocios total de la empresa. Esta posible falta de proporcionalidad no existe para los directivos ya que sus multas se fijan dentro de un intervalo sancionador definido en euros y no en relación a un tipo porcentual.

Finalmente, en relación con las alegaciones que argumentan que las sanciones impuestas son desproporcionadas porque la suma total de las mismas supera el límite de 60.000 euros establecido en el artículo 63.2 de la LDC, cabe señalar que cada infracción debe llevar aparejada una multa hasta el límite que marca cada ley de aplicación. Sin embargo, el Consejo de la CNMC puede decidir, por motivos de proporcionalidad, atenuar alguna de las sanciones impuestas a los directivos cuando son sancionados por varias infracciones en un mismo expediente y se considera que el objetivo de disuasión ya ha sido alcanzado con una o varias de las sanciones impuestas.

5.10. Solicitud de prueba

El artículo 51.1 de la LDC dispone que el Consejo de la CNMC podrá ordenar, de oficio o a instancia de algún interesado, la práctica de pruebas distintas de las ya practicadas ante la Dirección de Competencia en la fase de instrucción, así como la realización de actuaciones complementarias con el fin de aclarar cuestiones precisas para la formación de su juicio en la toma de decisión.

Esta Sala considera pertinente incorporar al expediente todos los documentos nuevos aportados por las partes junto con sus escritos de alegaciones a la propuesta de resolución, si bien dichos documentos no aportan valor añadido respecto a la información que ya obraba en el expediente y en función de la cual se han considerado acreditados los hechos objeto de investigación y la imputación realizada respecto de las entidades incoadas, por lo que carecen de virtualidad para modificar la valoración realizada por la Dirección de Competencia y que esta Sala comparte en los términos indicados en el fundamento cuarto.

Asimismo, esta Sala rechaza la admisión de las siguientes pruebas propuestas por las empresas y directivos:

- Don Alberto Cerdeño Gómez: se rechaza la prueba testifical consistente en tomar declaración a D. Antonio Valiente Ballesteros, y la prueba

documental consistente en solicitar a INDRA información sobre el organigrama de la empresa y la inclusión del citado directivo en el expediente de regulación de empleo realizado por la empresa en el año 2016.

- Don Leopoldo Olea Muriel: se rechaza la prueba documental consistente solicitar las actas del proceso de investigación interno de SIEMENS a trabajadores de la citada empresa y la prueba consistente en un careo con (directivo de Siemens).

- COMSA: se rechaza la prueba consistente en solicitar a ALSTOM una declaración sobre la no participación de COMSA en los repartos de licitaciones del año 2013.

- INABENSA: se rechaza la prueba consistente en solicitar a SIEMENS un informe jurídico sobre la constitución de la UTE AVE ENERGÍA y la prueba consistente en un careo entre dos directivos de SIEMENS. Asimismo, se rechaza la apertura de un plazo en esta fase para la elaboración de un informe pericial para demostrar el escaso volumen de negocios de la citada empresa.

- CYMI, ELECTRÉN, COBRA y SEMI: se rechaza la prueba solicitada por estas empresas consistente en la realización de un informe económico elaborado por un experto independiente en el que se analicen los motivos de lógica económica que llevan a las citadas empresas a constituir UTE conjuntamente con competidores.

Las citadas pruebas no aportan, a juicio de esta Sala, un valor añadido para el análisis y valoración de las conductas aquí sancionadas.

5.11. Solicitud de vista

Varias empresas han solicitado la celebración de vista oral en aplicación del artículo 51.3 de la LDC.

Al respecto, cabe señalar que la vista oral ante la Sala del Consejo que viene prevista en el artículo 51.3 de la LDC se configura como una potestad discrecional del Consejo, que la puede acordar "*cuando la considere adecuada para el análisis y enjuiciamiento del objeto del expediente*" (art. 19.1 RDC).

El Consejo, teniendo en cuenta este carácter potestativo de la vista oral, ha decido no acceder a la solicitud de celebración de vista por no considerarlo

necesario para la valoración del asunto, sin que de esta negativa pueda derivarse ningún tipo de indefensión.

5.12. Confidencialidad

Las siguientes empresas han solicitado la confidencialidad de determinada información aportada en sus escritos de alegaciones a la propuesta de resolución:

- EYM ha solicitado en su escrito de alegaciones la confidencialidad del volumen de negocios del mercado afectado y otros mercados distintos en los que opera la citada empresa, así como el porcentaje de su volumen de negocio fuera de España (párrafos 93 y 95 folio 38557).

  La citada empresa ha presentado una versión confidencial y otra pública en la que censura los citados datos. Esta Sala estima la solicitud de EYM y declara confidencial la versión confidencial de su escrito de alegaciones que consta en los folios 38535 a 38562.

- TELICE y FUENTEBLANDOR han solicitado la confidencialidad de varios documentos relativos a la facturación de distintos proyectos en los que ha participado TELICE (folios 38745 y 38746 a 38748 y folios 38841 a 38843 y 38844).

  Esta Sala declara confidenciales los citados documentos por contener información comercial de la empresa.

- COMSA solicita la confidencialidad de los documentos 1 (folio 38904), 2 (38905 a 38906) y 3 (38907 a 38909).

  Los documentos 1 y 2 se refieren a información pública que consta en el expediente, por lo que no procede declarar su confidencialidad. Por otro lado, sí procede declarar la confidencialidad del documento 3 por referirse a correos electrónicos intercambiados entre las empresas que no han sido hecho públicos.

- CITRACC ha solicitado la confidencialidad de los anexos 1 (folios 39881 a 39886), 2 (folios 39887 a 40012) y 3 (folios 40013 a 40054) a su escrito de alegaciones por contener información de carácter estratégica de la empresa.

  Esta Sala, tras analizar la citada información, considera que la misma contiene datos de carácter comercial y estratégicos de la empresa que

merecen la consideración de información confidencial. Se declaran, por tanto, confidencial los anexos citados.

- INDRA ha solicitado la confidencialidad de un correo interno de la compañía sobre su política de cumplimiento normativo que consta en el escrito de alegaciones y en un anexo al mismo. La citada empresa ha presentado una versión pública y otra confidencial de su escrito de alegaciones y una versión pública y otra confidencial del anexo que contiene el citado correo electrónico.

  Tras analizar la citada información se declara confidencial la versión confidencial del escrito de alegaciones (folios 40067 a 40171) y el anexo contenido en el folio 40301.

- ELECNOR ha solicitado la confidencialidad de ciertos datos relativos a la oferta presentada en el proyecto Follo Line (folios 40499 y 40509). La citada empresa ha presentado dos versiones del escrito de alegaciones. Tras analizar la citada información, esta Sala declara confidencial la versión confidencial del escrito de alegaciones contenida en los folios 40437 a 40525.

Finalmente, varias empresas han solicitado la confidencialidad de la información relativa al volumen de negocios total correspondiente al año 2018 requerida por esta Sala para el cálculo de la sanción a imponer a las empresas. En relación con ello, esta Sala considera que la citada información, además de tener carácter público dado que es información que consta o constará en los registros públicos correspondientes, es una información necesaria para el cálculo de la sanción y que refleja el cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 63 de la LDC que condiciona el cálculo de la misma al porcentaje del volumen de negocios total de la empresa del año anterior, por lo que no procede declarar la confidencialidad de la misma.

SEXTO. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN

6.1. Consideraciones previas

De acuerdo con lo expuesto en el fundamento de derecho segundo de la presente resolución, a efectos del cálculo de la sanción que corresponda imponer a las empresas, resulta de aplicación la Ley 15/2007.

Esta Sala ya ha manifestado que las prácticas analizadas en este expediente constituyen tres infracciones únicas y continuadas, de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE.

a) Cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad.

b) Cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional.

c) Cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.

En relación con la calificación jurídica de las infracciones, el artículo 62.4.a) de la LDC considera infracción muy grave el desarrollo de conductas colusorias tipificadas en el artículo 1 de la Ley que consistan en cárteles u otros acuerdos, decisiones o recomendaciones colectivas, prácticas concertadas o conscientemente paralelas entre empresas competidoras entre sí, reales o potenciales.

Todas las infracciones, por tanto, deben tener la calificación de muy graves.

En lo que se refiere al importe de las sanciones, el apartado c) del artículo 63.1 señala que las infracciones muy graves podrán ser castigadas con multa de hasta 10 por ciento del volumen de negocios total de la empresa infractora en el ejercicio inmediatamente anterior al de la imposición de la multa.

De conformidad con la reiterada jurisprudencia del Tribunal Supremo, a partir de la sentencia de 29 de enero de 2015 (Recurso 2872/2013), dicho porcentaje ha de aplicarse sobre el volumen total de negocio de la empresa en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la sanción, debiendo graduarse las multas conforme a lo dispuesto en el artículo 64 de la LDC y atendiendo a su finalidad disuasoria y al principio de proporcionalidad.

6.2. Análisis de los criterios del artículo 64 de la LDC

Según señala el artículo 64.1 de la LDC el importe de las sanciones se fijará atendiendo, entre otros, a los siguientes criterios: la dimensión y características del mercado afectado por la infracción; la cuota de mercado de la empresa o

empresas responsables; el alcance de la infracción; la duración de la infracción; el efecto de la infracción sobre los derechos y legítimos intereses de los consumidores y usuarios o sobre otros operadores económicos; los beneficios ilícitos obtenidos como consecuencia de la infracción; las circunstancias agravantes y atenuantes que concurran en relación con cada una de las empresas responsables.

A continuación, procede analizar, de manera individualizada para cada infracción, los criterios para el cálculo de la sanción previstos en el artículo 64 de la LDC de cara a obtener las sanciones que corresponden a cada empresa por su responsabilidad en cada una de las infracciones referidas.

En atención a las particulares de la presente resolución, en la que se valoran y se sancionan tres infracciones únicas y continuadas, es conveniente analizar, en primer lugar, los criterios sancionadores aplicables a las empresas del cártel de reparto de contratos en el mercado de electrificación de líneas de alta velocidad. Ello responde a la necesidad de asegurar simultáneamente los principios de disuasión y proporcionalidad de las sanciones cuando hay varias infracciones en el mismo expediente, lo que requiere empezar por la infracción cuya dimensión –en términos de la facturación total en el mercado afectado durante la conducta– es mayor, lo que permitirá valorar posteriormente el nivel de sanciones necesario en el resto de las infracciones para alcanzar simultáneamente la necesaria disuasión y proporcionalidad.

6.2.1. Cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad

Se trata de una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en la adopción de acuerdos para el reparto de contratos públicos para la fabricación, suministro, instalación, mantenimiento y reparación de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, licitados principalmente por ADIF.

En relación con las características del mercado afectado (art. 64.1.a de la LDC), como ya ha quedado dicho en la presente resolución, la infracción se ha llevado a cabo en el mercado de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad en España.

Por otro lado, el ámbito geográfico en que se han desarrollado las conductas (art. 64.1.c) es el mercado nacional, con afectación al comercio intracomunitario.

Aunque no se dispone de datos fidedignos sobre cuotas individuales del mercado relevante, la información que obra en el expediente permite concluir que las empresas participantes en este cártel representan conjuntamente la mayor parte de las principales empresas activas en este mercado en España (art. 64.1.b).

En este mercado, se han acreditado acuerdos de reparto en relación con 24 licitaciones, con un presupuesto total de licitación de 1.108.946.332 euros, siendo el importe de adjudicación de las mismas de 837.836.625 euros (art. 64.2.c).

La conducta ha tenido lugar desde abril de 2008 hasta marzo de 2016 (art. 64.1.d), independientemente de la concreta participación de cada empresa, que se valorará debidamente.

Los acuerdos objeto de la sanción fueron efectivamente aplicados, habiendo quedado acreditado su seguimiento y ejecución, generando efectos en el mercado afectado (art. 64.1.e) consistentes en la eliminación de la incertidumbre entre las empresas imputadas a la hora de establecer su estrategia comercial, eliminando así gran parte de la competencia en perjuicio de los órganos convocantes de las licitaciones, principalmente ADIF, y obteniendo importes de adjudicación superiores a los que hubiesen obtenido en ausencia del cártel.

Además, debe tenerse en cuenta a la hora de valorar la conducta que las licitaciones afectadas por el cártel fueron licitaciones convocadas por operadores públicos, por lo que se han encarecido los servicios licitados con el consecuente perjuicio para las arcas públicas, debido a la reducción tanto del número de ofertas presentadas como de los descuentos ofertados.

Los anteriores criterios permiten realizar una valoración general de la infracción de cara a su sanción que se traduce en un tipo sancionador general del 6,0%.

En la tabla siguiente se recoge la duración individual, el volumen de negocios del mercado afectado por cada empresa, así como el porcentaje de participación de cada una de ellas en el total del volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) durante la infracción:

Empresa	Duración de la conducta	Volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA, €)	Participación en el VNMA total de la infracción (%)
COBRA	Abril 2008 – Marzo 2016	170.207.640	17,5

CYMI	Mayo 2010 – Mayo 2014	22.957.753	2,4
ELECNOR	Abril 2008 – Marzo 2016	106.613.100	11,0
ELECTREN	Abril 2008 – Marzo 2016	95.228.228	9,8
INABENSA	Mayo 2010 Marzo 2016	66.143.081	6,8
ISOLUX	Mayo 2010 Mayo 2014	70.545.301	7,3
SEMI	Abril 2008 – Marzo 2016	155.096.939	16,0
SIEMENS	Mayo 2010 – Marzo 2016	130.325.002	13,4
CITRACC	Mayo 2010 – Abril 2014	34.870.732	3,6
EYM	Mayo 2010 – Abril 2014	18.707.600	1,9
ALSTOM	Mayo 2010 – Marzo 2016	53.336.710	5,5
COMSA	Mayo 2010 – Abril 2014	22.963.157	2,4
NEOPUL	Mayo 2010 – Abril 2014	23.705.076	2,4

En esta infracción no se ha apreciado la concurrencia de circunstancias agravantes o atenuantes.

Teniendo en cuenta todas las circunstancias expuestas, esta Sala considera que corresponde imponer a las entidades infractoras los siguientes tipos sancionadores totales:

Empresa	Volumen de negocios total en 2018[495] (VNT, €)	Tipo sancionador (% del VNT)
COBRA	974.035.000	6,7
CYMI	59.377.376	6,0
ELECNOR	1.315.285.389	6,3
ELECTREN	36.209.176	6,3
INABENSA	146.233.000	6,1
ISOLUX	65.583.000	6,1

[495] CITRACC, EYM e ISOLUX no disponen de las cifras de negocio del año 2018, por lo que se utiliza el volumen de negocios de 2017. COMSA aporta la facturación correspondiente únicamente a España (folios 41900-41903) por lo que se utiliza la cifra que aparece reflejada en sus cuentas anuales de 2017, que son las últimas publicadas.

SEMI	184.786.659	6,6
SIEMENS	698.799.496	6,5
CITRACC	6.417.778	6,0
EYM	5.979.000	6,0
ALSTOM	466.647.000	6,0
COMSA	153.804.000	6,0
NEOPUL	12.706.025	6,0

Estos tipos sancionadores son adecuados a la gravedad y características de la infracción de las empresas. Sin embargo, en ocasiones la aplicación de ese porcentaje al volumen de negocios total de la empresa podría conducir a una sanción en euros que resultase desproporcionada en relación con la efectiva dimensión de la conducta anticompetitiva.

Para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad es necesario llevar a cabo una estimación del beneficio ilícito que cada entidad infractora podría haber obtenido de la conducta bajo supuestos muy prudentes, y aplicarle un factor incremental de disuasión[496]. Esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera que la multa podría resultar desproporcionada.

En el caso de COBRA, CYMI, ELECNOR, INABENSA, SIEMENS, ALSTOM y COMSA, las sanciones en euros que les corresponden según los tipos sancionadores determinados anteriormente son superiores al valor de referencia estimado para cada una de ellas, por lo que las multas se ajustan a la baja para evitar que resulten desproporcionadas.

Sin embargo, para el resto de empresas participantes en esta infracción, el valor de referencia estimado es sustancialmente superior a las sanciones en euros que les corresponden como resultado de aplicar el tipo sancionador determinado para cada una a sus respectivos volúmenes de negocios totales en 2018. Por tanto, puede descartarse que sean desproporcionadas en relación con la efectiva dimensión de la conducta y no requieren de ningún ajuste.

[496] Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, como el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad precio de la demanda en el mercado relevante. Los supuestos que se han asumido se basan en datos de las propias empresas infractoras o en bases de datos públicas referidas al mercado relevante, como la de los ratios sectoriales de empresas no financieras del Banco de España.

Por estas razones, las sanciones que corresponde imponer a las empresas participantes en esta infracción son las siguientes:

Empresa	Sanción (€)
COBRA	21.200.000
CYMI	2.800.000
ELECNOR	13.300.000
ELECTREN	2.281.178
INABENSA	8.200.000
ISOLUX	4.000.563
SEMI	12.195.919
SIEMENS	16.200.000
CITRACC	385.067
EYM	358.740
ALSTOM	6.600.000
COMSA	2.800.000
NEOPUL	762.362

6.2.2. Cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional

Se trata de una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en la adopción de acuerdos para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas ferroviarias de tren convencional.

En relación con las características del mercado afectado (art. 64.1.a de la LDC), como ya ha quedado dicho en la presente resolución, la infracción se ha llevado a cabo en el mercado de mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de tren convencional en España.

Por otro lado, el ámbito geográfico en que se han desarrollado las conductas (art. 64.1.c) es el mercado nacional, con afectación al comercio intracomunitario.

Aunque no se dispone de datos fidedignos sobre cuotas individuales del mercado relevante, la información que obra en el expediente permite concluir que las

empresas participantes en este cártel representan conjuntamente la mayor parte de las principales empresas activas en este mercado en España (art. 64.1.b).

La conducta ha tenido lugar desde mayo de 2002 hasta noviembre de 2016 (art. 64.1.d), independientemente de la concreta participación de cada empresa, que se valorará de cara a la individualización de la sanción.

Gran parte de los acuerdos fueron efectivamente aplicados, habiendo quedado acreditado su seguimiento y ejecución, generando efectos en el mercado afectado (art. 64.1.e) consistentes en la eliminación de la incertidumbre entre las empresas imputadas a la hora de establecer su estrategia comercial, eliminando así gran parte de la competencia en perjuicio de los órganos convocantes de las licitaciones, principalmente ADIF, y obteniendo importes de adjudicación superiores a los que hubiesen obtenido en ausencia del cártel.

En este mercado, los acuerdos entre las empresas se llevaron a la práctica con un seguimiento continuo que se realizaba tanto en las reuniones presenciales de la "mesa" como a través de la elaboración de tablas de reparto que se intercambiaban las empresas (art. 64.2.c). Las empresas han adoptado acuerdos en relación con, al menos, 239 licitaciones, de las que 173 resultaron finalmente adjudicadas y ganadas por empresas del cártel, con un importe total repartido entre las empresas de 134.892.642 euros.

Además, debe tenerse en cuenta a la hora de valorar la conducta que las licitaciones afectadas por el cártel fueron licitaciones convocadas por operadores públicos, por lo que se han encarecido los servicios licitados con el consecuente perjuicio para las arcas públicas, debido a la reducción tanto del número de ofertas presentadas como de los descuentos ofertados.

Los anteriores criterios permiten realizar una valoración general de la infracción de cara a su sanción que se traduce en un tipo sancionador general del 6,0%.

En la tabla siguiente se recoge la duración individual, el volumen de negocios del mercado afectado por cada empresa, así como el porcentaje de participación de cada una de ellas en el total del volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) durante la infracción:

Empresa	Duración de la conducta	Volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA, €)	Participación en el VNMA total de la infracción (%)
COBRA	Mayo 2002 – Septiembre 2014	44.610.987	12,1

CYMI	Mayo 2002 - Mayo 2014	87.019.471	23,5
ELECNOR	Mayo 2002 – Noviembre 2016	52.294.800	14,1
ELECTREN	Mayo 2002 – Noviembre 2016	75.299.713	20,4
INABENSA	Mayo 2002 – Septiembre 2014	47.829.947	12,9
SEMI	Mayo 2002 – Noviembre 2016	42.961.128	11,6
SIEMENS	Mayo 2002 – Septiembre 2014	5.146.060	1,4
EYM	Octubre 2013 – Septiembre 2014	0	0,0
ALSTOM	Octubre 2013 – Septiembre 2014	10.173.805	2,8
TELICE	2012 – Septiembre 2014	4.511.402	1,2

En la presente infracción no concurre ninguna circunstancia agravante o atenuante.

Teniendo en cuenta todas las circunstancias expuestas, esta Sala considera que corresponde imponer a las entidades infractoras los siguientes tipos sancionadores totales:

Empresa	Volumen de negocios total en 2018[497] (€)	Tipo sancionador que le corresponde (%)
COBRA	974.035.000	6,5
CYMI	59.377.376	6,6
ELECNOR	1.315.285.389	6,6
ELECTREN	36.209.176	7,0
INABENSA	146.233.000	6,5
SEMI	184.786.659	6,4
SIEMENS	698.799.496	6,0
EYM	5.979.000	6,0
ALSTOM	466.647.000	6,0
TELICE	13.473.574	6,0

[497] EYM y TELICE no disponen de las cifras de negocio del año 2018, por lo que se utiliza el volumen de negocios de 2017.

Por otro lado, cabe advertir que el principio de proporcionalidad podría verse comprometido en el caso de aquellas empresas que ya han sido sancionadas por una conducta previa en este mismo expediente. La necesidad de compaginar la proporcionalidad de la sanción con el efecto disuasorio de la misma ha sido recogida por el Tribunal Supremo en su sentencia de 29 de enero de 2015 (Recurso 2872/2013).

En este procedimiento el principio de proporcionalidad y la finalidad disuasoria de la multa deben adaptarse a las peculiaridades de las conductas, concretadas en este caso en tres infracciones, habiendo participado algunas de las empresas en varias de las conductas aquí sancionadas. Como consecuencia de lo anterior, a la hora de cuantificar las sanciones de estas empresas, las circunstancias concurrentes en este procedimiento aconsejan ajustar la cuantía de la sanción que pueda corresponder a cada empresa, tomando en consideración las multas que resulten del resto de infracciones también sancionadas en esta resolución.

Este proceder es concordante con los pronunciamientos del Tribunal de Justicia de la Unión Europea[498], que ha señalado que cuando "*la posibilidad de un doble procedimiento diera lugar a una acumulación de sanciones, una exigencia general de equidad, que se encuentra por lo demás recogida al final del párrafo segundo del artículo 90 del Tratado CECA, requeriría que se tuviera en cuenta cualquier decisión sancionadora anterior al determinar la sanción que en su caso se impusiera*".

En el mismo sentido, la Comisión Europea en su Decisión de 17 de diciembre de 2002, en el *Asunto COMP/37667- Specialty Graphite*[499], afirmó que procedía una reducción en una multa posterior debido a que el efecto disuasorio se garantizaba ya con la primera multa:

> "*558 Se deduce que SGL está en ambos [...] y recientemente ha sido sancionada por la Comisión con una multa significativa. La Comisión considera que, en estas circunstancias particulares, no es necesario imponer el importe íntegro de la multa para garantizar su finalidad disuasoria. Para llegar a esta conclusión se ha tenido en cuenta que, en*

[498] STJUE de 13 de febrero de 1969 (asunto 14/68).

[499] La decisión ha sido confirmada por STGUE de 15 de junio de 2005 (T-71/03 y acumulados) y posterior TJUE de 10 de mayo de 2007 (C/328/05).

este caso, no concurre la circunstancia agravante de reincidencia en la conducta de SGL (véase el párrafo 513)" (traducción propia)[500].

Teniendo en cuenta lo anterior y con el fin de garantizar el máximo respeto al principio de proporcionalidad, la finalidad disuasoria de las sanciones adicionales correspondientes a las infracciones de menor alcance debe ser modulada. En este caso, las empresas participantes en la infracción que ya han sido sancionadas en esta resolución por la primera conducta son COBRA, CYMI, ELECNOR, ELECTREN, INABENSA, SEMI, SIEMENS, EYM y ALSTOM, por lo que se aplica un ajuste a las sanciones que les corresponderían –de acuerdo con las características de la infracción y su participación en ella– si se considerase esta segunda infracción de forma aislada. Este ajuste consiste en una ponderación de la sanción en función del peso que la segunda infracción tiene respecto de la primera.

En el caso de TELICE, no se aplica esta ponderación ya que esta empresa no participó en la primera infracción y por tanto no ha sido sancionada anteriormente.

No obstante, la sanciones en euros que corresponde imponer aplicando el tipo sancionador total que aparece en la tabla anterior al volumen de negocios total de la empresa en 2018, y aun después de haber aplicado, en su caso, la ponderación explicada anteriormente a las entidades que ya habían sido sancionadas en la primera infracción de este expediente, podrían resultar desproporcionadas en relación con la efectiva dimensión de la conducta anticompetitiva.

Como se ha explicado para la primera infracción, para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad es necesario realizar una estimación del beneficio ilícito que cada entidad infractora podría haber obtenido de la conducta bajo supuestos muy prudentes, y aplicarle un factor incremental de disuasión[501].

---

[500] Texto original: "*558 It follows that SGL is both in [name of infringements] and has relatively recently been imposed a significant fine by the Commission. The Commission considers that, in these particular circumstances, imposing the full amount of the fine does not appear necessary in order to ensure effective deterrence. This conclusion takes in particular account of the fact that the aggravating circumstance of recidivism does not apply to SGL in the present case (see recital 513 above)".*

[501] Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, como el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad precio de la demanda en el mercado relevante. Los supuestos que se han asumido se basan en datos de las propias empresas infractoras o en bases de datos públicas referidas al mercado relevante, como la de los ratios sectoriales de empresas no financieras del Banco de España.

Esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera la multa podría resultar desproporcionada.

En el caso de COBRA, ELECNOR, SIEMENS, ALSTOM y TELICE, las sanciones en euros que les corresponden según los tipos sancionadores totales de la tabla anterior, incluso después de la ponderación realizada según se ha explicado anteriormente, según el peso relativo de las infracciones, son superiores al valor de referencia estimado para cada una de ellas, por lo que las multas se ajustan a la baja para evitar que resulten desproporcionadas.

En cambio, para el resto de empresas participantes en esta infracción, el valor de referencia estimado es sustancialmente superior a las sanciones en euros que les corresponden. Por tanto, puede descartarse que las multas que corresponde imponer a estas otras empresas sean desproporcionadas en relación con la efectiva dimensión de la conducta, por lo que no requieren de ningún ajuste.

En el caso de EYM, al tratarse de una empresa que no ha generado volumen de negocios en el mercado afectado, se fija una sanción proporcional y disuasoria a tanto alzado de 90.000 euros, teniendo en cuenta su tamaño y la duración de la conducta en relación con el resto de participantes en la infracción, especialmente los de volumen de negocios total semejante.

Según todo lo anteriormente expuesto, en la tabla siguiente se muestran las sanciones en euros que corresponde imponer a cada una de las empresas:

Empresa	Sanción (€)
COBRA	6.000.000
CYMI	1.425.057
ELECNOR	7.000.000
ELECTREN	905.229
INABENSA	3.363.359
SEMI	4.250.093
SIEMENS	600.000

EYM	90.000
ALSTOM	1.300.000
TELICE	600.000

6.2.3. Cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad

Se trata de una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas y privada convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.

En relación con las características del mercado afectado (art. 64.1.a), como ya ha quedado dicho en la presente resolución, la infracción se ha llevado a cabo en el mercado de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad en España.

Por otro lado, el ámbito geográfico en que se han desarrollado las conductas (art. 64.1.c) es el mercado nacional, con afectación al comercio intracomunitario.

Aunque no se dispone de datos fidedignos sobre cuotas individuales del mercado relevante, la información que consta en el expediente permite concluir que las empresas participantes en este cártel representan conjuntamente una cuota del mercado reducida (art. 64.1.b).

La conducta ha tenido lugar desde marzo de 2012 hasta diciembre de 2015 (art. 64.1.d), independientemente de la concreta participación de cada empresa, que se valorará debidamente.

Debe tenerse en cuenta a la hora de valorar la conducta que la mayor parte de las licitaciones afectadas por el cártel fueron licitaciones convocadas por operadores públicos, pero la de mayor envergadura se corresponde con un contrato de subcontratación para el proyecto FOLLO LINE.

Los anteriores criterios permiten realizar una valoración general de la infracción de cara a su sanción que se traduce en un tipo sancionador general del 4,5%.

En la tabla siguiente se recoge la duración individual, el volumen de negocios del mercado afectado por cada empresa, así como el porcentaje de participación de cada una de ellas en el total del volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) durante la infracción:

Empresa	Duración de la conducta	Volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA, €)	Participación en el VNMA total de la infracción (%)
ALSTOM	Marzo 2012 – Diciembre 2015	16.379.040	67,9
INDRA	Marzo 2012 – Diciembre 2015	7.741.000	32,1
ELECNOR	Noviembre 2015 – Diciembre 2015	0	0,0

En la presente infracción no concurre ninguna circunstancia agravante o atenuante.

Teniendo en cuenta todas las circunstancias expuestas, esta Sala considera que corresponde imponer a las entidades infractoras los siguientes tipos sancionadores totales:

Empresa	Volumen de negocios total en 2018 (€)	Tipo sancionador que le corresponde (%)
ALSTOM	466.647.000	7,0
INDRA	3.103.700.000	6,0
ELECNOR	1.315.285.389	4,5

Teniendo en cuenta todas las circunstancias expuestas, la necesaria disuasión y el respeto al principio de proporcionalidad de las sanciones impuestas a ALSTOM y ELECNOR, considerando que ya han sido sancionadas en esta misma resolución con otras multas significativas correspondientes a las infracciones expuestas anteriormente, esta Sala considera que las sanciones de estas dos empresas deben ser ponderadas en función del peso que la tercera infracción tiene respecto de la primera. En cambio, en el caso de INDRA no procede realizar por este motivo ningún ajuste de la sanción que le corresponde, porque esta empresa no participó en la primera ni en la segunda infracción y, por tanto, no había sido sancionada en los apartados anteriores.

Por otra parte, como se dijo en el apartado anterior, la sanciones en euros que corresponde imponer aplicando el tipo sancionador total que aparece en la tabla anterior al volumen de negocios total de la empresa en 2018, y aun después de haber aplicado, en su caso, la ponderación explicada anteriormente a las entidades que ya habían sido sancionadas en la primera infracción de este expediente, podrían resultar desproporcionadas en relación con la efectiva dimensión de la conducta anticompetitiva.

Como se ha explicado para la primera infracción, para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad es necesario realizar una estimación del beneficio ilícito que cada entidad infractora podría haber obtenido de la conducta bajo supuestos muy prudentes, y aplicarle un factor incremental de disuasión[502]. Esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera la multa podría resultar desproporcionada.

En el caso de INDRA, la sanción en euros que le corresponde es superior al valor de referencia estimado para esta empresa, por lo que la multa debe ajustarse a la baja para evitar que resulte desproporcionada.

Sin embargo, en el caso de ALSTOM, el valor de referencia estimado es sustancialmente superior a la sanción en euros que le corresponde. Por tanto, puede descartarse que sea desproporcionada en relación con la efectiva dimensión de la conducta, y no requiere de ningún ajuste.

En el caso de ELECNOR, al tratarse de una empresa que no ha generado volumen de negocios en el mercado afectado, se fija una sanción proporcional y disuasoria de 50.000 euros, teniendo en cuenta su tamaño y la duración de la conducta en relación con el resto de participantes en la infracción, especialmente los de volumen de negocios total semejante.

En la tabla siguiente se muestran las sanciones que corresponde imponer a cada una de las empresas:

[502] Estos supuestos se refieren a diversos parámetros económicos, como el margen de beneficio de las empresas en condiciones de competencia, la subida de los precios derivada de la infracción y la elasticidad precio de la demanda en el mercado relevante. Los supuestos que se han asumido se basan en datos de las propias empresas infractoras o en bases de datos públicas referidas al mercado relevante, como la de los ratios sectoriales de empresas no financieras del Banco de España.

Empresa	Sanción (€)
ALSTOM	933.294
INDRA	870.000
ELECNOR	50.000

6.3. Recapitulación

En la tabla siguiente se resumen las multas que corresponde imponer a las empresas infractoras por las distintas infracciones cometidas.

Entidades infractoras	Cártel electrificación AVE (€)	Cártel electrificación tren convencional (€)	Cártel sistemas electromecánicos (€)	Multa acumulada (€)
COBRA	21.200.000	6.000.000		27.200.000
CYMI	2.800.000	1.425.057		4.225.057
ELECNOR	13.300.000	7.000.000	50.000	20.350.000
ELECTREN	2.281.178	905.229		3.186.407
INABENSA	8.200.000	3.363.359		11.563.359
ISOLUX	4.000.563			4.000.563
SEMI	12.195.919	4.250.093		16.446.013
SIEMENS	16.200.000	600.000		16.800.000
CITRACC	385.067			385.067
EYM	358.740	90.000		448.740
ALSTOM	6.600.000	1.300.000	933.294	8.833.294
COMSA	2.800.000			2.800.000
NEOPUL	762.362			762.362
TELICE		600.000		600.000
INDRA			870.000	870.000

6.4. Criterios de determinación y sanción a imponer a las personas físicas declaradas responsables

El artículo 63.2 de la LDC limita a un máximo de 60.000 euros la sanción a imponer a los representantes legales o personas que integran los órganos directivos que hayan intervenido en el acuerdo o decisión objeto de sanción.

El deber general de ponderar los principios de proporcionalidad y disuasión que debe presidir cualquier actuación en esta materia se hace todavía más exigente cuando hay que pronunciarse sobre expedientes sancionadores de conductas respecto de las cuales la Dirección de Competencia propone la sanción a personas físicas.

Para la determinación de la sanción, primero han de tenerse en cuenta criterios objetivos, como la gravedad y demás rasgos característicos de la infracción, tal y como se han descrito en los apartados anteriores. Estos criterios pueden resumirse de forma sintética mediante la comparación entre el tipo sancionador total que corresponde a sus empresas en función de la gravedad de la conducta y de su participación en la infracción, y el límite legal máximo del 10% que establece el artículo 63 de la LDC.

Después, han de tenerse en cuenta criterios subjetivos, entre los que destacan la duración de la participación de cada directivo y el nivel jerárquico de su puesto dentro de la organización. En cuanto al nivel jerárquico de su puesto dentro de la organización, este segundo criterio de carácter subjetivo se ha traducido en anteriores expedientes sancionadores en la agrupación de los directivos en dos categorías, el de directivos de nivel 1, con mayor capacidad de decisión, y el grupo de directivos de nivel 2, con puestos directivos con un nivel de autonomía más limitado.

Teniendo en cuenta todo lo anterior, procede analizar de manera individualizada los criterios para el cálculo de la sanción que corresponde a cada uno de los directivos por su responsabilidad en cada una de las infracciones referidas.

6.4.1. Cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad

Ha quedado acreditada la participación en la conducta sancionada en el apartado 4.7.3 de esta resolución de las personas físicas que se muestran en la siguiente tabla, junto con los criterios objetivos y subjetivos explicados anteriormente:

Directivo	Empresa	Tipo sancionador total aplicado a su empresa (%)	Duración de su participación en la infracción (meses)	Categoría profesional
D. Antonio Moreno Rodríguez	ALSTOM	6,0	70	Presidente
D. Carlos Ortega Gómez	ALSTOM	6,0	70	Dir. Gral. y de Ofertas de la Ud. de Sistemas e Infraestructura
D. Antonio Valiente Ballesteros	ALSTOM	6,0	29	Dir. Gral. de la Unidad de Sistemas e Infraestructura
D. Miguel Ángel Anguita	COBRA	6,7	96	Dir. Gral. de Ferrocarriles
D. Juan Antonio Vicente Rodrigo	COBRA	6,7	96	Dir. Gral. de Instalaciones
D. Ramón Rivera Díaz	ELECTRÉN	6,3	82	Director General
D. Santiago Calzón Fernández	ELECTRÉN	6,3	72	Dir. Gral. de Producción
D. Agustín Hernández Garasa	SEMI	6,6	66	Dir. División Ferrocarriles
D. José Antonio Pérez Pelaz	ELECNOR	6,3	72	Dir. de Subestaciones y Ferrocarriles
D. Miguel Alegre Marrades	INABENSA	6,1	64	Dir. de la División Ferroviaria
D. Leopoldo Felipe Olea Muriel	SIEMENS	6,5	32	Responsable de Ventas de la División Mobility

En atención a todo lo anterior, esta Sala de Competencia de la CNMC considera que corresponde imponer a los anteriores directivos las siguientes sanciones:

Directivo	Sanción (€)
D. Antonio Moreno Rodríguez	43.200
D. Carlos Ortega Gómez	43.200
D. Antonio Valiente Ballesteros	39.600
D. Miguel Ángel Anguita	50.200
D. Juan Antonio Vicente Rodrigo	50.200
D. Ramón Rivera Díaz	45.300

D. Santiago Calzón Fernández	45.300
D. Agustín Hernández Garasa	39.600
D. José Antonio Pérez Pelaz	37.800
D. Miguel Alegre Marrades	36.600
D. Leopoldo Felipe Olea Muriel	35.100

6.4.2. Cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional

Ha quedado acreditada la participación en la conducta sancionada en el apartado 4.7.3 de esta resolución de las personas físicas que se muestran en la siguiente tabla junto con los criterios objetivos y subjetivos explicados anteriormente:

Directivo	Empresa	Tipo sancionador total aplicado a su empresa (%)	Duración de su participación en la infracción (meses)	Categoría profesional
D. Antonio Moreno Rodríguez	ALSTOM	6,0	12	Presidente
D. Carlos Ortega Gómez	ALSTOM	6,0	12	Dir. Gral. y de Ofertas de la Ud. De Sistemas e Infraestructura
D. Miguel Ángel Anguita	COBRA	6,5	134	Dir. Gral. de Ferrocarriles
D. Ramón Rivera Díaz	ELECTRÉN	7,0	145	Dir. de Desarrollo y Delegado Zona Centro
D. Santiago Calzón Fernández	ELECTRÉN	7,0	12	Director General
D. Félix Cambra Aventín	CYMI	6,6	145	Dir. Gral. de Producción
D. Agustín Hernández Garasa	SEMI	6,4	30	Dir. División Ferrocarriles
D. José Antonio Pérez Pelaz	ELECNOR	6,6	145	Dir. de Subestaciones y Ferrocarriles
D. Miguel Alegre Marrades	INABENSA	6,5	14	Dir. de la División Ferroviaria
D. Leopoldo Felipe Olea Muriel	SIEMENS	6,0	2	Responsable de Ventas de la División Mobility

En el caso de D. Miguel Ángel Anguita, D. Ramón Rivera Díaz, D. Félix Cambra Aventín y D. José Antonio Pérez Pelaz, cuya participación en el cártel se inició con anterioridad al 1 de septiembre de 2007, les es de aplicación, por ser más favorable, la Ley 16/1989, que en su artículo 10.3 establece un límite máximo de la sanción más reducido (30.000 euros) que el previsto en el artículo 63.2 de la LDC de 2007 (60.000 euros). Al resto de directivos sancionados por esta infracción, les es de aplicación la LDC, por lo que las sanciones finales son difícilmente comparables entre sí, puesto que están calculadas sobre diferentes importes máximos según la ley aplicable en cada caso.

Por otra parte, algunos de los directivos que participaron en esta infracción ya han sido sancionados por la primera conducta, como ocurría en el caso de las empresas, por lo que, con el fin de garantizar el máximo respeto al principio de proporcionalidad, la finalidad disuasoria de las sanciones adicionales correspondientes a las infracciones de menor alcance debe ser modulada, igual que se ha hecho con las sanciones de las empresas a las que pertenecen.

Por ello, en el caso de D. Antonio Moreno Rodríguez (ALSTOM), D. Carlos Ortega Gómez (ALSTOM), D. Miguel Ángel Anguita (COBRA), D. Ramón Rivera Díaz (ELECTRÉN), D. Santiago Calzón Fernández (ELECTRÉN), D. Agustín Hernández Garasa (SEMI), D. José Antonio Pérez Pelaz (ELECNOR), D. Miguel Alegre Marrades (INABENSA) y D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS), se aplica un ajuste a las sanciones que les corresponderían –de acuerdo con las características de la infracción y su participación en ella– si se considerase esta segunda infracción de forma aislada. Este ajuste consiste en una ponderación de la sanción en función del peso que la segunda infracción tiene respecto de la primera.

En el caso de D. Félix Cambra Aventín, no ha quedado acreditada su participación en la primera infracción, y por tanto no ha sido sancionado anteriormente. Por ello, no es necesario realizar ningún ajuste para asegurar la proporcionalidad y disuasión de la sanción, por lo que la multa que se le impone es la misma que le correspondería si se considerase la segunda infracción de forma aislada.

En atención a todo lo anterior, esta Sala de Competencia de la CNMC considera que corresponde imponer a los anteriores directivos las siguientes sanciones:

Directivo	Sanción (€)
D. Antonio Moreno Rodríguez	12.600
D. Carlos Ortega Gómez	12.600
D. Miguel Ángel Anguita	8.900
D. Ramón Rivera Díaz	10.500
D. Santiago Calzón Fernández	14.500
D. Félix Cambra Aventín	23.700
D. Agustín Hernández Garasa	12.400
D. José Antonio Pérez Pelaz	8.600
D. Miguel Alegre Marrades	11.000
D. Leopoldo Felipe Olea Muriel	10.000

6.4.3. Cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad

Ha quedado acreditada la participación en la conducta sancionada en el apartado 4.7.3. de esta resolución de las personas físicas que se muestran en la siguiente tabla junto con los criterios objetivos y subjetivos explicados anteriormente:

Directivo	Empresa	Tipo sancionador total aplicado a su empresa (%)	Duración de su participación en la infracción (meses)	Categoría profesional
D. Antonio Moreno Rodríguez	ALSTOM	7,0	45	Presidente
D. Carlos Ortega Gómez	ALSTOM	7,0	45	Dir. Gral. y de Ofertas de la Ud. De Sistemas e Infraestructura
D. Antonio Valiente Ballesteros	ALSTOM	7,0	6	Dir. Gral. de la Unidad de Sistemas e Infraestructura
D. José Antonio Pérez Pelaz	ELECNOR	4,5	2	Dir. de Subestaciones y Ferrocarriles
D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez	ELECNOR	4,5	2	Subdirector General Energía

D. Alberto Cerdeño Gómez	INDRA	6,0	45	Dir. de Proyectos Ferroviarios

Del mismo modo que en el apartado anterior, algunos de los directivos que participaron en esta infracción ya han sido sancionados por la primera y la segunda conducta, como ocurría en el caso de las empresas, por lo que, con el fin de garantizar el máximo respeto al principio de proporcionalidad, la finalidad disuasoria de las sanciones adicionales correspondientes a las infracciones de menor alcance debe ser modulada, igual que se ha hecho con las sanciones de las empresas a las que pertenecen.

Por ello, en el caso de D. Antonio Moreno Rodríguez, D. Carlos Ortega Gómez, D. Antonio Valiente Ballesteros (de ALSTOM) y D. José Antonio Pérez Pelaz (de ELECNOR), que han sido sancionados por la primera y la segunda infracción, se aplica un ajuste a las sanciones que les corresponderían –de acuerdo con las características de la infracción y su participación en ella– si se considerase esta tercera infracción de forma aislada. Este ajuste consiste en una ponderación de la sanción en función del peso que la tercera infracción tiene respecto de la primera.

En el caso de D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez, de ELECNOR, aunque la empresa a la que pertenece ha sido sancionada por las tres infracciones, no ha quedado acreditada su participación como directivo en las dos primeras conductas, de modo que no ha sido sancionado anteriormente. Por ello, no es necesario realizar ningún ajuste para asegurar la proporcionalidad y disuasión de la sanción, por lo que la multa que se le impone es la misma que le correspondería si se considerase la tercera infracción de forma aislada.

Por último, D. Alberto Cerdeño Gómez, de INDRA, ha participado únicamente en esta tercera infracción, siendo sancionado una única vez, de modo que no es necesario realizar ningún ajuste para asegurar la proporcionalidad y disuasión de la sanción, por lo que la multa que se le impone es la misma que le correspondería si se considerase la tercera infracción de forma aislada.

En atención a todo lo anterior, esta Sala de Competencia de la CNMC considera que corresponde imponer a los anteriores directivos las siguientes sanciones:

Directivo	Sanción (€)
D. Antonio Moreno Rodríguez	1.600
D. Carlos Ortega Gómez	1.600
D. Antonio Valiente Ballesteros	1.300
D. José Antonio Pérez Pelaz	400
D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez	27.000
D. Alberto Cerdeño Gómez	43.200

6.5. Recapitulación

En la tabla siguiente se resumen las multas que corresponde imponer a las personas físicas infractoras por las distintas infracciones cometidas.

Entidades infractoras	Cártel electrificación AVE (€)	Cártel electrificación tren convencional (€)	Cártel sistemas electromecánicos (€)	Multa acumulada (€)
D. Antonio Moreno Rodríguez	43.200	12.600	1.600	57.400
D. Carlos Ortega Gómez	43.200	12.600	1.600	57.400
D. Antonio Valiente Ballesteros	39.600		1.300	40.900
D. José Antonio Pérez Pelaz	37.800	8.600	400	46.800
D. Miguel Ángel Anguita	50.200	8.900		59.100
D. Ramón Rivera Díaz	45.300	10.500		55.800
D. Santiago Calzón Fernández	45.300	14.500		59.800
D. Félix Cambra Aventín		23.700		23.700
D. Agustín Hernández Garasa	39.600	12.400		52.000
D. Miguel Alegre Marrades	36.600	11.000		47.600
D. Leopoldo Felipe Olea Muriel	35.100	10.000		45.100
D. Juan Antonio Vicente Rodrigo	50.200			50.200
D. Pablo Díaz-Miguel Sánchez			27.000	27.000
D. Alberto Cerdeño Gómez			43.200	43.200

6.6. Exención del pago de la sanción a ALSTOM

De conformidad con los artículos 65 de la LDC y 47 del RDC, así como con el programa de clemencia, y en atención a las consideraciones realizadas en el apartado 4.8 de los fundamentos de derecho de la presente resolución, procede eximir del pago de las multas a ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U., a los directivos de dicha empresa y a su matriz ALSTOM, S.A.

6.7. Reducción del importe de la sanción

De conformidad con los artículos 66 de la LDC y 50 del RDC, así como con el programa de clemencia, y en atención a las consideraciones realizadas en el apartado 4.8 de los fundamentos de derecho de la presente resolución, procede aplicar a SIEMENS S.A. y a su matriz SIEMENS AG, una reducción del 45% sobre el importe de la multa.

De este modo, las sanciones que corresponde imponer a SIEMENS son las siguientes:

- Por su participación en el cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad: 8.910.000 euros.

- Por su participación en el cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional: 330.000 euros.

En relación con la conducta de los directivos de SIEMENS que no han accedido a prestar declaración en el ámbito de la clemencia presentada por dicha empresa, dado que esta actitud no se ajusta al deber de colaboración que exige el programa de clemencia éstos no pueden quedar cubiertos por el beneficio de la reducción.

SÉPTIMO. PROHIBICIÓN DE CONTRATAR POR INFRACCION EN MATERIA DE FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA

El artículo 71.1.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), dispone que quedan sujetos a prohibición de contratar con las entidades que forman parte del sector público las personas que hayan sido sancionadas con carácter firme por infracción grave en materia de falseamiento de la competencia. En esta resolución, que pone fin al procedimiento sancionador y contra la que no cabe recurso alguno en vía administrativa, se

pone de manifiesto la responsabilidad de varias empresas por infracción del artículo 1 de la LDC y del artículo 101 del TFUE, infracciones que deben ser calificadas como infracciones de falseamiento de la competencia a los efectos del mencionado artículo 71.1.b) de la LCSP.

La mencionada norma fue introducida en el ordenamiento jurídico, con el texto hoy vigente, por medio de la disposición final novena de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, que modificó los artículos 60 y 61 del entonces vigente texto refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (aprobado mediante Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre) y cuya entrada en vigor tuvo lugar el 22 de octubre de 2015[503]). Se ha constatado en esta resolución que la duración de la conducta ilícita se ha extendido más allá del 22 de octubre de 2015, sin perjuicio de la diferente participación de cada una de las empresas en dicha infracción.

Si bien la naturaleza jurídica de las prohibiciones de contratar ha sido discutida y ha dado lugar a una línea jurisprudencial no siempre pacífica, cabe admitir que éstas, no siendo sanciones en sentido estricto, tienen el carácter de actos restrictivos de derechos, lo que obliga a tener en cuenta determinados aspectos o principios propios del régimen sancionador[504], que se han respetado en este procedimiento. Frente al aspecto limitativo o restrictivo de derechos del potencial contratista, se advierte también la exigencia legal de una singular condición u honorabilidad para contratar con el sector público, lo que debe permitir a las entidades que lo integran excluir de sus relaciones contractuales a aquellos sujetos que no cumplan con dicho nivel de exigencia[505].

La Sentencia del Tribunal de Justicia de 24 de octubre de 2018 (asunto C-124/17), ha dejado señalado que "*procede tener en cuenta las funciones respectivas, por una parte, de los poderes adjudicadores y, por otra, de las*

---

[503] Cfr. Disposición final decimoctava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

[504] "[…] *a las prohibiciones de contratar no se aplica el régimen de las sanciones administrativas. Pues ciertamente se trata de actos que limitan derechos, y ello significa según nuestra propia jurisprudencia y la del Tribunal Constitucional que deben aplicarse algunos principios propios del derecho sancionador, sin que ello signifique la aplicación del mismo régimen en su integridad*" (STS 17 de marzo de 2015).

[505] "[…] *la prohibición de contratar es uno de los efectos de reacción del ordenamiento jurídico a determinadas conductas que se estiman atentatorias a la buena fe y confianza que deben presidir las relaciones entre Administración y quienes contratan con ella o aspiran a serlo*" (STS de 7 de noviembre de 2006).

autoridades investigadoras. Mientras que estas últimas están encargadas de determinar la responsabilidad de determinados actores por la comisión de una infracción de una norma, constatando con imparcialidad la realidad de los hechos que pueden constituir tal infracción, y de sancionar el comportamiento contrario a Derecho adoptado por esos actores, los poderes adjudicadores deben apreciar los riesgos a los que podrían verse expuestos al atribuir un contrato a un licitador de dudosa integridad o fiabilidad".

En este sentido, para los órganos de contratación no es sencillo detectar la presencia de conductas anticompetitivas, como la del presente expediente, desde la perspectiva de un único procedimiento de contratación. A su vez, no cabe duda de que una conducta de concertación en las licitaciones como la que describen los hechos probados de esta resolución excluye cualquier nivel de exigencia de honorabilidad para contratar con la administración.

Por otro lado, de entre los supuestos que dan lugar a prohibiciones de contratar, cabe distinguir aquellos que deben ser apreciados en un procedimiento *ad hoc*, específicamente tramitado a tal efecto, de aquellos otros supuestos en los que la prohibición opera como reflejo de un determinado ilícito (penal o administrativo) que justifica dicha prohibición. En estos últimos, el procedimiento que se tramite concretará la duración y el alcance de la prohibición de contratar cuando no conste expresamente en la resolución administrativa o judicial correspondiente (art. 72.2 LCSP). Siendo ello así, y al margen del plazo en el que dicha duración y alcance deban fijarse (art. 72.7 LCSP) cabe identificar un automatismo en la prohibición de contratar derivada de infracciones en materia de falseamiento de la competencia, que deriva *ope legis* o como mero reflejo del dictado de una resolución que declare dicha infracción por así disponerlo el mencionado artículo 71.1.b) de la LCSP.

Además de recordar el efecto que la declaración de infracción de artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE tiene en la capacidad de las empresas para contratar con el sector público, es preciso puntualizar dos aspectos.

Por un lado, deben necesariamente quedar fuera de la prohibición de contratar los solicitantes de clemencia de acuerdo con la previsión contenida en el artículo 72.5 de la LCSP que excluye de la prohibición de contratar varios supuestos en los que incluye expresamente el de "*el acogerse al programa de clemencia en materia de falseamiento de la competencia*". En consecuencia, ALSTOM, SIEMENS y los directivos de ALSTOM beneficiarios de la clemencia, no podrán

resultar afectados por la prohibición de contratar del artículo 71.1.b) de la LCSP como consecuencia de esta resolución.

En segundo lugar, esta resolución no fija la duración y alcance de la prohibición de contratar. En consecuencia, deberán determinarse mediante procedimiento tramitado de acuerdo con el artículo 72.2 de la LCSP, previa propuesta de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado. A tal efecto, se acuerda remitir una certificación de esta resolución a la mencionada Junta (artículo 72.3 LCSP), al margen de la posibilidad de que esta Comisión sea consultada o pueda emitir informe sobre las circunstancias concurrentes en el marco de dicho procedimiento que permitan graduar la duración y el alcance de la prohibición para cada uno de los sujetos afectados de acuerdo con su concreta participación.

En su virtud, vistos los artículos citados y los demás de general aplicación, la Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia

RESUELVE

Primero. Declarar acreditadas las siguientes infracciones muy graves de los artículos 1 de la Ley 16/1989 y de la Ley 15/2007, y del artículo 101 del TFUE.

a) Una infracción constitutiva de cártel consistente en la adopción de acuerdos de reparto de contratos en el mercado para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad, de la que son responsables, en los términos previstos en el fundamento cuarto de la presente resolución, las siguientes empresas:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y solidariamente a su matriz ALSTOM, S.A.
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (CYMI) y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.

- ELECTRÉN, S.A., y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (SEMI) y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. y solidariamente a su matriz COMSA CORPORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.L.
- CONSTRUCCIÓNES INSTALACIÓN Y TRACCIÓN, S.A.U. y solidariamente a su matriz DELEJOR13, S.L.U.
- ELECNOR, S.A.
- EYM INSTALACIONES, S.A. y solidariamente a su matriz OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.
- ISOLUX INGENIERIA, S.A., y solidariamente a su matriz GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A.
- INSTALACIONES INABENSA, S.A., y solidariamente a su matriz ABENGOA, S.A.
- NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇOES, S.A., y solidariamente a su matriz SACYR, S.A.
- SIEMENS, S.A., y solidariamente a su matriz SIEMENS, AG

b) Una infracción constitutiva de cártel consistente en la adopción de acuerdos de reparto de contratos en el mercado para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional, de la que son responsables, en los términos previstos en el fundamento cuarto de la presente resolución, las siguientes empresas:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y solidariamente a su matriz ALSTOM, S.A.
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (CYMI) y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.

- ELECTRÉN, S.A., y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (SEMI) y solidariamente a su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- ELECNOR, S.A.
- EYM INSTALACIONES, S.A. y solidariamente a su matriz OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.
- INSTALACIONES INABENSA, S.A., y solidariamente a su matriz ABENGOA, S.A.
- SIEMENS, S.A., y solidariamente a su matriz SIEMENS, AG
- TELÉFONOS, Líneas y Centrales, S.A. y solidariamente a su matriz FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L.

c) Una infracción única y continuada constitutiva de cártel, consistente en acuerdos de reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad, de la que son responsables, en los términos previstos en fundamento cuarto de la presente resolución, las siguientes empresas:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y solidariamente a su matriz ALSTOM, S.A.
- ELECNOR, S.A.
- INDRA SISTEMAS, S.A.

Segundo. De conformidad con la responsabilidad de cada empresa en las infracciones a las que se refiere el resuelve anterior, procede imponer las siguientes sanciones:

a) En el cártel consistente en la adopción de acuerdos de repartos de contratos en el mercado para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.: **6.600.000 euros**
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.: **21.200.000 euros**
- CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.: **2.800.000 euros**

- ELECTRÉN, S.A.: **2.281.178 euros**
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.: **12.195.919 euros**
- COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A.: **2.800.000 euros**
- CONSTRUCCIÓNES INSTALACIÓN Y TRACCIÓN, S.A.U.: **385.067 euros**
- ELECNOR, S.A.: **13.300.000 euros**
- EYM INSTALACIONES, S.A.: **358.740 euros**
- ISOLUX INGENIERIA, S.A.: **4.000.563 euros**
- INSTALACIONES INABENSA, S.A.: **8.200.000 euros**
- NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇOES, S.A.: **762.362 euros**
- SIEMENS, S.A.: **16.200.000 euros**

b) En el cártel consistente en la adopción de acuerdos de repartos de contratos en el mercado para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.: **1.300.000 euros**
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.: **6.000.000 euros**
- CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.: **1.425.057 euros**
- ELECTRÉN, S.A.: **905.229 euros**
- SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.: **4.250.093 euros**
- ELECNOR, S.A.: **7.000.000 euros**
- EYM INSTALACIONES, S.A.: **90.000 euros**
- INSTALACIONES INABENSA, S.A.: **3.363.359 euros**
- SIEMENS, S.A.: **600.000 euros**
- TELÉFONOS, Líneas y Centrales, S.A.: **600.000 euros**

c) En el cártel, consistente en el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.: **933.294 euros**
- ELECNOR, S.A.: **50.000 euros**
- INDRA SISTEMAS, S.A.: **870.000 euros**

Las empresas matrices referidas en el primer resuelve responderán solidariamente del pago de la sanción de sus empresas filiales.

Tercero. Imponer las siguientes sanciones a los directivos de las empresas anteriormente citadas al tiempo de cometerse la infracción, en atención a la responsabilidad atribuida en el fundamento cuarto de la presente resolución:

- D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.: **57.400 euros**
- D. Carlos Ortega Gómez, Director General y de Ofertas de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U: **57.400 euros**
- D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.: **40.900 euros**
- D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General de Ferrocarriles de COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.: **59.100 euros**
- D. Juan Antonio Vicente Rodrigo, Director General Instalaciones de COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.: **50.200 euros**
- D. Félix Cambra Aventín, Director de Desarrollo y Delegado de la Zona Centro de CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.: **23.700 euros**
- D. Ramón Rivera Díaz, Director General ELECTRÉN, S.A: **55.800 euros**
- D. Santiago Calzón Fernández, Director General de Producción de ELECTRÉN, S.A.:**59.800 euros**
- D. Agustín Hernández Garasa, Director División Ferrocarriles de la SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A.: **52.000 euros**
- D. José Antonio Pérez Pelaz, Director de Subestaciones y Ferrocarriles de ELECNOR, S.A: **46.800 euros**

- D. Pablo Díaz–Miguel Sánchez, Subdirector General de Energía de ELECNOR, S.A.: **27.000 euros**
- D. Miguel Alegre Marrades, Director de la División Ferroviaria de INSTALACIONES INABENSA, S.A.: **47.600 euros**
- D. Alberto Cerdeño Gómez, Director de Proyectos Ferroviarios de INDRA SISTEMAS, S.A.: **43.200 euros**
- D. Leopoldo Felipe Olea Muriel, Responsable de Ventas de la División Mobility de SIEMENS, S.A.: **45.100 euros**

Cuarto. En aplicación de lo dispuesto en los artículos 65 y 66 de la LDC, se acuerda:

a) Eximir del pago de la multa a ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U., a su matriz ALSTOM, S.A., y a sus directivos D. Antonio Moreno Rodríguez, Presidente de ALSTOM, D. Carlos Ortega Gómez, Director de Market & Portfolio de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, S.A. y D. Antonio Valiente Ballesteros, Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM.

b) Reducir en un 45% el importe de la multa correspondiente a SIEMENS, S.A., y a su matriz SIEMENS, AG., de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y el artículo 50.6 del RDC. En consecuencia, las sanciones impuestas a SIEMENS, S.A. pasan a ser del siguiente importe:

- Por su participación en el cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad: **8.910.000 euros**

- Por su participación en el cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional: **330.000 euros**

Quinto. Declarar prescritos los hechos y las conductas a las que se hace referencia en el fundamento 4.6 de la presente resolución y proceder al archivo de las actuaciones seguidas contra la empresa COSEMEL, I.A.E. y D. Valentín Sobrón Ostos de CITRACC.

Sexto. Declarar la confidencialidad de la información solicitada por las partes en los términos previstos en el apartado 5.12 de la presente resolución.

Sétimo. De conformidad con el fundamento séptimo, remitir la presente resolución a la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado a los efectos oportunos.

Octavo. Instar a la Dirección de Competencia para que vigile el cumplimiento íntegro de esta Resolución.

Comuníquese esta Resolución a la Dirección de Competencia de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia y notifíquese a los interesados haciéndoles saber que contra la misma no cabe recurso alguno en vía administrativa, pudiendo interponer recurso contencioso-administrativo en la Audiencia Nacional, en el plazo de dos meses a contar desde el día siguiente al de su notificación.

Certifica, en Madrid, a 14 de marzo de 2019

EL SECRETARIO CONSEJO

Fdo. Joaquim Hortalà i Vallvé

ANEXO I: LICITACIONES MANTENIMIENTO CONVENCIONAL[506]

LICITACIONES REPARTIDAS POR EL CÁRTEL MANTENIMIENTO CONVENCIONAL 2002/2016

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
1	Dotación de enclavamientos mecánicos en las SS/EE de la Jefatura Territorial M.I. Irún.	Año 2002					x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						
2	COBRA No contabilizada GUADALAJARA						x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
3	Refuerzo de potencia trayecto Manlleu-Puigcerdá Subestaciones Urtx-Alp y Planolas	05-11-04	1.916.590	2.223.245	1.916.405	2.223.030	x	741.010	x	x	x	x	x	741.010	741.010	x	x						
4	Refuerzo potencia trayecto Manlleu-Puigcerdá Subestaciones Ripoll y Manlleu	05-11-04	2.255.106	2.615.923	2.254.806	2.615.574	653.892	x	653.892	x	653.892	x	653.892	x	x	x	x						
5	Rehabilit. paneles mando y control en S/E de Valdemoro. L/ Madrid-Sevilla	02-02-01	297.315	344.886	284.650	330.194	x	x	x	x	x	x	x	330.194	x		x						
6	Sustitución y mejora del parque de C.A. en la S/E de Reus. L/Lleida-Reus-Tarragona.	23-05-02	341.799	396.486	413.918	480.145	x	x	480.145	x	x	x	x	x	x		x						
7	Mejora de la red de tierras y protecciones en las SS/EE de Orense/Monforte-Vigo.	23-05-02	144.214	167.288	190.593	221.088	x	x	x	x	x	x	221.088	x	x		x						
8	Rehabilitación Subestación de Covas. L/Palencia-La Coruña.	23-05-02	233.192	270.503	281.440	326.470	x	x	x	x	x	x	x	x	x		326.470						
9	Instalación de Gestor protecciones y arrastres homologados varias SS/EE. Ámbito JTMI de Barcelona.	29-05-02	164.774	191.138	154.723	179.478	x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						LOGISTICA Y TELEC. SL
10	Instalación anillo perimetral y aislamiento de red de tierras en varias Subestaciones de tracción.	13-06-02	288.333	334.466	332.736	385.974	385.974	x	x	x	x	x	x	x	x		x						
11	Tratamiento integral anticorrosión en las SS/EE cercanas a la costa. Ámbito JTMI de Barcelona.	13-06-02	143.866	166.885	146.556	170.005	x	x	x	170.005	x	x	x	x	x		x						
12	Sustitución y mejora del parque de C.A. en la S/E Mora La Nova.L/Madrid-Barcelona.	13-06-02	323.651	375.435	386.763	448.645	x	x	x	x	x	448.645	x	x	x		x						
13	Sustitución de grupos rectificadores de S/E de La Cobertoria.L/León-Gijón.	23-07-02	352.973	409.449	432.534	501.739	x	x	x	x	x	x	x	x	501.739		x						
14	Adaptación de la nueva E.T. de mando, control y seguridad S/E Parla	23-07-02					x	x	x	x	x	x	x	x	x		x						
15	Rehabilitación S/E Peñarrubia parque de A.T, (1ª Fase). L/Soto del Rey - El Entrego	23-10-02	293.349	340.285	**351.432**	407.662	x	x	x	x	x	x	x	x	x	**407.662**	x						
16	Mejora de grupos rectificadores y pórticos de salida de feeders en la SS/EE de Humanes, Jadraque, Baides y Sig.	05-12-02	476.012	552.174	543.832	630.845	x	x	x	x	x	x	x	630.845	x		x						

[506] Las cifras que se reflejan en este ANEXO I han sido revisadas y actualizadas tras la contestación de ADIF a los requerimientos de información realizados, alguno de ellos remitido por ADIF con posterioridad a la notificación del PCH (folios 29783 a 29785).

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
17	Sustitución de disyuntores de 45 KV en subestaciones de Girona, San Miguel de Fluvia y Llança.	23-01-03	305.248	354.088	335.376	389.036	x	389.036	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
18	Montaje De Ruta Alternativa A 220 V C.A. En Las Ss/Ee De Cercanías De Madrid.	10-03-03	211.917	245.824	211.049	244.816	x	x	x	x	x	x	244.816	x	x	x	x						
19	Rehabilitación y Mejora en SS/EE (1ª Fase) Tramo: Fernán Núñez-Pizarra. L/Córdoba-Málaga.	17-03-03		333.872	351.429	407.658	407.658	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
20	Obras de Instalaciones de 2º Grupo y Puesta en Normas de la Subestación de Lora del Río. L/ Madrid-Sevilla.	17-03-03		296.426	328.183	380.693	x	x	x	380.693	x	x	x	x	x	x	x						
21	Adaptación instalación, equipos y edificios a normativa vigente en Subestaciones entre Torquemada - Miranda	17-03-03		258.882	324.049	375.896	x	x	x	x	375.896	x	x	x	x	x	x						
22	Instalación enclavamientos mecánicos y mejoras en pórticos de salida feeders en SS/EE Tracción. L/Sevilla-Huelva.	17-03-03		204.493	220.165	255.391	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	255.391						
23	Instalación de Gestor de Protecciones en varias SS/EE de JTMI de Albacete, I/Madrid - Alicante.	27-03-03		484.863	541.353	627.969	x	x	x	x	x	x	x	x	x	627.969	x						
24	Aumento de Potencia en la S/E de Pradell. Línea Madrid Barcelona	27-03-03		306.222	339.484	393.801	x	x	393.801	x	x	x	x	x	x	x	x						
25	Mejora de protecciones y sustitución materiales T/Medina del Campo - Venta de Baños. L/ Madrid - Hendaya.	27-03-03		402.041	410.879	476.620	x	x	x	x	x	476.620	x	x	x	x	x						
26	Sustitución Rectificador y Filtro de Armónicos en S/E Jabalquinto. L/Madrid-Sevilla	30-04-03	171.968	199.483	166.809	193.498	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
27	Sustitución de disyuntores extra rápidos en las Subestaciones Venta de Cárdenas y Vadollano L/Madrid-Sevilla.	01-07-03	202.996	235.475	214.018	248.261	x	x	x	x	x	x	x	x	248.261		x						
28	Dotación de enclavamientos mecánicos en las SS/EE de la Jefatura Territorial M.I. Irún.	01-07-03	361.819	419.710	342.968	397.843	x	x	x	x	397.843	x	x	x	x	x	x						
29	Sustitución Disyuntores Extra rápidos en la S/E de Valdepeñas	01-07-03	167.963	194.837	201.556	233.805	x	x	x	x	x	x	x	233.805	x	x	x						
30	Instalación subestación de tracción y obras complementarias en la estación de Valencia Nord.	01-08-03	2.037.453	2.363.446	2.044.150	2.371.214	x		x	1.185.607	x	x	1.185.607	x	x	x	x						
31	Rehabilitación y mejora de las SS/EE de los Prados y la Comba. L/Málaga-Fuengirola.	05-08-03	1.341.887	1.556.588	1.543.891	1.790.913	x	x	x	x	x	x	x	x	895.457	x	895.457						
32	Adaptación de la nueva E.T. de mando control y seguridad en la S/E de Parla.	01-09-03	101.842	118.137	131.885	152.987	x	x	x	x	152.987	x	x	x	x	x	x						
33	Mejora de fiabilidad de pórticos de feeder en las SS/EE de Ariza y Calatayud L/Madrid-Barcelona.	13-11-03	112.415	130.401	111.965	129.879	x	x	129.879	x	x	x	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
34	Mejora de la fiabilidad de pórticos de feeder en las SS/EE de Torralba y Arcos de Jalón. L/Madrid-Barcelona.	13-11-03	120.841	140.176	120.237	139.475	x	x	x	x	x	x	x	139.475	x	x	x						
35	Sustitución de rectificadores de tracción con reducida fiabilidad en las SS/EE de El Burgo y La Zaida L/Madrid-Barcelona	13-11-03	134.536	156.062	130.500	151.380	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
36	Rehabilitación de la subestación de tracción eléctrica de Ávila. Línea Madrid - Hendaya.	07-01-04	1.256.953	1.458.065	1.463.009	1.697.091	x	x	x	x		848.546	x	848.545	x	x	x						
37	Rehabilitación de la Subestación Eléctrica de Tracción de La Torrasa	07-01-04	1.199.191	1.391.062	1.328.126	1.540.626	x	770.313		x	x	x	x	x	x	770.313	x						
38	Rehabilitación y modernización de interruptores automáticos en las ss/ee de Chamartín y Tablada	09-01-04	205.931	238.881	196.562	228.011	x	x	x	x	x	x	228.011	x	x	x	x						
39	Adaptación de instalaciones, equipos y edificios a normativa vigente en SS/EE entre Miranda-Bilbao-Santurce. L/Castejón-Bilbao	13-01-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
40	Rehabilitación de Edificios de Subestaciones (1ª Fase) J.T.M.I. Barcelona.	15-01-04	193.555	224.524	164.347	190.643	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						FERROVIAL SERVICIOS SAU
41	Modernización y renovación de los parques de A.T. en las subestaciones de Centelles, Franqueses y Manlleu	16-02-04	508.201	589.513	449.854	521.831	521.831	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
42	Eliminación de Riesgos laborales en SS/EE de tracción eléctrica en ámbito de la J.T.M.I. de Barcelona.	16-02-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
43	Sustit. extrar. SS/EE Daimiel, Almagro, Cañada y Puertollano y Montaje Feeders, N3 Miguel Turra y 1 Puertollano.	25-02-04	347.902	403.566	363.384	421.525	x	x	x	x	x	x	421.525	x	x	x	x						
44	Aumento de Potencia y mejoras de las protecciones en la S/E de Salomó para el encaminamiento de las ramas AVE en el ancho ibérico L/Plana Picamoixons - Roda de Bara.	27-02-04	410.482	476.159	480.263	557.106	x	x	x	x	x	557.106	x	x	x	x	x						
45	Rehabilitación de los Centros de transformación de las estaciones de Lalín y Santiago de Compostela Línea Zamora - La Coruña.	27-02-04	358.322	415.653	391.467	454.101	x	x	x	x	454.101	x	x	x	x	x	x						
46	Sustitución de salidas de feeders en instalaciones con disyuntores extra rápidos con amianto en ámbito JTMI de Barcelona	25-03-04	281.300	326.308	280.737	325.655	x	x	325.655	x	x	x	x	x	x	x	x						
47	Rehabilitación de transformadores de potencia en SS/EE de la gerencia de eje Noroeste 1ª fase	25-03-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
48	Rehabilitación disyuntores extra rápidos en ss/EE de el Tejar L/Madrid Hendaya	25-03-04	138.397	160.540	172.996	200.675	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
49	Rehabilitación de la Subestación de tracción de Queros. Toledo	29-03-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
50	Asistencia para trabajos de mantenimiento subestaciones Tarragona	15-04-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
51	Rehabilitación de la subestación de tracción eléctrica de Navalgrande	26-04-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
52	Instalación y puesta en servicio de puesta en paralelo en la estación de Castillejo Añover Línea Madrid Levante	03-05-04	1.641.428	1.904.056	1.774.142	2.058.004	1.029.002	x	x	x	x	x	1.029.002	x	x	x	x						
53	Alimentación a II SS en las Subestaciones de Tablada. Otero. Segovia.	18-05-04	242.661	281.487	313.518	363.681	x	x	x	x	x	x	x	363.681	x	x	x						
54	Rehabilitación de sala de reles en el try/Orense-Vigo. L/Monforte-Vigo	18-05-04	296.625	344.085	216.240	250.838	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						CAMYFON SL
55	Rehabilitación del Centro de Transf. de la estación de Gudiña L/ Zamora - Coruña	17-06-04	206.690	239.760	175.480	203.557	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						CAMYFON
56	Rehabilitación de transformadores de potencia en SS/EE de la gerencia de eje Noroeste 1ª fase	21-06-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
57	Rehabilitación del parque exterior de AT de la S/E de Quintana Raneros. Línea Palencia - La Coruña.	13-07-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
58	2º intervención por incidencia el 22/03/04 en S/E de CAN TUNIS	13-07-04	117.660	136.486	110.730	128.447	x	x	x	128.447	x	x	x	x	x	x	x						
59	Rehabilitación de Protecciones en SS/EE t/Palencia- León L/Palencia - La Coruña	29-07-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
60	Normalización de defectos en Subestaciones de Tracción en el ámbito de la J.T.M.I. de Barcelona	29-07-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
61	Corrección de defectos por TIFSA en SS/EE de Tracción en el ámbito de la J.M.T.I. de Sevilla	29-07-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
62	Sustitución Extra rápidos y cuadros de control en la S/E de Peñarrubia L/ Soto del Rey el Entrego	15-09-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
63	Adaptación de Instal. de equipos y edificios a Norma vigente en SS/Ee entre Miranda, Bilbao y Santurce/Castejón-Bilbao	15-09-04	195.274	226.518	195.274	226.518	x	x	x	226.518	x	x	x	x	x	x	x						
64	Sustitución de Extra rápidos y Cuadros de Control en la S/E de Peñarrubia. L/Soto de Rey-El Entrego	15-09-04	210.473	244.148	230.299	267.147	x	x	x	x	x	x	x	x	x	267.147	x						
65	Rehabilitación de Protecciones en SS/EE t/Palencia- León L/Palencia - La Coruña	17-09-04	150.821	174.952	165.601	192.097	x	x	x	x	x	x	x	192.097	x	x	x						
66	Rehabilitación Pórticos de Salida y Equipos de Baterías en las SS/EE de Madrid-Sur 1º Fase	17-09-04	150.670	174.777	123.718	143.512	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
67	Rehabilitación del Parque Exterior de A.T. de la S/E de Veriña. L/León-Gijón	23-09-04					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
68	Rehabilitación y Aumento de Potencia de la S/E de Tracción de las Infantas. L/Madrid-Valencia	27-09-04	1.194.317	1.385.408	1.196.891	1.388.393	x	x	x	694.197	x	x	x	694.197	x	x	x						
69	Rehabilitación de la S/E de Tracción de Villasequilla. L/Madrid-Valencia	27-09-04	615.692	714.202	678.932	787.562	x	x	x	x	x	787.562	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
70	Sustitución de Salida de Feeders en la S/E Pradell de la Teixeta	21-10-04	112.045	129.973	104.762	121.524	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DENEO
71	Rehabilitación Parque Exterior A.T. de la S/E Quintana Raneros L/Palencia-La Coruña	25-10-04	233.473	270.828	227.636	264.058	x	x	x	x	x	x	x	x	x	264.058	x						
72	Instalación de la S/E móvil en Garraf	27-10-04	203.843	236.458	209.205	242.678	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	242.678						
73	Rehabilitación y Aumento de Potencia en S/E de San Vicente de Castellet	10-11-04	1.304.132	1.512.793	1.304.132	1.512.793	x	x	x	1.512.793	x	x	x	x	x	x	x						
74	Rehabilitación y Aumento de Potencia en S.E Tracción de Garraf	10-11-04	1.338.838	1.553.052	1.411.992	1.637.911	x	x	x	x	x	x	x	x	x	818.956	818.956						
75	Rehabilitación del Parque Exterior de A.T. de la S/E de Ponferrada (1ª Fase) L/Palencia-La Coruña.	23-11-04	181.610	210.668	180.375	209.235	x	209.235	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
76	Rehabilitación del Parque Exterior de A.T. de la S/E de Veriña. L/ Leon-Gijon	03-12-04	269.473	312.588	295.315	342.566	x	x	342.566	x	x	x	x	x	x	x	x						
77	Montaje de Subestación Móvil En Ávila	09-12-04	123.998	143.838	126.193	146.384	x	146.384	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
78	Rehabilitación de transformadores de potencia en SS/EE de la gerencia de eje Noroeste 1ª fase	15-12-04	312.388	362.370	342.127	396.868	x	396.868	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
79	Obras para la modernización de la catenaria tramo Ripoll-Puigcerdá-Frontera francesa (Exp. 3.4/3700.0395/8-00000)	21-12-04	9.961.889	11.555.791	9.926.390	11.514.613	2.302.923	x	2.302.923	4.605.845		x	2.302.923	x	x	x	x				x	x	
80	Obras para la modernización de la catenaria tramo tramo Montcada, bifurcación-Vic L/Barcelona-Puigcerdá (Exp. 3.4/3700.0385/9-00000),	22-12-04	10.745.527	12.464.812	10.721.030	12.436.395	x	2.487.279	x	x		2.487.279	x	2.487.279	x	x	x				########	2.487.279	
81	Corrección de defectos por TIFSA en SS/EE de Tracción en el ámbito de la J.M.T.I. de SEVILLA	13-06-05	149.328	173.220	143.504	166.465	x	166.465	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
82	Modernización de la C.P.P. de Tudela Verguin. L/ Soto del Rey - El Entrego.	07-07-05	268.910	311.936	265.683	308.193	x	x	x	x	x	308.193	x	x	x	x	x						
83	Rehabilitación de la Subestación de Canabal. L/ Monforte - Vigo.	07-07-05	243.910	282.936	240.008	278.409	x	x	x	x	x	x	x	x	x	278.409	x						
84	Sustitución Rectificadores de S/E De Villada. L/ Palencia - La Coruña.	07-07-05	266.603	309.259	250.607	290.704	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
85	Sustitución Analizadores Catenaria y Arrastres en S/E de Chamartín. L/ Cercanías Madrid	27-07-05	280.855	325.792	249.175	289.043	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
86	Sustitución de Grupos Rectificadores, Analizadores y Arrastres en la S/E de Nuevos Ministerios	05-09-05	321.655	373.120	273.085	316.779	x	x	316.779	x	x	x	x	x	x	x	x						
87	Mejora de la fiabilidad y seguridad en las SS/EE de Velayos, Ataquines y Medina del Campo	19-09-05	485.831	563.564	462.029	535.954	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	535.954						
88	Rehabilitación y Adaptación a especificaciones en la S/E PUERTOLLANO	03-10-05	505.182	586.011	433.797	503.204	x	x	x	503.204	x	x	x	x	x	x	x						
89	Montaje de S/E Móvil En Salomó	11-10-05	80.362	93.220	68.420	79.368	x	x	x	x	x	79.368	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
90	Aumento de Potencia y Mejora de las Protecciones en La S/E de Flix. L/ Madrid Barcelona.	15-10-05	324.684	376.634	295.138	342.360	x	x	342.360	x	x	x	x	x	x	x	x						
91	Instalación y Mejoras de Protecciones en la Subestación de Majarabique/ Madrid Sevilla.	15-10-05	279.870	324.649	250.736	290.853	x	x	x	x	x	290.853	x	x	x	x	x						
92	Rehabilitación y mejora del parque exterior de las SS/EE de Arjonilla y Pedro Abad.1ªfase.L/Madrid-Sevilla.	15-10-05	810.859	940.596	708.980	822.417	411.209	x	x	x	411.209	x	x	x	x	x	x						
93	Tratamiento Integral de la S/E de Reus. L/ Madrid - Barcelona.	15-10-05	337.848	391.903	321.057	372.426	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
94	Normalización en Subestaciones de Tracción en el ámbito de la J.T.M.I. de Barcelona	17-10-05	269.510	312.632	260.077	301.690	x	x	x	x	x	x	x	x	301.690	x	x						
95	Aumento de un segundo grupo de Tracción y mejora de la Subestación de Pizarra. L/ Córdoba - Málaga.	17-10-05	497.756	577.397	448.114	519.812	x	519.812															
96	Aumento de Potencia en SS/EE y C.T. de II.SS. Para el suministro de energia a estaciones Base en las líneas de cercanías de Santander	17-10-05	295.467	342.742	280.398	325.262	x	x	x	x	x	x	325.262	x	x	x	x						
97	Modernización de instalaciones para la correcta actuación Gestores J.T.M.I. Irún	07-12-05	340.334	394.787	318.178	369.086	x	x	x	x	x	x	x	x	x	369.086							
98	Aumento de potencia en SS/EE y C.T. de II.SS. para el suministro de energia a estaciones Base en las líneas de cercanías de Bilbao	19-12-05					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
99	Sustitución de placas de análisis y grupos rectificadores para adaptación a la E.T. en la S/E ATOCHA	13-01-06	625.747	725.866	598.398	694.142	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
100	Obras de mejoras de la seguridad y fiabilidad de la Subestación de EL CUERVO. L/ Sevilla-Cádiz.	17-02-06					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
101	Sustitución Placas de Análisis de línea en las SS/EE de La Gineta y La Roda. L/ Madrid-Alicante	19-04-06	237.204	275.156	224.490	260.408	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						EYM
102	Rehabilitación de la S/E eléctrica de Quero	11-07-06	981.386	1.138.408	952.948	1.105.419	x	x	x	x	x	x	x	552.710	x	x	552.710						
103	Sustitución Pórtico de feeders en la S/E Reus	11-09-06	324.390	376.293	255.879	296.820	x	x	x	x	296.820	x	x	x	x	x	x						
104	Sustitución Pórtico de feeders en la S/E Mora La Nueva	11-09-06	187.981	218.058	159.502	185.022	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DENEO
105	Mejora de seguridad y fiabilidad en los pórticos de feeders en las SS/EE de Bubierca, Morés, Fabara y Zaida	15-09-06	217.866	252.725	214.794	249.161	x	x	x	x	x	x	x	x	249.161	x	x						
106	Rehabilitación de la Subestación de Tracción Eléctrica de Navalgrande.	22-02-07	1.621.120	1.880.499	1.492.467	1.731.262	x	1.731.262	x	x	497.089	x	x	x	x	x	497.089						
107	Renovación del S. de Control Automatizado en SS/EE Modulares Siemens en Bcn y Act. de las II. en materia de seg.	22-02-07	1.525.391	1.769.454	1.454.872	1.687.652	x	x	x	x	x	843.826	x	843.826	x	x	x						
108	Nueva S/E de Tracción en Sant Adriá de Besos	11-04-07	2.856.882	3.313.983	2.838.799	3.293.007	x	x	x	x	x	1.646.503	1.646.503	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
109	Implantación Sel Sistema de Control Automático Convencional en la S/E Zuera L/Madrid-Lérida-Barcelona-Cerbere	09-05-07	301.118	349.297	291.633	338.294	x	338.294	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
110	Sustitución de Interruptor de línea y Rectificadores en La Subestación de Alcalá de Henares	09-05-07	188.655	218.839	179.411	208.116	x	x	x	x	208.116	x	x	x	x	x	x						
111	Sustitución Gestor Protecciones en SS/EE Alcalá Henares. S. Fernando, Seseña, Valdemoro Humanes, Jadraque, Baides Si	21-05-07	165.957	192.511	136.185	157.974	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DE LA MORENA
112	Sustitución Salida Feeder, Detector Tensión, Filtros Cargadores Baterías SS/EE Torrejón Humanes Jadraque Baide	21-05-07	248.998	288.838	223.800	259.608	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DE LA MORENA
113	Reparación definitiva de avería por puesta a masa en grupo 1 de S/E DE Astorga. L/León-Coruña	22-05-07	187.610	217.628	183.107	212.405	212.405	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
114	Sustitución disyuntores extrarradios y placas ensayo de línea en la Subestación de Tracción de Tablada	23-05-07	328.462	381.016	321.138	372.520	x	x	x	x	372.520	x	x	x	x	x	x						
115	Rehabilitación y mejora de Protecciones y Control de las/E de Los Peares, L/Monforte-Vigo	23-05-07	325.482	377.560	317.443	368.234	x	368.234	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
116	Sustitución de Rectificadores en la S/E de El Burgo Ranero, L/Palencia-La Coruña	23-05-07	292.886	339.747	289.371	335.670	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
117	Rehabilitación y mejora Parque Exterior de las SS/EE de Arjonilla y Pedro Abad. L/ Madrid - Sevilla.	29-05-07	690.253	800.693	659.154	764.618	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	764.618						
118	Sustitución de Filtros de armónicos en SS/EE Delegación territorial Noroeste. Fase 1.	29-05-07	189.813	220.183	172.939	200.609	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
119	Instalación de Subestaciones Móviles en las Subestaciones de Villaverde Alto y Quero	11-06-07	400.505	464.586	346.437	401.867	x	x	x	x	x	x	x	401.867	x	x	x						
120	Instalación de Subestaciones Móviles en las Subestaciones de Venta de Baños y Navalgrande	11-06-07	366.329	424.941	345.155	400.380	x	400.380	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
121	Proyecto de Instalación de un vagón de feeder en Portbou	11-06-07	276.809	321.098	257.349	298.525	x	x	x	x	298.525	x	x	x	x	x	x						
122	Eliminación transformadores contaminados con Pcb en SS/Ee de la Delegación Territorial Noroeste.	14-06-07	206.617	239.676	188.373	218.513	x	x	x	x	x	218.513	x	x	x	x	x						
123	Reparación y consolidación parque A.T. de la S/E San Clodio. L/León-A Coruña	21-06-07					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
124	Rehabilitación del equipamiento de alimentación a señales en S/E Villalegre. L/Villabona-S.Juan	21-06-07					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
125	Mejora de Protecciones de las Subestaciones de Pineda de Mar, Massanet y Palautordera	09-07-07	456.111	529.088	444.754	515.915	x	x	x	x	x	x	x	515.915	x	x	x						
126	Mejora de Protecciones de las Subestaciones de Montcada-Bifurcación y Torrebonica	09-07-07	356.882	413.983	346.747	402.226	x	x	x	x	x	402.226	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
127	Instalación de la Subestación Móvil Nº 27 en Flix	09-07-07	72.672	84.299	69.838	81.012	x	x	x	81.012	x	x	x	x	x	x	x						
128	Sustitución de placas de análisis de línea en la Subestación de Almansa	09-07-07	119.177	138.245	108.868	126.287	x	x	x	x	x	x	126.287	x	x	x	x						
129	Tratamiento trafos 2ª Fase Delegación Territorial Noroeste	17-07-07					x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
130	Mejora de Seguridad y Fiabilidad en la S/E de Mora La Nueva	23-07-07	590.896	685.439	554.864	643.643	643.643	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
131	Sustitución de Interruptores de línea y Grupo en SS/EE de Móstoles y S. Jose de Valderas	23-07-07	216.745	251.424	181.633	210.694	x	x	x	x	x	x	x	x	210.694	x	x						
132	Mejora Protecc. Sust. placas análisis catenaria e Inst. Gestor de Protecc. en SS/EE Niebla y Huelva	27-07-07	176.249	204.449	171.843	199.338	x	x	199.338	x	x	x	x	x	x	x	x						
133	Mejora de Protecciones de las Subestaciones de La Sagrera y Los Monjos	01-08-07	302.849	351.305	292.250	339.009	x	x	x	x	x	x	339.009	x	x	x	x						
134	Sustitución de placas de análisis de Línea en las Subestaciones de Socuellamos y Río Zancara	01-08-07	237.204	275.156	222.473	258.069	x	x	x	258.069	x	x	x	x	x	x	x						
135	Sustitución de placas de análisis de línea en las Subestaciones de Minaya y Villarobledo	01-08-07	237.204	275.156	222.473	258.069	x	x	x	258.069	x	x	x	x	x	x	x						
136	Sustitución de interruptores tripolares de alta tensión en las SS/EE de Tardienta y El Tormillo	03-09-07	103.049	119.537	90.353	104.810	x	x	x	x	x	x	x	x	104.810	x	x						
137	Servicios y obras de mantenimiento en SSEE del ámbito de cercanías de Barcelona	03-09-07	168.641	195.624	153.042	177.528	x	x	x	x	x	x	177.528	x	x	x	x						
138	Mejora de protecciones y control en la Subestación de Mataporquera	11-09-07	644.278	747.362	620.527	719.811	x	x	x	x	x	x	x	x	x	719.811	x						
139	Reparación y consolidación Parque A.T. de la S/E de San Clodio. L/León-A Coruña.	11-09-07	92.600	107.416	90.146	104.570	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
140	Rehabilitación de protecciones en Subestaciones de los tramos Palencia-León y León-Monforte	12-09-07	483.631	561.011	463.201	537.313	x	537.313	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
141	Instalación de Gestor de protecciones en las Subestaciones de Bubierca y Calatayud.	17-09-07	103.257	119.778	92.312	107.081	x	x	x	107.081	x	x	x	x	x	x	x						
142	Sustitución de disyuntores extra rápidos en las Subestaciones de L'Ametlla y L'Ampolla, L/.Vale-Tarrag.	24-09-07	128.522	149.086	108.164	125.471	125.471	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
143	Sustitución de disyuntores extrarrap. Subestaciones La Parrilla y Vallada. L/La Encina-Valencia.	24-09-07	73.045	84.733	58.276	67.600	x	x	x	67.600	x	x	x	x	x	x	x						
144	Modernización y mejora de instalaciones móviles de Tracción Primera Fase.	26-09-07	5.638.000	6.540.080	5.638.000	6.540.080	x	x	x	3.270.040	x	x	x	x	x	3.270.040	x						
145	Adecuación de enclavamientos mecánicos en SS/EE equipadas mediante Control Convencional. Ger. Prod. Zaragoza	27-09-07	75.396	87.459	65.964	76.518	x	x	x	x	76.518	x	x	x	x	x	x						
146	Sustitución de relés de protección, relés de masa y arrastre en las	27-09-07	172.547	200.155	149.944	173.935	x	x	x	x	x	x	x	x	173.935	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
	SS/EE de Daimiel, Almagro, Miguelturra y Cañada																						
147	Mejora de protecciones, control y aumento de potencia en la Subestación de Consolación de la L/Madrid-Sevilla	03-10-07	816.286	946.892	750.106	870.123	x	x	x	x	870.123	x	x	x	x	x	x						
148	Rehabilitación del equipamiento de alimentación a señales en S/E de Villalegre. L/Villabona-S.Juan	25-10-07	93.478	108.434	93.020	107.903	x	x	x	x	x	x	107.903	x	x	x	x						
149	Sustitución Interruptor Tripolar de Línea en S/E Torquemada, montaje armarios en Torquemada y Briviesca	26-10-07	51.623	59.883	51.060	59.230	x	x	x	x	x	59.230	x	x	x	x	x						
150	Rehabilitación del Centro de suministro de Quereño. L/Leon-Gijon	15-11-07	347.716	403.351	344.935	400.124	x	x	x	x	x	x	x	400.124	x	x	x						
151	Tratamiento de transformadores de potencia (2ª Fase) en el ámbito de la Delegación Territorial Noroeste	21-11-07	354.911	411.696	349.338	405.232	x	405.232	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
152	Construcción de la Subestación Eléctrica de Tracción de Blanes	10-01-08	3.870.724	4.490.040	3.639.557	4.221.887	x	x	1.407.296	x	x	1.407.296	x	x	x	x	1.407.296						
153	Aumento potencia S/E y C.T. de Inst. Seguridad para suministro energía a Estaciones Base GSMr Cercanías Bilbao	10-01-08	842.564	977.375	816.866	947.565	x	x	x	x	x	x	947.565	x	x	x	x						
154	Obras De Rehabilitación Y Aumento De Potencia De La Subestación De Villaverde Alto (Madrid)	24-01-08	2.028.287	2.352.813	1.995.226	2.314.462	1.157.231	x	x	x	x	x	1.157.231	x	x	x	x						
155	Rehabilitación de la Subestación Eléctrica de Tracción de Venta de Baños	24-01-08	2.033.324	2.358.655	1.913.356	2.219.493	1.109.746	x	x	x	x	x	1.109.746	x	x	x	x						
156	Mejora en la seguridad y fiabilidad de la S/E de Glorias.	31-01-08	405.454	470.326	404.602	469.339	x	x	x	x	x	x	x	x	x	469.339	x						
157	Mejora de protecciones y control de la S/E de Vilanova I La Geltrú.	31-01-08	319.393	319.393	294.161	341.227	x	x	341.227	x	x	x	x	x	x	x	x						
158	Obras rehabilitación y aumento de potencia de la Subestación de San Sadurní de Noya	11-02-08	2.025.665	2.349.772	1.936.113	2.245.891	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						ALSTOM
159	Plan de acción preventiva tras evaluaciones de riesgos en SS/EE en el ámbito de la Gerencia de Barcelona.	14-02-08	71.775	83.259	71.057	82.426	x	x	x	x	x	x	x	82.426	x	x	x						
160	Sustitución disyuntores extra rápidos en las Subestaciones de Freginals y Benicarló. L/Valencia-Tarragona	27-02-08	102.818	119.269	90.521	105.004	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						SIEMSA
161	Adquisición e instalación de transformadores de medida en las SS/EE de tracción de Gerencia Mnto Tarragona	05-03-08	154.513	179.235	137.517	159.519	x	x	x	159.519	x	x	x	x	x	x	x						
162	Mejora de protecciones y control de Subestación de Las Franquesas	13-03-08	152.211	176.564	143.414	166.360	x	x	x	166.360	x	x	x	x	x	x	x						
163	Sustitución de filtros armónicos en SS/EE de la Delegación Territorial Noroeste (2ªfase).-	14-03-08	68.691	79.681	63.807	74.016	74.016	x	x		x	x	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
164	Mejora de protecciones de la Subestación de Centellas	28-03-08	215.397	249.860	199.438	231.348	x	x	x	231.348	x	x	x	x	x	x	x						
165	Reparación definitiva avería en C.S. Sequeiros (Lugo) por rotura Fase Línea AT El 19-10-07.L/Palencia-Coruña	28-03-08	94.944	110.134	93.282	108.207	x	x	x	x	108.207	x	x	x	x	x	x						
166	Eliminación de transformadores contaminados con Pcb en SS/EE de la Delegación Territorial N.O.-	03-04-08	187.298	217.266	150.021	174.024	x	174.024	x	x		x	x	x	x	x	x						
167	Mejora Red Perimetral de tierras en la Subestación de Zuera Madrid Lleida Bcn Cerbere	05-05-08	85.696	99.408	81.729	94.805	94.805	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
168	Reposición de Red de tierras en el C.S.E de Linares Cementerio L/Madrid-Sevilla	12-05-08	47.857	55.514	43.320	50.252	x	50.252	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
169	Mejora de protecciones sustit. de placas de análisis de catenaria Subestación Torregorda, L/Madrid-Cádiz.	12-05-08	96.201	111.593	81.771	94.854	x	x	x	x	x	x	x	94.854	x	x	x						
170	Instalación Gestor de protecciones Subestaciones de Morés y Ricla L/Madrid Lleida Bcn Cerbere	19-05-08	145.789	169.116	110.217	127.851	x	x	x		127.851	x	x	x	x	x	x						
171	Sustitución interruptores tripolares de alta tensión Subestaciones de Marcén Tormillo L/Madrid Lleida Bcn Cerb	19-05-08	125.598	145.694	100.717	116.832	116.832	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
172	Ajuste, revisión y mantenimiento de aparellaje en parque ext. y port. feeder. Subest. Torq. Bujedo Haro y Ceni	29-05-08	84.691	98.242	71.810	83.299	x	x	x	x	83.299	x	x	x	x	x	x						
173	Eliminación de condensadores con PCB en las Subestaciones de Matapozuelos y El Pinar. L/ Madrid - Hendaya.	30-05-08	107.684	124.913	79.169	91.836	x	x	x	x	91.836	x	x	x	x	x	x						
174	Eliminación de condensadores con PBC en las Subestaciones de Cabezón del Pisuerga, Monzón y Fromista.	30-05-08	97.905	113.570	72.753	84.394	x	x	x	x	84.394	x	x	x	x	x	x						
175	Modernización y mejora de Subestación Móvil Nº22	05-10-09	273.189	316.899	200.881	233.022	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						COMSA
176	Sustitución de disyuntores extra rápidos en SS/EE (2º Convenio Seittsa).	20-10-09	484.520	484.520	282.950	328.222	328.222	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
177	Corrección de las anomalías detectadas por Tifsa en las SS/EE de la Gerencia de Córdoba en el Año 2009	06-11-09	138.168	138.168	112.636	130.657	x	x	x	x	x	x	x	x	130.657	x	x						
178	Sustitución de autoválvulas de porcelana por pararrayos con envolvente polimérica en SS.EE. de JTMI Madrid-Sur	10-11-09	250.951	291.103	245.681	284.990	x	x	x	x	x	x	x	x	x	284.990	x						
179	Reparación definitiva de avería por sobretensión atmosférica en S/E de Astorga el 08-05-2008.L/León-La Coruña	13-11-09	299.795	299.795	299.645	347.589	x	x	x	x	x	x	x	x	x	347.589	x						
180	Sustitución disyuntores extra rápidos y placas ensayo línea en	17-11-09	391.365	453.983	304.055	352.704	352.704	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
	SS/EE Cercedilla, Siete Picos y Cotos																						
181	Adecuación a especificaciones técnicas Subestaciones Daimiel, Almagro, Miguelturra y Cañada	17-11-09	146.749	170.229	120.041	139.248	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						EYM
182	Adaptación a normativa de las Subestaciones de Cizur-Mayor, Carrascal y Olite	18-11-09	194.078	225.131	149.933	173.922	x	x	x	x	x	x	x	x	173.922	x	x						
183	Corrección de defectos en las SS/EE ámbito de la G.M Tarragona	18-11-09	208.706	242.099	159.718	185.273	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						COMSA
184	Sustitución autoválvulas de C.C. en las Subestaciones de la G.M. de Zaragoza	18-11-09	150.297	174.344	97.465	113.060	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						COMSA
185	Instalación de detectores de Tensión/Bypass en 9 Subestaciones	20-11-09	82.805	96.053	57.843	67.098	67.098	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
186	Corrección de defectos graves en SS/EE Madrid Sur	20-11-09	43.461	50.415	37.021	42.944	x	x	x	x	x	x	x	x		x	x						SIEMSA
187	Sustitución de rectificador en la Subestación de Cañada de Calatrava	23-11-09	106.103	123.079	81.417	94.444	x	x	x	x	x	x	x	x	x	94.444	x						
188	Sustitución de los equipos cargadores de baterías en SS/EE Móviles	23-11-09	388.457	450.610	255.724	296.640	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DE LA MORENA
189	Rehabilitación y mejora de la seguridad y fiabilidad de la Subestación de la Salud. L/Sevilla-Cádiz	24-11-09	399.614	463.552	319.491	370.610	x	370.610	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
190	Sustitución Línea 2,2 KV por Enterrada. L/Pinar de Las Rozas-Villalba	02-12-09	807.609	936.827	554.424	643.132	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						CAMYFON
191	Construcción de nueva Subestación Eléctrica de Tracción en Vallecas.	18-12-09	4.406.425	5.111.453	3.300.000	3.828.000	x	x	x	3.828.000	x	x	x	x	x	x	x						
192	Sustitución grupo rectificador y elementos protección Subestación Móvil Nº 21.	18-01-10	273.189	316.899	185.495	215.174	215.174	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
193	Mejora de equipos y protecciones de las Subestaciones de Castellbisbal y Mollet.	20-04-10	997.413	1.176.947	664.747	784.401	784.401	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
194	Proyecto constructivo Subestación Eléctrica de Tracción de Alpera	27-04-10	3.587.735	4.161.773	2.310.433	2.680.102	x	2.680.102	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
195	Sustitución de seccionadores en salidas de celdas en las SS.EE. de Humanes, Jadraque, Baides y Sigüenza, y sustitución de analizadores de catenaria en las SS.EE. de Fuenlabrada y Torrejón	26-07-10	419.165	494.614	259.882	306.661	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						EYM
196	Montaje y desmontaje de instalaciones móviles en instalaciones fijas de tracción de Derco.	03-09-10	846.744	999.158	549.980	648.977	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						EYM
197	Expediente: 3.0/4100.0845/0-00000 Nº. Lote 2 Gerencia Mantenimiento Córdoba. Línea Córdoba-Málaga	07-09-10	331.018	390.601	165.707	195.535	x	x	x	x	x	x	195.535	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
198	Expediente: 3.0/4100.0845/0-00000 Nº. Lote 1 Gerencia Mantenimiento Sevilla	07-09-10	283.729	334.801	133.280	157.270	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DE LA MORENA
199	Expediente: 3.0/4100.0845/0-00000 Nº. Lote 3 Jefatura Mantenimiento Linares Baeza	07-09-10	213.047	251.395	104.762	123.620	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						DE LA MORENA
200	Sustitución de analizadores de línea aérea de contacto en Subestaciones móviles.	19-09-10	286.767	338.385	197.500	233.050	x	x	x	x	x	x	x	x	x	233.050							
201	Sustitución de rectificadores de tracción de Subestaciones de Ponferrada y Porqueros. Línea León-A Coruña	20-09-10	186.109	219.609	116.001	136.881	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						COMSA
202	Expediente: 3.0/4100.0932/0-00000 Nº. Lote 1. Gerencia de Mantenimiento de Córdoba. L/ Sevilla - Madrid.	04-10-10	401.700	474.006	172.691	203.775	x	x	x	x	x	x	203.775	x	x	x	x						
203	Expediente: 3.0/4100.0932/0-00000 Nº. Lote 2. Delegación Centro.	04-10-10	118.471	139.795	54.587	64.413	64.413	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
204	Expediente: 3.0/4100.0932/0-00000 Nº. Lote 3. Jefatura Mantenimiento Valladolid.	04-10-10	189.153	223.200	83.646	98.702	x	x	x	x	x	98.702	x	x	x	x	x						
205	Rehabilitación de protecciones en subestaciones del tramo León - Gijón.	04-10-10	367.608	433.777	266.222	314.142	x	x	x	x	x	x	314.142	x	x	x	x						
206	Instalación de nuevos transformadores de medida en subestaciones de la Gerencia de Barcelona (Montcada Bifurcación y Arenys de Mar)	08-11-10	60.486	71.374	30.044	35.451	x	x	x	x	35.451	x	x	x	x	x	x						
207	Instalación de nuevos transformadores en subestaciones de la Gerencia de Burgos: Miranda de Ebro y Ortuella	08-11-10	65.309	77.064	44.691	52.736	52.736	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
208	Instalación de nuevos transformadores en subestaciones de la Gerencia de León: Astorga y Villabona	08-11-10	64.652	76.289	43.545	51.383	51.383	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						
209	Instalación de nuevos transformadores de medida en la subestación de San José de Valderas de Madrid Sur	08-11-10	32.006	37.766	21.500	25.370	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						COFELY
210	Rehabilitación subestación eléctrica de tracción de Tablada. L/ Villalba - Segovia.	14-12-10	989.496	1.167.605	654.848	772.721	x	x	x	x	x	x	772.721	x	x	x	x						
211	Finalización de la sustitución de disyuntores extra rápidos en SS/EE con cámaras apaga chispas que contienen amianto en las Gerencias de Mantenimiento de Córdoba, Madrid Norte y Burgos.	10-06-11	354.422	418.218	152.756	180.252	x	x	x	x	x	x	180.252	x	x	x	x						
212	Finalización de sustitución de disyuntores extra rápidos en SS/EE con cámaras apaga chispas que contienen amianto en la línea Sevilla-Huelva	10-06-11	307.164	362.454	132.954	156.886	156.886	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x						

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
213	Construcción de la subestación eléctrica de tracción de San Andrés del Rabanedo. Tramo León-La Robla. Fase 1 (Subestación Móvil)	15-06-11	826.851	975.685	478.868	565.064	x	x	x	x	x	x	x	565.064	x	x	x						
214	Mejora de la calidad de la energía en subestaciones de tracción de Adif. Ámbito de Cercanías de Barcelona. Fase I	01-07-11	1.327.339	1.566.259	987.540	1.165.297	x	x	1.165.297	x	x	x	x	x	x	x	x						
215	Modernización y mejora de instalaciones móviles de tracción. Tercera Fase.	01-10-11	6.074.115	7.167.456	4.640.624	5.475.936	x	x	x	2.737.968	x	x	x	x	x	2.737.968	x						
216	Construcción de la nueva subestación eléctrica de tracción de Bobadilla (Málaga)	15-10-11	3.490.160	4.118.389	2.595.981	3.063.258	x	x	x	x	x	3.063.258	x	x	x	x	x						
217	Sustitución de materiales críticos de lac T/Busdongo-Puente de los Fierros y núcleo de cercanías de Asturias (Expte nº 2.12/28540.0048)	20-07-12	149.671	176.612		137.758							x					137.758					
218	Reparación definitiva de instalaciones de la lac afectadas por conflicto de la minería en Asturias. T/peña rubia-el entrego. L/soto de rey-el entrego (Expte nº 2.12/27540.0060)	14-09-12	179.864	212.239		124.924				124.924			x					x					
219	Reparación definitiva de instalaciones de la l.a.c. afectadas por conflicto de la minería en Asturias. T/Ablaña-Soto de Rey. L/Venta de Baños-Gijón Sanz Crespo (Expte nº 2.12/27540.0063)	04-10-12	169.118	204.633		158.159							x					158.159					
220	Tratamiento de catenaria en la estación de Ourense por circulaciones AVE, l/Monforte-Vigo (Expte nº 2.12/27540.0069)	11-10-12	194.933	235.868		153.314							153.314					x					
221	Sustitución de materiales, modernización de catenaria Palencia-León, T/Santa Martas-Villamarco/Venta de Baños-Gijón Sanz Crespo (EXPTE Nº 2.12/27540.0072)	05-11-12	197.055	232.052		200.834							x					200.834					
222	Sustitución de materiales, modernización de catenaria, Palencia-León entre los cantones 95 y 98, l/Venta de Baños-Gijón Sanz Crespo (Expte nº 2.12/27540.0080)	20-11-12	197.640	239.145		188.637							188.637					x					
223	Sustitución de hilo de contacto, pendolado y montaje de compensación independiente entre los pk. 230/992 al 240/647, l/León-A Coruña (Expte nº 2.12/27540.0081)	20-11-12	198.000	239.580		166.508	166.508						x					x					
224	Sustitución de materiales críticos y adecuación de catenaria Bembibre-Ponferrada	22-11-12	198.000	239.580		181.988							x					181.988					

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
225	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes). 2.13/28520.0087. lote 1. gerencia de área de infraestructura centro. (Expte nº 2.13/28520.0088)	03-10-13	1.565.594	1.894.368		Desistidas	x	x	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x		
226	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes). 2.13/28520.0087. lote 2. gerencia de área de infraestructura noroeste. (Expte nº 2.12/28520.0089)	03-10-13	1.108.620	1.341.430		Desistidas	x	x	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x		
227	prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes). 2.13/28520.0087. lote 3. gerencia de área de infraestructura sur. (Expte nº 2.13/28520.0090)	03-10-13	543.962	658.194		Desistidas	x	x	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x		
228	prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes). 2.13/28520.0087. lote 4. gerencia de área de infraestructura este. (Expte nº 2.13/28520.0091)	03-10-13	650.000	786.500		Desistidas	x	x	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x		
229	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes). 2.13/28520.0087. lote 5. gerencia de área de infraestructura Noreste. (Expte nº 2.13/28520.0092)	03-10-13	1.351.345	1.635.127		Desistidas	x	x	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x		
230	prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de red convencional (6 lotes). 2.13/28520.0087. lote 6. gerencia de área de infraestructura norte. (Expte nº 2.13/28520.0093)	03-10-13	900.000	1.089.000		Desistidas	x	x	x	x		x	x	x	x		x		x	x	x		

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
231	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 1 gerencia de área de infraestructura Centro. (Expte nº 2.14/28520.0157)	05-08-14	3.131.187	3.788.737		3.709.173	x		3.709.173	x		x	x				x	x	x		x		
232	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 2 gerencia de área de infraestructura Noroeste. (Expte nº 2.14/28520.0158)	05-08-14	2.217.240	2.682.860		2.301.626	x		x	x		x	x				x	x	x		x		NEOPUL
233	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 3 gerencia de área de infraestructura Sur. (Expte nº 2.14/28520.0159)	05-08-14	1.087.924	1.316.388		907.358	x		x	x		x	x				x	x	x		x		VIMAC
234	prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 4 gerencia de área de infraestructura este. (Expte nº 2.14/28520.0160)	05-08-14	1.300.000	1.573.000		1.339.724	x		x	x		x	x				x	x	x		x		ACCIONA
235	prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 5 gerencia de área de infraestructura noreste. (Expte nº 2.14/28520.0161)	05-08-14	2.702.690	3.270.254		2.696.652	2.696.652		x	x		x	x				x	x	x		x		

	Licitación	Fecha presentación	Imp. estimado (sin IVA)	Imp. Licitación (con IVA)	Imp. Adjudicado (Sin IVA)	Imp. Adjudicado (Con IVA)	COBRA	CYMI	ELECNOR	ELECTREN	MOYALE	INABENSA	SEMI	VIMAC	ISOLUX	CITRACC	SIEMENS	TELICE	ALSTOM	COMSA	EYM	DENEO	NO CÁRTEL
236	Prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 6 gerencia de área de infraestructura Norte. (Expte nº 2.14/28520.0162)	05-08-14	2.200.000	2.662.000		2.492.503	x		x	x		x	x				x	x	x		x		VIMAC
237	prestación del servicio de mantenimiento preventivo y correctivo de línea aérea de contacto y de las subestaciones en el ámbito de las líneas electrificadas de la dirección adjunta de mantenimiento y explotación de red convencional (7 lotes). 2.14/28520.0140. lote 7 gerencia de área de infraestructura red de ancho métrico (ram). (Expte nº 2.14/28520.0163)	05-08-14	1.600.000	1.936.000		1.902.701	1.141.620		x	x		x	x				x	761.080	x		x		
238	rehabilitación de catenaria afectada por corrosión marina en la línea de Vilanova. (Expte nº 3.15/27507.0161)	22-10-15	1.404.575	1.699.535		1.245.249			1.245.249	x			x										
239	Sustitución de sustentador y pendolado en la línea Barcelona-Blanes-Maçanet. (Expte nº 3.15/27507.0171)	22-10-15	1.554.023	1.880.368		1.253.641			x	x			1.253.641										
				174.037.955				**134.892.642**															

ANEXO II: LICITACIONES SISTEMAS ELÉCTRICOS AVE

	Licitación	*Importe Licitación*	*Fecha Licitación*	*Adjudicación*	*Importe Adjudicación*	*Ofertas cobertura*	*Importe*	*Otras Ofertas*	*Importe*
1	*Proyecto, obra y mantenimiento de tres subestaciones y centros de Autotransformación Asociados del Tramo Lleida-Barcelona de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa. Provincias de Lleida, Tarragona y Barcelona (PIM 006-02).*	*54.544.231*	*17-02-03*	*Alstom (26,50%), Electren (26,20%, Isolux (26,20%) y Cymi (21,10%)*	*52.798.815*	*Cobra, Elecnor, Semi y Siemens*	*53.382.439*	*Citracc*	*47.887.675*
								Inabensa, EYM y Vimac	*37.864.605*
								Comsa y Crespo	*50.333.609*
								Iberinco	*40.311.158*
2	*Proyecto, suministro, obra, instalación y mantenimiento de 3 subestaciones y Centros de Autotransformación Asociados del Nuevo Acceso Ferroviario al Nuevo Acceso Ferroviario al Norte y Noroeste de España. Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo. Tramo: Madrid-Valladolid. Provincias de Madrid, Segovia y Valladolid (PIM 006/03)*	*66.101.824*	*22-09-03*	*Iberinco (50%) e Inabensa (50%)*	*56.265.872*	*Elecnor, Semi y Siemens*	*62.829.783*	*Citracc*	*52.867.021*
						Cobra	*65.374.703*	*Alstom, Electren, Isolux y Cymi*	*63.470.971*
								Vimac, EYM y Tecnocontrol	*63.556.903*
3	*Obra y mantenimiento de las 3 Subestaciones Eléctricas de Tracción Asociados para la Línea de Alta Velocidad Córdoba-Málaga. Fase1: Córdoba-Bobadilla; Fase2: Bobadilla-Estación de Málaga. Provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga. (PIM 003/04)*	*51.751.114*	*16-09-04*	*Alstom (28, 34%), Electren (28, 33%), Isolux (28, 33%) y Citracc (15%)*	*46.407.226*	*Elecnor y Siemens*	*43.993.622*	*Iberinco, Inabensa y ABB*	*44.506.369*
						Cobra, Semi	*43.724.432*	*Cymi*	*47.816.360*
4	*Obra y mantenimiento línea aérea de contacto y sistemas asociados para la línea de AVE Córdoba-Málaga. Fase1: Almodóvar Del Río-Bobadilla. Fase2: Bobadilla-Los Prados, Fase3: Los Prados-Estación de Málaga. Provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga. (PIM 002/04)*	*66.432.001*	*16-09-04*	*Semi (33%), Elecnor, (28,50%), Cobra (28,50%) y Citracc (10%)*	*60.325.742*	*Siemens*	*63.666.436*	*Alstom, Electren e Isolux*	*57.118.395*
						Cymi y Vimac	*50.480.815*		
						EYM e Inabensa	*54.995.030*		
5	*Proyecto Constructivo y mantenimiento de las instalaciones de línea aérea de contacto y sistemas asociados para los tramos Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete. Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. (Expte: 3.7/3600.0686/5-00000)*	*129.943.126*	*03-01-08*	*Inabensa (35%) y Siemens (65%)*	*90.726.290*	*Alstom, Electren Elecnor e Isolux*	*105.598.365*	*Cymi y Comsa*	*105.578.790*
						Cobra, Semi y Citracc	*113.264.375*	*EYM, Vimac y Deneo*	*91 .220.074*
6	*Proyecto Constructivo y mantenimiento de subestaciones y centros de autotransformación asociados y telemando de energía para los Tramos Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete. Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante. Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia (Expte: 3.7/3600.0687/3-00000)*	*106.142.230*	*05-01-08*	*Alstom (28%), Electren (22%), Elecnor (22%) e Isolux (28%)*	*97.894.047*	*Cobra Semi y Citracc*	*91 .802.400*	*Inabensa y Siemens*	*93.882.802*
								Cymi, Comsa e Iberinco	*96.060.841*
								Vimac, Crespo y Blasco Siemsa Este	*93.723.589*
7	*Proyecto Constructivo y mantenimiento de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados para el tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta*	*121.905.777*	*27-02-08*	*Cobra (42,50%), Semi (42,50%) y Balfour (Citracc) (15%)*	*93.684.590*	*Alstom Electren Elecnor e Isolux*	*97.476.561*	*Inabensa y Siemens*	*98.377 .961*
								Cymi y Comsa	*89.600.746*
								Vimac, Crespo y Blasco EYM e INEO	*97 .158.905*

	Licitación	Importe Licitación	Fecha Licitación	Adjudicación	Importe Adjudicación	Ofertas cobertura	Importe	Otras Ofertas	Importe
	Velocidad de Levante Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. (Expte: 3.8/3700.0544/2-00000)							Deneo	87.660.479
8	Proyecto Constructivo y mantenimiento subestaciones y centros de autotransformación y telemando de energía para el tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar del Nuevo Acceso Ferroviario de AVE de Levante Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. (Expte: 3.8/3700.0543/4-00000)	112.939.985	26-02-08	Alstom (28%), Electren (22%), Elecnor (22%) e Isolux (28%)	87.686.604	Cobra Semi y Citracc	92.220.000	Inabensa y Siemens	95.095.467
								Cymi, Comsa e Iberinco	96.224.867
								Vimac, Crespo y Blasco y Acciona	99.726.007
								Const. Hispánica Ciser y Elimco	80.394.412
9	Proyectos Constructivos y mantenimiento de tres subestaciones y Centros de Auto-Transformación Asociados del Tramo Barcelona-Figueras de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa». (Expte: 3.8/3700.0642/4-00000)	65.385.271	09-07-08	Siemens e Inabensa	56.630.183	Alstom, Electren y Cymi	54.075.464	Isolux, Comsa e Iberinco	54.596.701
								Vimac y EYM	56.428.150
						Cobra, Semi , Elecnor y Citracc	59.167.185	Ciser y Elimco	57.931.350
10	Obras del Proyecto Constructivo y Realización del Mantenimiento de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados del Eje Orense-Santiago del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. (Expte.: 3.9/3700.0289/2-00000)	50.373.309	07-12-09	Elecnor	29.826.036	Citracc, Cobra y Semi	30.944.324	Siemens, Inabensa y EYM	36.930.779
								Alstom y Electren	30.093.015
								Vimac, Cymi y Deneo	31.226.414
								Neopul, Isolux y Comsa	29.649.703
11	Obras del Proyecto Constructivo y Mantenimiento de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados del Tramo Albacete-Estación de Alicante del Nuevo Acceso Ferroviario de A.V. de Levante. (Expte. 3.9/3700.0345/2-00000)	82.809.224	23/12/09	Cobra (40%), Semi (40%) y Citracc (20%)	56.649.790	Inabensa, Siemens y EYM	68.483.228	AMS y Coalvi	61.477.204
						Alstom y Electren	57.850.523		
						Elecnor	67.804.192		
						Neopul, Comsa e Isolux,	66.744.234		
						Vimac, Cymi y Deneo	47.550.141		
12	Proyecto Constructivo y Mantenimiento de Subestaciones Eléctricas de Tracción de Campanario, Sax y Montesa y Centros Autotransformadores Asociados y Telemando de Energía Tramo Albacete-Valencia-Alicante de Alta Velocidad. (Expte.: 3.9/3700.0326/2-00000)	59.132.069	23/12/09	Alstom (33,34%), Electren (33,33%) y Cymi (33,33%)	47.937.692	Inabensa y Siemens	57.262.403	AMS y Aeronaval Const.	42.066.554
						Cobra y Semi	48.996.958		
						Elecnor	52.457.285		
						Guinovart y EYM	55.854.161	Ingen. Suminist. Asturias	43.989.531
						Citracc y Logística y Telec	53.615.780		
						Deneo, Vimac y FCC	42.458.689		

	Licitación	Importe Licitación	Fecha Licitación	Adjudicación	Importe Adjudicación	Ofertas cobertura	Importe	Otras Ofertas	Importe
						Comsa, Isolux e Iberinco	56.396.661		
13	Conexión Ferroviaria Corredor Mediterráneo Línea De Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa. Electrificación (Expte: 200910250)	56.279.233	05/01/10	Semi (33,33%), Cobra (33,33%) y Elecnor (33,34%)	54.832.856	Inabensa, EYM, Siemens y Avanzit	52.285.115	AMS y Coalvi	41.114.922
						Alstom y Electren	54.568.344		
						Citracc, Cymi y Ecisa	54.716.296		
						Neopul, Comsa, Isolux e Iberinco	53.701.644		
						Vimac Deneo	41.742.056		
14	Servicio acondicionamiento subestación Sant Boi (Expte: 3.1/3700.1012/0-00000)	565.000	11/04/11	Cymi	561.916	Alstom	565.000		
						Electren	565.000		
15	Suministro, Instalación y Ensayo de Prototipos en el Proyecto Ifone en Subestaciones de Tracción de Líneas de Alta Velocidad Córdoba-Málaga (Expte: 3.12.46502.0028)	125.572	01/06/12	Cobra	123.939	Citracc	124.567		
						Alstom	124.944		
						Elecnor	124.856		
						Semi	124.755		
16	Ejecución de las Obras de Alimentación en 750v a los Servicios Auxiliares de los Edificios Técnicos de Autotransformación. Línea de Alta Velocidad Córdoba – Málaga (Expte: 3.12/20506.0023)	81.778	16/11/12	Elecnor	43.689	Citracc	45.759	Sistema y Montajes Industriales	68.511
						Alstom	58.280		
						Cobra	60.040		
17	Mantenimiento línea aérea de contacto de la línea AVE Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Madrid-Barcelona, y Línea UIC Zaragoza-Huesca, Tramo Zaragoza-Tardienta. (Exp.: 2.13/20506.0055)	7.511.680	01/08/13	Semi (36,50%), Siemens (25,40%), Inabensa (20,95%) y EYM (17,15%)	7.211.212	Alstom, Cobra, Elecnor y Electren	7.473.370		
18	Mantenimiento de la Línea Aérea de Contacto de las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga. (Expte: 2.13/20506.0076).	18.248.736	07/11/13	Desistido		Cobra, Elecnor y Electren	17.754.195		
						Semi, Siemens, Inabensa y EYM	18.181.215		
						Alstom, Comsa, Isolux y Neopul	18.161.142		
19	Mantenimiento de las Subestaciones, Centros de Autotransformación e Instalaciones Asociadas de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Sevilla, La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga.2014-2018. (Expte: 2.13/20506.0073)	7.155.456	10/12/13	Desistido		Alstom, Citracc, Cymi, Elecnor,	6.952.956		
						Cobra, Electren y Semi	7.083.901		
						Inabensa	7.057.426		

	Licitación	Importe Licitación	Fecha Licitación	Adjudicación	Importe Adjudicación	Ofertas cobertura	Importe	Otras Ofertas	Importe
20	Mantenimiento de Electrificación (Catenaria y Subestaciones) de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valencia y Bif. Albacete-Alicante 2014-2018. (Expte: Nº 2.13/20506.0084)	18.575.436	28/12/13	Desistido		Cobra, Elecnor, Inabensa, Isolux, Semi y Siemens	18.185.351		
						Alstom, Cymi y Electren	18.389.681		
21	Mantenimiento Instalaciones de Electrificación (Catenaria y SSEE) de la Línea de Alta Velocidad Madrid-Valladolid y Olmedo Medina del Campo 2014-2018. (Expte: 2.13/20506.0083).	9.002.400	27/12/13	Desistido		Alstom, Electren y EYM	8.793.544		
						Cobra, Elecnor, Semi y Citracc	8.910.575		
						Inabensa y Siemens	8.948.385		
22	Construcción de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados de la nueva Línea de Alta Velocidad Antequera Santa Ana - Granada. (Expte: 3.14/20505.0003)	37.330.532	15/02/14	Vimac (33,33%), Neopul (33,34%) Comsa (33,33%)	19.411.876	Alstom e Isolux	33.877.458	FCC	24.712.812
						Cobra y Elecnor	33.149.513	Siemens y Telice	22.051.145
						Electren y Semi	33.466.822	Inabensa y EYM	23.648.892
						Cymi e Industrial Portug.	33.485.487		
23	Línea Aérea de Contacto, Subestaciones Eléctricas y Sistemas Asociados de las Líneas de AVE: Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y La Sagra-Toledo. Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera Francesa, Zaragoza-Tardienta y Vandellós-Tarragona. Madrid-Valencia y Bifurcación Albacete-Alicante. Madrid-Valladolid y Ramal Olmedo-Medina (Expte: 2.14/20506.0032)	203.976.476	10/06/14	Alstom (15,45%), Cobra (15,80%), Inabensa (11,27%), Elecnor (12,37%), Siemens (15,36%), Electren (14,86%) y Semi (14,89%)	187.656.612			Citracc, Cymi, FCC, Neopul, Comsa, EYM, Vimac e Isolux	185.414.616
24	Ejecución de las Obras y Realización del Mantenimiento de los Centros de Autotransformación y Telemando de Energía del tramo Monforte-Murcia del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad Madrid-Castilla La Mancha- Comunidad Valenciana-Región de Murcia (Expte: 4.14/20810.0047)	10.977.364	10/06/14	Comsa	6.809.697	Electren, Elecnor y Semi	7.207.737	Alstom	7.129.244
								Isolux	7.805.112
								Cymi y Citracc	7.238.098
								Inabensa y EYM	7.124.309
								Siemens y Telice	7.434.496
								Cobra	5.473.525
25	Mantenimiento de las Instalaciones contempladas en el Proyecto Constructivo de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados de la Nueva Línea de Alta Velocidad Antequera Santa Ana - Granada. (Expte: 2.15/20506.0029)	3.444.144	27/10/15	Desistido		Alstom y Elecnor	2.293.799	Citracc, Cymi, EYM e Isolux	2.233.574
								Neopul y Comsa	2.375.230
						Cobra, Electren, Semi y Siemens	2.720.873	Vimac	2.060.849

	Licitación	Importe Licitación	Fecha Licitación	Adjudicación	Importe Adjudicación	Ofertas cobertura	Importe	Otras Ofertas	Importe
26	Mantenimiento de las Instalaciones de Línea Aérea de Contacto y Sistemas Asociados de las nuevas Líneas de Alta Velocidad: Monforte del Cid–Murcia y Nudo de la Encina-Torrent. (Expte: 2.15/20506.0068)	6.888.288	29/10/15	Desistido		Cobra, Electren, Semi y Siemens	5.228.210	Citracc, Cymi, EYM e Isolux	4.029.726
								Neopul y Comsa	4.305.180
						Alstom y Elecnor	5.489.965	Acciona	6.177.416
								Vimac	3.925.902
27	Acometida al Edificio Técnico de Venta La Inés desde la Subestación de Venta La Inés. LAV Madrid-Sevilla. (Expte: 3.15/20810.0058)	23.284	27/10/15	Cobra	19.629				
28	Telemando de Seccionadores para talleres	129.954	17/03/16	Electren	129.954				
	TOTAL	**1.347.775.502**			**1.053.634.280**				

ANEXO III: LICITACIONES EQUIPOS ELECTROMECÁNICOS AVE

	Cliente	**Licitación**	**Importe**	**Fecha licitación**	**Adjudicación**	**Importe adjudicación**	**Ofertas cobertura**	**Importe**	**Otras Ofertas**	**Importe**
1	UTE adjudicataria obras túneles Guadarrama	Ejecución de las obras de elementos electromecánicos en el tramo Soto del Real-Segovia de los túneles de Guadarrama		28/10/05			Cymi, Espelsa, Cobra e Isolux			
2	ADIF	Gestión Integral de las Instalaciones de Protección Civil y Seguridad de los túneles pertenecientes a la línea de Alta Velocidad Madrid-Valladolid (Expte: 4.12/20506.0001)	3.793.691	05/03/12	Cobra (50%) y Cobra Seguridad (50%)	3.005.161	Alstom	2.750.046	Dual Instalaciones y Mantenimientos, Acciona Instalaciones, Acciona Sistemas de Seguridad y Acciona Infraestructuras	3.376.005
									Elecnor y Elecnor Seguridad	2.954.975
							Indra	2.829.714	Telefónica Ingeniería de Seguridad y Ferrovial Agromán	3.268.679
3	UTE adjudicataria obras túnel Gerona	Ejecución de las obras de elementos electromecánicos en túnel de la LAV Barcelona-Frontera Francesa en Gerona		30/03/12			Alstom e Indra			
4	ADIF	Mantenimiento instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles de LAV Orense a Santiago de Compostela. (Expte:2.15/28540.0009)	70.180	27/07/15	Indra	70.059	Alstom	70.119		
5	ADIF	Mantenimiento instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles de LAV Orense a Santiago de Compostela. (Expte:2.15/28540.0011)	69.462	01/09/15	Alstom	69.333	Indra	69.393		
6	ADIF	Mantenimiento instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles de LAV Orense a Santiago de Compostela. (Expte:2.15/28540.0012)	69.462	01/10/15	Alstom	69.449	Indra	69.456		
7	ADIF	Mantenimiento instalaciones de protección civil y seguridad de los túneles de LAV Orense a Santiago de Compostela. (Expte:2.15/28540.0014)	69.462	01/11/15	Indra	69.214	Alstom	69.281		

	Cliente	Licitación	Importe	Fecha licitación	Adjudicación	Importe adjudicación	Ofertas cobertura	Importe	Otras Ofertas	Importe
8	Acciona	Suministro e instalación de instalaciones de electrificación, sistemas electromecánicos y telecomunicaciones del Proyecto Follo Line en Noruega.	Alrededor de 80.000.000	16/12/15	Elecnor	Cerca de 60.000.000	Alstom e Indra	Dato declarado confidencial		

VOTO PARTICULAR QUE FORMULA LA CONSEJERA Dª MARÍA PILAR CANEDO 351

1. Objetivo y contenido del Voto particular 351

2. Elementos de la resolución que justifican el Voto 352

A. Las multas a las empresas 353

a. El sistema de cálculo de las sanciones 353
- Cálculo del tipo infractor 353
- Cálculo de la multa final impuesta a cada empresa 354

b. La sanción impuesta en este supuesto 357
- El cálculo de los tipos infractores 358
- El cálculo del montante final de la sanción 361

c. Propuesta realizada por esta consejera 362

B. Sobre la forma de cálculo de las sanciones a directivos 364

C. Sobre la prohibición de contratar 366

Voto particular que formula la consejera Dª María Pilar Canedo

En el ejercicio de la facultad que me confiere el artículo 11.3 del Reglamento de funcionamiento interno de la CNMC y con el máximo respeto a la opinión de la mayoría de la Sala de Competencia de la CNMC, formulo el presente voto particular **concurrente con la calificación jurídica de los hechos recogidos en la resolución aunque discordante con las consecuencias jurídicas que de ella se derivan**[507].

1. Objetivo y contenido del Voto particular

1. El objetivo de este Voto particular es manifestar **mi desacuerdo con las sanciones impuestas a las empresas** en la resolución. Considero que, ante la gravedad de las infracciones solventemente acreditadas y el desvalor que las mismas han generado en la sociedad y en la competencia, **éstas resultan claramente insuficientes.**

La **metodología** empleada por la Sala para imponerlas genera una **tendencia a la fijación de multas de importe reducido,** en detrimento de las arcas públicas y perjudicando al contribuyente. Por ello, en opinión disidente de esta consejera, las sanciones impuestas **se basan en tipos sancionadores que no reflejan la gravedad de las conductas** y **tienen cuantías finales en algunos casos aún más bajas**. Esta tendencia es más acusada en las empresas de mayor tamaño lo que supone una **discriminación**.

Por cuanto antecede, esta consejera considera que las multas definidas no respetan los principios de **efectividad, proporcionalidad** y **disuasión** exigidos por la regulación española y europea.

2. En términos de disuasión, resulta de especial relevancia la **imposición de multas a los directivos** que se ejerce por la resolución. Sin embargo, ante el silencio de la Ley sobre los criterios de determinación, se emplea un método de cálculo de su montante que tiene en cuenta factores no vinculados con la acción personal de cada individuo. Por ello, reconociendo que el máximo establecido por la Ley genera poco margen de actuación, esta consejera considera que el método de cálculo debe adaptarse al principio de responsabilidad personal por el hecho propio.

3. La resolución opta por no decidir el alcance y duración de la **prohibición de contratar** en un supuesto prolongado durante años de colusión en la contratación pública. Tal decisión resultaría, en opinión de esta consejera, ejercicio fundamental de las competencias de este organismo para proteger los mercados y contribuir al bienestar de los ciudadanos.

---

[507] Reglamento de Funcionamiento Interno de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, CNMC, aprobado por el Pleno del Consejo, el 4 de octubre de 2013.

2. Elementos de la resolución que justifican el Voto

4. La resolución acredita la existencia de tres infracciones muy graves tipificadas en el artículo 1 LDC y 101 TFUE. La primera de ellas (de acuerdo con el orden que se ha establecido en la resolución para fijar el importe de las sanciones) está relacionada con la electrificación del AVE y fue cometida por trece empresas; la segunda, relacionada con la electrificación del tren convencional, fue cometida por diez empresas, y la tercera relacionada con los sistemas electromecánicos ferroviarios, fue cometida por tres empresas.

Con carácter general puede decirse que las tres infracciones declaradas afectan a más de 250 contratos públicos españoles (con presupuestos de licitación superiores a 1.200 millones de Euros) así como a algunos contratos privados en España y el extranjero. La aplicación del artículo 101 del TFUE para tipificar las infracciones implica que afectan al mercado interior de la Unión Europea. El primero de los acuerdos comienza en 2002 y se prolonga hasta el 2016. Es decir, las conductas identificadas se caracterizan por su extrema gravedad y prolongada duración.

Ello supone que el perjuicio al interés general generado por las infracciones ha sido muy elevado, lo mismo que el beneficio ilícito directo e indirecto obtenido por las infractoras.

Ese perjuicio al interés general se traduce en precios más elevados y falta de incentivos a producir mejoras en la calidad de los productos y servicios que, en este caso, van a recibir los ciudadanos.

Es decir, no se circunscribe, ni siquiera especialmente, a los competidores directos de las infractoras, sino que afecta a la propia Administración que presta servicios públicos y, en consecuencia, a la generalidad de la ciudadanía.

Por esta razón, el legislador confiere a la autoridad de competencia un amplio margen de apreciación discrecional para diseñar la concreta reacción ante las infracciones acreditadas para que la misma sea proporcional a la conducta que se ha desarrollado y genere una suficiente disuasión.

En opinión de quien suscribe este voto, este objetivo no se alcanza.

5. Además, los hechos acreditados se han calificado como infracciones del artículo 101 TFUE, al considerar que generan efectos en el mercado interior de la Unión Europea.

A pesar de que el artículo 5 del Reglamento 1/2003 manifiesta que corresponde a las autoridades de competencia de los Estados miembros “la imposición de multas sancionadoras, de multas coercitivas o de cualquier otra sanción prevista por su Derecho nacional”, también se establece el mandato de realizar una **aplicación eficaz y uniforme de la normativa europea de competencia**, lo cual se refuerza

en la Directiva ECN+[508]. Esta norma, en su artículo 13 se establece que "para garantizar la aplicación efectiva y uniforme de los artículos 101 y 102 del TFUE, las autoridades administrativas nacionales de competencia deben tener la facultad de imponer multas **efectivas, proporcionadas y disuasorias** a las empresas y asociaciones de empresas que infrinjan los artículos 101 o 102 del TFUE".

Por estas razones resulta imprescindible analizar si las sanciones impuestas cumplen los objetivos mencionados.

A. Las multas a las empresas

a. El sistema de cálculo de las sanciones

6. Para determinar las multas, la resolución aplica un sistema de cálculo contenido en un documento que se hizo público en la web de la CNMC el día 6 de noviembre de 2018 -aunque fechado el día 10 de octubre del mismo año- bajo la denominación "Indicaciones Provisionales de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia sobre la determinación de las sanciones derivadas de los artículo 1, 2 y 3 de la Ley 15/2007, de 3 de junio, de Defensa de la Competencia, y de los artículos 101 y 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea"[509].

El documento "*pretende dar a conocer las pautas generales que, dentro de su discrecionalidad, guían"* la actuación del Consejo. Por tanto, asumiendo el citado objetivo y el contenido subsiguiente, se corresponde con unas directrices o comunicación y su aprobación correspondería al Consejo de la CNMC de acuerdo con el artículo 20.7 de la Ley 3/2013. El Consejo no ha aprobado ese documento por lo que carece de fuerza vinculante para el organismo. Por ello, considerando que contiene lo que se denominan "indicaciones provisionales", esta Consejera quiere contribuir a la construcción de un modelo definitivo manifestando en este voto su posición sobre su contenido y consecuencias, como hace a continuación.

7. Desde una perspectiva **sustantiva**, el citado documento contiene lo que considero imprecisiones técnico-jurídicas con las que debo manifestar mi desacuerdo.

- Cálculo del tipo infractor

8. En primer lugar, las "indicaciones provisionales" realizan una **distinción artificiosa** entre un tipo sancionador denominado general al que se atribuye un valor del 60% y otro individual al que se reconoce un peso del 40%.

---

[508] Directiva (UE) 2019/1 del Parlamento Europeo y del consejo de 11 de diciembre de 2018 encaminada a dotar a las autoridades de competencia de los Estados miembros de medios para aplicar más eficazmente las normas sobre competencia y garantizar el correcto funcionamiento del mercado interior. DOUE 11/3 de 14 de enero de 2019.

[509] El documento está disponible en https://www.cnmc.es/node/372212.

En mi opinión se trata de una distinción que carece de base normativa y que incurre, por tanto, en uno de los errores que dio lugar a la revisión de las multas de la CNC y de la CNMC a partir de la Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015 (**STS 112/2015** ECLI: **ES:TS:2015:112)**.

De dicha distinción se deduce una separación en el posible peso de los criterios que deben servir para aquilatar el margen de discrecionalidad que la Ley ofrece a la autoridad de competencia de forma que, por ejemplo, la duración de la infracción no se tiene en cuenta en la determinación del tipo básico que sirve para realizar la base de cálculo.

- Cálculo de la multa final impuesta a cada empresa

9. La más grave de las cuestiones que afecta a estas "indicaciones provisionales" se encuentra, sin embargo, en opinión de esta consejera, en lo que califican como **"comprobación final de la proporcionalidad"**. La citada "comprobación" se realiza en relación a lo que se denomina "*valor de referencia de lo que se considera una multa disuasoria y proporcional*".

Las indicaciones manifiestan que la multa disuasoria "debe ser igual o superior al beneficio ilícito". "Por ello, el límite de proporcionalidad es igual al beneficio ilícito estimado multiplicado por un factor entre 1 y 4 que varía en función de la duración de la infracción y del tamaño de la entidad infractora." Estas afirmaciones deben ser objeto de comentario.

10. En primer lugar, esta consejera **no puede compartir que una sanción disuasoria pueda ser igual al beneficio ilícito.**

La comisión de una infracción genera, independientemente del beneficio ilícito (y máxime en un supuesto como el objeto de este expediente, que afecta a la contratación pública), daños en la sociedad, en las administraciones, en la competitividad del mercado o en la economía, además de los directos que se produzcan en los competidores, en los consumidores (que podrían ser reclamados por la vía civil).

Las sanciones administrativas tienen una **función represiva** y una **preventiva** que busca evitar la existencia (y reproducción) de conductas que generan un daño al interés general. Para ello constituyen una reacción del ordenamiento jurídico que, como reiteradamente indica la Directiva europea mencionada, se basa en el castigo para resultar **efectiva, proporcionada** y **disuasoria**.

Si la respuesta ofrecida por el ordenamiento se conforma con el objetivo de establecer sanciones iguales al beneficio ilícito objetivo por el infractor, y asumiendo como evidentes posibilidades de no detección de las conductas, se estaría generando un sistema sancionador que fomenta la infracción en lugar de tratar de evitarla. Es decir, si la empresa -que indudablemente recibe un beneficio extraordinario al cometer la infracción- sabe que existe un riesgo de no detección de la práctica y que, en caso de ser detectada y sancionada, la multa impuesta tan

sólo podrá igualar el beneficio extraordinario, la tendencia natural será a maximizar su bienestar y cometer por tanto la infracción.

Es decir, para que una multa sea disuasoria, resulta imprescindible que sea sensiblemente superior al beneficio ilícito.

11. En segundo lugar, las directrices dicen realizar una valoración de la sanción que parte de una **estimación del beneficio ilícito** que se calcula considerando un porcentaje del margen bruto de explotación del sector.

El sistema de cálculo de la estimación del denominado beneficio ilícito merecería un estudio más detallado, ya que asumir como factor de referencia el margen bruto del sector y multiplicarlo, en su caso, por un factor de disuasión implicaría, bien asumir que el sector en su conjunto está cartelizado, o bien realizar una estimación no relacionada con el beneficio ilícito real sobre el factor multiplicador que se aplica.

Es decir, lo que se denomina estimación del beneficio ilícito resulta en una cifra que se asume como parámetro de cálculo (y como veremos sirve para reducir el importe de las sanciones tal como vienen derivadas de los tipos infractores) pero no está calculado tomando como base los beneficios ilícitos de las empresas o los efectos de la conducta en el mercado.

12. Además, las indicaciones emplean un "*el límite de proporcionalidad* (que) *es igual al beneficio ilícito estimado multiplicado por un factor entre 1 y 4 que varía en función de la duración de la infracción y del tamaño de la entidad infractora*."

Este criterio no puede compartirse por varias razones: en primer lugar, como ya veíamos porque **no cabe considerar que la sanción puede ser disuasoria si tan solo iguala el beneficio ilícito**; del mismo modo, tampoco se considera adecuado limitar el factor multiplicador a 4; además, **el tamaño de la entidad** no tiene relación con la gravedad de la conducta y sin embargo ya es tenido en cuenta al calcular el importe de las sanciones en relación con su volumen de negocios.

13. Finalmente, y las "Indicaciones provisionales" determinan que si la multa que se obtiene del tipo inicial es inferior al denominado valor de referencia de proporcionalidad se mantiene intacta (pudiendo determinarse sanciones nítidamente inferiores al beneficio ilícito). Sin embargo, si la sanción resultante de la aplicación del tipo es superior, ésta debe reducirse.

Esta última corrección resulta, en opinión de esta consejera, claramente contraria no solo a la necesaria función de **disuasión** que deben llevar aparejadas las sanciones **sino especialmente a la de proporcionalidad** que la legislación y jurisprudencia exigen.

El principio de proporcionalidad de las sanciones rige en el establecimiento y aplicación de todas las medidas restrictivas de derechos y libertades de los individuos. El mismo supone la exigencia de que exista una correspondencia entre la infracción y la sanción y la prohibición de la adopción de medidas que puedan

considerarse innecesarias o excesivas. Para que pueda considerarse que una medida sancionatoria es proporcional, los requisitos fijados por la doctrina son tres, que exista un procedimiento en que se respeten los derechos de defensa; que la medida adoptada produzca la menor injerencia posible, y **que la medida sea apta para alcanzar los fines que la justifican**.

El sistema establecido por las indicaciones provisionales genera una reducción de las sanciones cuando son superiores al denominado límite de proporcionalidad. Sin embargo, no genera una subida en caso contrario.

Es decir, las indicaciones se fijan en el carácter limitativo del poder sancionador que implica la aplicación del principio de proporcionalidad, pero no consideran adecuadamente la exigencia de aptitud para alcanzar el fin pretendido que el mismo principio exige.

El resultado supone una reducción de las sanciones (especialmente en el caso de grandes empresas) bajo el subterfugio de una pretendida proporcionalidad que no resulta ajustada a las exigencias de nuestra legislación ni de la regulación europea en materia sancionadora.

14. En opinión de quien suscribe este voto, todo cuanto antecede no se opone a considerar para calcular el montante de la sanción, si la empresa infractora es multi-producto y uni-producto.

15. La forma de cálculo de las sanciones asume que hay sanciones inferiores al beneficio ilícito, incluso si son menores del 10% del volumen de negocios de las empresas fijado tanto por la LDC como por el Reglamento 1/2003.

Además, establece correcciones tan solo en una dirección (a la baja) lo que genera un trato desigual entre los operadores.

Por todo ello, en opinión de esta consejera este sistema de cálculo de las sanciones no favorece la **aplicación uniforme de la normativa europea** de la competencia. Una aplicación literal de los **criterios normativos recogidos en el artículo 64 LDC** y respetuosa en consecuencia con las exigencias de la jurisprudencia del TS puede dar lugar, como desarrollaremos a continuación especialmente en el párrafo 18, a la imposición de sanciones respetuosa con los principios de disuasión y proporcionalidad exigidos por la regulación europea.

Un sistema sancionador que tiende a reducir de manera muy significativa el importe de las sanciones respecto del tipo sancionador calculado, genera una falta de **efectividad** en la aplicación de la normativa europea que no resulta coherente con los objetivos de la regulación de disuasión y proporcionalidad exigidos por la normativa europea. Sistemas de determinación de las sanciones que no generen una confluencia en la forma de cálculo con los europeos, dentro de los amplios márgenes concedidos por el artículo 64 LDC y la jurisprudencia del TS que lo desarrolla, generan un claro riesgo de **fórum shopping** que sería deseable evitar.

b. La sanción impuesta en este supuesto

16. Los volúmenes de negocio de las empresas (por orden alfabético) en el año 2018 (previo a la imposición de la sanción) son los siguientes:

Empresa	Volumen de negocios total
ALSTOM	466.647.000
CITRACC	6.417.778
COBRA	974.035.000
COMSA	153.804.000
CYMI	59.377.376
ELECNOR	1.315.285.389
ELECTREN	36.209.176
EYM	5.979.000
INABENSA	146.233.000
ISOLUX	65.583.000
NEOPUL	12.706.025
SEMI	184.786.659
SIEMENS	698.799.496

Aplicando la mencionada metodología, la resolución parte de la determinación de unos tipos infractores generales para cada una de las infracciones que posteriormente se modulan para cada una de las empresas atendiendo a diferentes factores.

Los tipos "infractores generales" fijados en la resolución para cada una de las infracciones son todos ellos menores de los recogidos en la propuesta de resolución

Las multas impuestas por las tres infracciones declaradas son las siguientes:

Entidades infractoras	AVE	tren convencional	sistemas electromecánicos	Multa acumulada
ALSTOM	6.600.000	1.300.000	933.294	8.833.294
CITRACC	385.067			385.067
COBRA	21.200.000	6.000.000		27.200.000
COMSA	2.800.000			2.800.000
CYMI	2.800.000	1.425.057		4.225.057
ELECNOR	13.300.000	7.000.000	50.000	20.350.000
ELECTREN	2.281.178	905.229		3.186.407
EYM	358.740	90.000		448.740
INABENSA	8.200.000	3.363.359		11.563.359
INDRA			870.000	870.000
ISOLUX	4.000.563			4.000.563
NEOPUL	762.362			762.362
SEMI	12.195.919	4.250.093		16.446.013
SIEMENS	16.200.000	600.000		16.800.000
TELICE		600.000		600.000

Puede observarse que las sanciones que finalmente se imponen a las empresas varían de manera sensible respecto de los tipos generales fijados para cada una de las infracciones.

Ello se debe, en este caso, a dos factores:

- la reducción de las sanciones impuestas en la segunda y tercera infracciones acreditadas en este expediente considerando que con la primera de las infracciones ya se cumple con el requisito de disuasión y

- la aplicación del denominado factor de proporcionalidad que se ha descrito previamente.

Nada tiene esta consejera que objetar a la reducción del importe de las sanciones segunda y tercera por considerar que las sanciones subsiguientes deben "tomar en consideración" las previamente impuestas, dada la reiterada jurisprudencia del Tribunal de Justicia a este respecto. También considera adecuadamente justificada la decisión sobre de orden en que se consideran las infracciones para realizar esa valoración.

Varias deben ser sin embargo las observaciones que se realicen respecto de otros elementos considerados en la determinación de las sanciones en este supuesto.

- El cálculo de los tipos infractores

17. Comencemos por los tipos infractores determinados para cada empresa en cada una de las infracciones.

Infracción:	**AVE**	**Convencional**	**Sistemas**
Cuantía de los contratos:	1.108.946.332€	134.892.642€	25.000.000€
Tipo de contratos:	24 licitaciones	239 licitaciones	Contratos públicos y privados
Duración	Abril 2008- marzo 16	Mayo 2002- nov 16	Marzo 12- dic 15
Meses	95	174	45
Empresa			
ALSTOM	6,0	6,0	7,0
CITRACC	6,0		
COBRA	6,7	6,5	
COMSA	6,0		
CYMI	6,0	6,6	
ELECNOR	6,3	6,6	4,5
ELECTREN	6,3	7,0	
EYM	6,0	6,0	
INABENSA	6,1	6,5	
INDRA			6,0
ISOLUX	6,1		
NEOPUL	6,0		
SEMI	6,6	6,4	
SIEMENS	6,5	6,0	
TELICE		6,0	

18. Como es bien sabido, el artículo 64 LDC establece que los criterios para determinar el montante de las sanciones son la dimensión y características del mercado afectado, la cuota de mercado de cada empresa, el alcance de la infracción, su duración, el efecto en los derechos y legítimos intereses de los usuarios y otros operadores económicos, los beneficios ilícitos obtenidos y las circunstancias atenuantes y agravantes.

Si analizamos la primera de las infracciones sancionada, podemos concluir que la **dimensión del mercado es muy elevada** ya que los contratos afectados por la conducta ilícita tenían presupuestos de adjudicación que superan los 1000 millones de euros. Respecto de las **características**, la conducta afecta a un elevado número de contratos públicos. El hecho de que se trate de licitaciones públicas confiere a la conducta la máxima gravedad máxime cuando en este caso la conducta afecta a servicios de interés general que se van a recibir por la generalidad de la ciudadanía. El **alcance** de la infracción es amplio dado que afecta a licitaciones en todo el territorio nacional y a empresas nacionales e internacionales que muestran interés por los contratos, dada su cuantía y especialización. La **duración** de la conducta supera los 8 años (con precisiones para cada empresa que deberán modular su sanción específica). Se ha acreditado que la infracción que generado relevantes **efectos** en el mercado en forma de menor competencia por los contratos y en consecuencia subidas de precios y reducción de los incentivos a la mejora de la calidad de los servicios prestados. Lo mismo puede decirse de potenciales competidores de las empresas partícipes en los acuerdos que, debido a los mismos, habrían visto una dificultad insalvable para entrar en el mercado (con la consiguiente retroalimentación en los efectos negativos para la administración y los ciudadanos). No puede desconocerse, además, que la contraparte directa de los contratos objeto de la infracción es la administración.

Debe recordarse además que la conducta era muy difícil de detectar por las autoridades de competencia e incluso por las entidades contratantes. Las partícipes en los acuerdos realizaban una eficiente labor de ocultación de los hechos, conscientes de su ilegalidad, realizando "ofertas de cobertura" detalladamente diseñadas para dar apariencia de competencia al poder adjudicador. Además, existen pruebas de medidas adoptadas por los partícipes en el acuerdo para mantener su estabilidad en el tiempo e incluso represalias ante posibles incumplimientos.

De todo cuanto antecede debe derivarse que nos encontramos ante una conducta dolosa y que pocas infracciones pueden reputarse de mayor gravedad que la sancionada en este expediente[510].

A pesar de ello, el tipo general determinado por la Sala en la resolución para las diferentes empresas oscila entre un 6,0 y un 6,7%.

Resulta cierto que no se han acreditado circunstancias agravantes. Sin embargo, esta consejera no encuentra justificación ninguna en el expediente, considerando el análisis de los elementos identificados en el artículo 64 LDC, que lleven a

[510] De hecho, un número creciente de ordenamientos jurídicos de nuestro entorno han modificado sus ordenamientos para imponer consecuencias penales a las colusiones vinculadas con contratación pública. Véase las referencias a 29 ordenamientos con estas consecuencias que se recoge por la OCDE en *Fighting bid rigging in public procurement* http://www.oecd.org/competition/cartels/fightingbidriggininpublicprocurement.htm

establecer que la máxima reacción sancionadora se circunscriba al resultado de la aplicación de los citados tipos entre el 6 y el 7%.

19. Respecto de los tipos, llama también la atención la comparativa entre las tres infracciones detectadas.

Como ha podido observarse, en la segunda infracción la dimensión del mercado afectado es 10 veces menor y la duración de casi el doble. El resto de elementos tenidos en cuenta, son sensiblemente iguales (aunque afectan, evidentemente, a un mercado sensiblemente menor).

En la tercera de las infracciones el mercado es 40 veces menor que en la primera, la duración es de menos de la mitad y, además, no todos los contratos afectados por el reparto son públicos.

A pesar de esas consideraciones, los tipos establecidos en estas sanciones oscilan entre un 6,0% y un 7,0% en la segunda infracción y entre un 4,5% y un 7% en la tercera.

En el caso de la tercera de las infracciones, puede verificarse cómo el que uno de los parámetros de cálculo sea el tanto por ciento de actuación en el mercado afectado (sin ponderarlo con su relevancia objetiva) supone la determinación de tipos más altos en los casos de infracciones cometidas por menos empresas.

En general, estas comparaciones ponen de manifiesto, en opinión de esta consejera, que el modo de cálculo del tipo general de las infracciones (al que la metodología publicada en la web de la CNMC atribuye un 60% del peso de la sanción impuesta) genera distorsiones que no se derivan de los elementos recogidos como esenciales para el cálculo de las sanciones en el artículo 64 LDC.

20. Finalmente debe subrayarse que la forma de calcular la diferencia de tipos sancionadores entre las empresas dentro de cada una de las infracciones tiene tan solo en cuenta su intervención en lo que se denomina Volumen de Mercado Afectado, denominación bajo la que se incluyen los datos de facturación ofrecidos por las empresas en los contratos objeto de cada acuerdo.

Esta fórmula de cálculo no tiene en cuenta elementos de individualización de la responsabilidad como por ejemplo el papel jugado por cada una de las empresas en la práctica (instigador, beneficiario directo, beneficiario indirecto, mero seguidor…) u otros tales como la duración en la participación en la conducta. De este modo, se reconoce excesivo peso a la facturación directa que las empresas reciben de los contratos objeto de la infracción (ofrecida además en general por las propias infractoras) y se desconoce, por ejemplo, la existencia de otros tipos de compensaciones que se producen en los cárteles.

Es cierto que, como veremos a continuación, algunos factores que no se consideran en este momento de la metodología publicada se tienen en cuenta después en la segunda parte del cálculo. Sin embargo, dado que los mismos se tienen en cuenta tan solo en determinadas circunstancias y tan solo sirven para reducir el montante

de las sanciones y no para elevarlo, la distorsión antes señalada no desaparece, sino que se ve acrecentada.

- El cálculo del montante final de la sanción

21. Para determinar la sanción final a cada empresa, la resolución, en aplicación de la mencionada metodología, opera asumiendo que los tipos pueden ser adecuados a la gravedad y características de la infracción, pero no serlo en relación a la "*efectiva dimensión de la conducta anticompetitiva*".

Si de la citada afirmación se derivase que los tipos deben ser adecuados en los casos de empresas acusadamente multiproducto para atender a las desproporciones que pueden derivarse de aplicar del tipo al volumen total de negocios de las empresas que tienen su operativa muy diversificada en mercados diferentes, esta Consejera nada tendría que decir al respecto.

Sin embargo, como veíamos, las indicaciones publicadas en la web de la CNMC consideran que "*para realizar cualquier valoración de la proporcionalidad es necesario llevar a cabo una estimación del beneficio ilícito que cada entidad infractora podría haber obtenido de la conducta bajo supuestos muy prudentes, y aplicarle un factor incremental de disuasión. Esta estimación se utiliza como valor de referencia, por encima del cual se considera que la multa podría resultar desproporcionada*".

En el caso de que la sanción que resulte de la aplicación de los tipos sea superior a ese valor (caso de COBRA, CYMI, ELECNOR, INABENSA, SIEMENS, ALSTOM y COMSA en la primera de las infracciones) "*las multas se ajustan a la baja para evitar que resulten desproporcionadas*". Sin embargo, cuando el denominado "valor de referencia estimado" "es sustancialmente superior a las sanciones" que resultarían de aplicar el tipo sancionador, se considera "*que puede descartarse que sean desproporcionadas en relación con la efectiva dimensión de la conducta y no requieren de ningún ajuste*".

22. La fórmula de cálculo de la "estimación de beneficio ilícito" de las empresas (basándose en los márgenes brutos de la totalidad del mercado) ya se ha valorado previamente. La estimación es corregida por un factor multiplicador que declara pretender la debida disuasión. El factor de 1 a 4 se define, como veíamos, atendiendo a la duración y el tamaño de la empresa. Si la sanción resultante del tipo es mayor, se reduce. Si es menor, se mantiene idéntica.

La forma de cálculo del denominado factor de disuasión carece de justificación suficiente, tal como puede observarse si se compara la propuesta realizada por la DC y la resolución del Consejo.

Además, el resultado de aplicar el tipo al volumen de negocios total de la empresa y compararlo con el denominado valor de referencia, solo sirve para bajar las sanciones, pero no para subirlas (sin llegar en ningún caso al tope del 10% establecido por la Ley). Ello genera una distorsión entre los operadores que

tampoco tiene relación con ninguno de los elementos recogidos en el artículo 64 LDC.

23. De hecho, utilizando como parámetro de estudio la primera de las sanciones (que no se ha reducido para tomar las anteriores en consideración), puede comprobarse cómo las empresas más pequeñas reciben sanciones del tipo que se había determinado mientras que las empresas más grandes reciben tipos en varios casos inferiores al 1% de su volumen de negocios lo que beneficia por encima de datos objetivos a las empresas multiproducto frente a las monoproducto.

c. Propuesta realizada por esta consejera

24. De cuanto antecede puede deducirse que esta consejera considera que las sanciones impuestas a las empresas en las tres conductas identificadas no cumplen los principios tantas veces mencionados de eficacia, disuasión y proporcionalidad (entendida como límite a la actuación sancionadora y exigencia de que la misma sea adecuada al fin pretendido).

Las sanciones impuestas no deberían estar en ningún caso por debajo del beneficio ilícito (de haberse podido calcular o estimar) multiplicado por un factor que asegure la disuasión (tal como se ha descrito en el apartado 12 de este voto). Para ello, los tipos sancionadores definidos para cada infracción y empresa deberían partir de los criterios de gravedad y duración recogidos en el artículo 64 LDC, aplicable al caso (y taxativamente recogidos en el artículo 23.3 del Reglamento 1/2003, no aplicable directamente para determinar el montante de la sanción pero que interesa reproducir por lo asertivo y claro de su redacción. “A fin de determinar el importe de la multa, procederá tener en cuenta, además de la gravedad de la infracción, su duración”.

El resultado obtenido dista del citado objetivo con tipos teóricos que oscilan entre el 4,5% y el 7%, que se convierten en sanciones reales inferiores al 1% y que reducen, además, especialmente en las empresas que han jugado un papel más protagonista en las conductas.

25. No corresponde a esta consejera, sino como veíamos al Consejo de la CNMC, proponer una metodología de cálculo de las sanciones que sea de aplicación por la Sala de Competencia. Sin embargo, sí deben traerse a colación elementos que resultarían pertinentes en el debate.

26. La mencionada Sentencia del Tribunal Supremo de 29 de enero de 2015 constituye jurisprudencia asentada que esta Sala debe aplicar.

En la misma se determina que cuando el artículo 63 de la LDC manifiesta que se puede imponer una sanción de hasta un tanto por ciento “marca los límites para la imposición de las sanciones en cada una de las tres categorías de infracciones no en cuanto “umbral de nivelación” sino en cuanto a cifras máximas de una escala de

sanciones pecuniarias en el seno de la cual ha de individualizarse la multa. Se trata de cifras porcentuales que marcan el máximo del rigor sancionador para la sanción correspondiente a la conducta infractora que, dentro de la respectiva categoría, tenga mayor densidad antijurídica".

Recuerda además la Sentencia que son los parámetros fijados en los artículo 63 y 64 LDC los únicos que deben inspirar a la autoridad de competencia en la determinación del montante de las sanciones ya que "aun cuando se admitiera una cierta colaboración reglamentaria para introducir especificaciones o graduaciones al cuadro de sanciones establecidas legalmente, los reglamentos no podrían alterar la naturaleza o límites de las sanciones que la ley contempla (…) sin que tampoco se hayan atribuido a la CNMC potestades reglamentarias en la materia, careciendo de esta naturaleza y de carácter vinculante ad extra sus comunicaciones".

En opinión de esta consejera, de la citada Sentencia y sus valoraciones se deduce que son los elementos recogidos en el párrafo 20 de este voto los que deben servir a fundamentar la sanción fijada considerando las infracciones más graves (del 10%) para las conductas que presenten la mayor densidad antijurídica.

Esta premisa, acompañada de la consideración que previamente realizamos sobre la disuasión (en términos de las reconocidas funciones preventiva y represiva del derecho sancionador) **llevaría a no alejarse del citado tipo en supuestos de la máxima gravedad como el presente**.

27. Finalmente, y en relación con varias afirmaciones realizadas por la mencionada Sentencia del Tribunal Supremo, resultará adecuado, nuevamente, traer a colación la Directiva ECN+.

El Tribunal Supremo realiza las afirmaciones previamente comentadas ante una situación, indiscutible, en que el Reglamento 1/2003 establece que las autoridades nacionales aplicarán para sancionar las conductas tipificadas en el TFUE "las sanciones previstas en su derecho nacional". Desarrolla el Alto Tribunal el argumento recordando que las sanciones nacionales "no tienen por qué adoptar ni los parámetros ni los porcentajes del artículo 23 del Reglamento 1/2003" y que, de hecho, el artículo 63 "diverge sensiblemente" de lo establecido en la norma europea hasta el punto de clasifica las infracciones en leves, graves y muy graves asignando tipos sancionadores a cada tipología, de manera diferente a la norma europea.

El Tribunal Supremo recuerda también que "el legislador nacional, dentro de su legítimo margen de configuración normativa (…) podría haber decidido adoptar de modo expreso y reconocido las mismas pautas de fijación de las sanciones" que la normativa europea.

Debe entenderse que, en ese supuesto, nada obstaría a la aplicación de un sistema de cálculo de sanciones equiparable con el europeo.

Ante esta reflexión no puede sino recordarse que el plazo de transposición de la directiva ECN+ es el 4 de febrero de 2021 (artículo 34) y algunas modificaciones

normativas serán necesarias en nuestro ordenamiento antes de esa fecha. No puede olvidarse que su considerando 47 establece:

> "Con objeto de garantizar que las multas impuestas por infracción de los artículos 101 o 102 del TFUE reflejen la importancia económica de la infracción, las Autoridades Nacionales de Competencia (ANC) deben tener en cuenta la **gravedad** de la misma. Las ANC también deben poder fijar multas que sean **proporcionales a la duración** de la infracción. **Estos factores deben evaluarse de acuerdo con la jurisprudencia pertinente del Tribunal de Justicia de la Unión Europea y de modo que se garantice la disuasión**. La evaluación de la gravedad se debe hacer caso por caso para todos los tipos de infracción, teniendo en cuenta todas las circunstancias del caso. Entre los factores que se pueden tener en consideración se encuentran la **naturaleza de la infracción**, la **cuota de mercado combinada de todas empresas involucradas**, el **alcance geográfico de la infracción**, el hecho de que la infracción **se haya aplicado**, el **valor de las ventas de bienes y servicios de la empresa** a que se refiere directa o indirectamente la infracción y el **tamaño** y **poder de mercado** de la empresa implicada".

B. Sobre la forma de cálculo de las sanciones a directivos

28. El artículo 63.2 de la LDC establece

> "2. Además de la sanción prevista en el apartado anterior, cuando el infractor sea una persona jurídica, se podrá imponer una multa de hasta 60.000 euros a cada uno de sus representantes legales o a las personas que integran los órganos directivos que hayan intervenido en el acuerdo o decisión.
>
> Quedan excluidas de la sanción aquellas personas que, formando parte de los órganos colegiados de administración, no hubieran asistido a las reuniones o hubieran votado en contra o salvado su voto".

De la redacción del precepto se deduce que las personas físicas que hayan asistido a reuniones sin salvar su voto en los acuerdos pueden recibir una sanción máxima de 60.000 €.

29. La Resolución afirma que "para la determinación de la sanción, primero han de tenerse en cuenta criterios objetivos, como la gravedad y demás rasgos característicos de la infracción(…). Estos criterios pueden resumirse de forma sintética mediante la comparación entre el tipo sancionador total que corresponde a sus empresas (…)". También considera que deben considerarse criterios subjetivos "entre los que destacan la duración de la participación de cada directivo y el nivel jerárquico de su puesto dentro de la organización". La resolución realiza una clasificación de directivos en categorías siendo el nivel 1, de mayor capacidad de decisión y teniendo el nivel 2 "un nivel de autonomía más limitado".

30. Los citados elementos considerados por la Sala tratan de completar la ausencia de determinación legal de los criterios que deben inspirar la aplicación de las multas a las personas físicas.

Siendo esta labor encomiable, la opinión de esta consejera es que los criterios de modulación de la sanción **deben basarse exclusivamente en las acciones personales acreditadas en el expediente a las personas físicas sancionadas**.

31. La razón por la que el legislador impone sanciones a las personas físicas que intervienen y participan activamente en los hechos por los que las empresas han sido sancionadas se encuentra en el intento de responsabilizar de manera personal e individualizada a los sujetos que tienen un protagonismo en las conductas.

En efecto, se trata de fomentar la disuasión del sistema punitivo de competencia identificando y sancionando **por sus conductas** a los representantes legales o personas que integran los órganos directivos "que hayan intervenido" en los acuerdos o decisiones.

El principio de **responsabilidad personal por el hecho propio** implica que nos encontramos ante "una relación excluyente, en el sentido de que no se puede afirmar que un hecho es propio de una persona, cuando también puede serlo de otra u otras". "Lo que (…) impone el principio de responsabilidad por el hecho propio es un modelo flexible de relación entre el sujeto responsable y el hecho, de modo que el hecho debe ser atribuible –en cuanto conducta antijurídica y culpable– al responsable del mismo"[511].

Es decir, el legislador ha determinado que los hechos que constituyen la infracción y se han llevado a cabo por la persona física tienen una consecuencia sancionadora recogida en el artículo 63.1 LDC. "Además", las conductas llevadas a cabo por los directivos conllevan una sanción regulada en el artículo 63.2 LDC.

32. Si, como se propone en la resolución sancionadora, para considerar el montante de las sanciones impuestas a los directivos se toma como base el tipo sancionador impuesto a la empresa, se está desconociendo la separación de responsabilidades entre persona física y jurídica y se está incurriendo en un riesgo de *non bis in ídem* que, evidentemente no es pretendido por el legislador.

Cuando el legislador en dos párrafos diferentes del artículo 63 sanciona a las personas jurídicas y además a las físicas está exigiendo, en opinión de esta consejera, que los "hechos" por los que se imputa a la persona física le sean atribuibles a título personal y no por relación con la gravedad de la conducta cometida por la empresa.

[511] Véase CUERDA RIEZU, A., «El principio constitucional de responsabilidad personal por el hecho propio. Manifestaciones cuantitativas», en *Anuario de Derecho Penal y Ciencias Penales*, VOL. LXII, 2009, p. 212.

Es decir, la capacidad autónoma de toma de decisión de cada una de las personas físicas partícipes en las decisiones o acuerdos; el papel que juegan en la conducta (como instigadores por ejemplo de la ocultación de las prácticas de reparto), o la duración de su participación en las reuniones deben ser los criterios que inspiren el cálculo de la multa, pero en ningún caso el tipo sancionador impuesto a la empresa para la que trabajan.

C. Sobre la prohibición de contratar

33. El artículo 71 de la LCSP establece que no podrán contratar con la administración las entidades que hayan sido sancionadas con carácter firme por infracción grave en materia de falseamiento de la competencia.

Desde una perspectiva procedimental, el artículo 72 de la LCSP establece que determinadas prohibiciones de contratar, entre las que se encuentran las de falseamiento de la competencia, se apreciarán directamente por los órganos de contratación, **cuando la sentencia o la resolución administrativa se hubiera pronunciado expresamente sobre su alcance y duración**, subsistiendo durante el plazo señalado en las mismas. En el caso de que la resolución administrativa no contenga pronunciamiento sobre el alcance o duración de la prohibición de contratar, los mismos deberán determinarse mediante un procedimiento instruido al efecto. Corresponderá al Ministro de Hacienda y Función Pública previa propuesta de la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado.

34. La resolución manifiesta que “cabe identificar un automatismo en la prohibición de contratar derivada de infracciones en materia de falseamiento de la competencia, que deriva *ope legis* o como mero reflejo del dictado de una resolución que declare dicha infracción por así disponerlo el mencionado artículo 71.1.b) de la LCSP”.

Sin embargo, la resolución no fija la duración y alcance de la prohibición de contratar y por ello acuerda remitir certificación de la resolución a la Junta Consultiva de contratación “al margen de la posibilidad de que esta Comisión sea consultada o pueda emitir informe sobre las circunstancias concurrentes en el marco de dicho procedimiento que permitan graduar la duración y el alcance de la prohibición para cada uno de los sujetos afectados”.

35. No cabe duda sobre el hecho de que la prohibición de contratar se ha convertido efectivamente por el legislador español en una **consecuencia jurídica** que deriva directamente de la Ley en el caso de empresas sancionadas por infracciones a la normativa de competencia.

No existe sin embargo armonía doctrinal ni jurisprudencial sobre la **naturaleza jurídica** de las prohibiciones de contratar. Existen resoluciones que afirman que la

prohibición es una medida de gravamen no sancionatoria[512]. También existen, sin embargo, pronunciamientos que las consideran sanciones y manifiestan que "*estamos ante el ejercicio de una potestad sancionadora que le corresponde exclusivamente a la Administración*, aun cuando pueda ser solicitada por los ciudadanos"[513].

Indudablemente nos encontramos ante una reacción del ordenamiento que limita de manera importante derechos de los sujetos a quienes se impone y afecta a su operativa pudiendo incidir en algunos casos y dependiendo de las circunstancias en cuestiones esenciales para la entidad que recibe la medida (especialmente si se trata de empresas, algunas de las cuales realizan tantos por ciento muy elevados de sus volúmenes de negocio precisamente con administraciones). Esa limitación exige que se respeten garantías procesales en la determinación de las condiciones en que debe declararse la duración y alcance de la prohibición.

Ello, no obstante, la discusión sobre si las prohibiciones se conceptúan como medidas sancionatorias o de mero gravamen puede tener trascendencia práctica, dado que de ello dependería si se configuran como un instrumento **preventivo** o **represivo** y, en consecuencia, el fin que pretenden.

Las prohibiciones de contratar podrían considerarse como una forma de proteger a la administración que buscaría, fundamentalmente, evitar que ésta contrate con entidades que, por haber cometido una infracción (en este caso de competencia) han puesto en cuestión su compromiso con la legalidad y, en consecuencia, su honorabilidad.

Las prohibiciones de contratar podrían sin embargo considerarse como una más dentro del catálogo de reacciones previstas por el ordenamiento para tratar de proteger a la sociedad de conductas tan nocivas para el interés general como las infracciones de competencia. Asumiendo que las sanciones no pueden en todos los casos llegar a compensar los beneficios extraordinarios obtenidos por las empresas mediante la infracción (considerando el tope del 10% de volumen de negocios a que nos referíamos y el hecho de que existen conductas que se prolongan durante años); considerando que las sanciones no pueden compensar por los daños difusos que las infracciones causan en la sociedad, o considerando que existen en numerosas ocasiones personas físicas o jurídicas que no tienen posibilidad o capacidad de reclamar los daños que las infracciones les han causado, el sistema punitivo debe idear formas de reacción que contribuyan conjuntamente al deseado fin de la disuasión de las conductas (junto otras medidas de comportamiento o las sanciones a directivos).

En caso de que las prohibiciones se configurasen como un instrumento **meramente preventivo**, el interés prevalente en su definición sería el de los poderes adjudicadores, que decidirían sobre las condiciones de aplicabilidad, con

[512] Véase por ejemplo la STS de 28 de marzo de 2006. Recurso de casación 4907/2003. ECLI: ES:TS:2006:2062.

[513] STS 30 de abril de 2014, recurso de casación 1530/2013, RJ 2014/2685.

flexibilidad en función de sus necesidades o intereses. Es decir, en el caso de considerar que la medida sirve a proteger los intereses de la administración sería a ella a quien correspondería valorar si debe asumir el riesgo de contratar con un determinado operador a pesar de su conducta previa. Esta medida no tendría la finalidad de castigar infracciones precedentes. Tan solo la de evitar que la administración contrate con personas de las que puede sospecharse que no van a cumplir adecuadamente sus obligaciones.

Sin embargo, si consideramos que las prohibiciones son un instrumento **represivo**, la decisión deberá adoptarse tomando en consideración las circunstancias que la han justificado. De este modo, la graduación del alcance y duración de la prohibición deberán definirse atendiendo a criterios como la culpabilidad y la proporcionalidad con la infracción cometida.

En opinión de esta consejera y desde la perspectiva de la autoridad de competencia, no cabe duda de que la prohibición de contratar es una más de las **consecuencias represivas** de la conducta infractora que se une a las multas; obligaciones de comportamiento, reclamaciones de daños o sanciones a directivos en el catálogo de las reacciones previstas por el ordenamiento ante las infracciones de competencia.

No en vano, la prohibición tiene, como puede comprobarse por las reacciones de las empresas ante el riesgo de su declaración, un marcado carácter disuasorio. En muchas ocasiones, de hecho, superior al de las multas.

Además, cualquier otra solución que dejase en manos de los poderes adjudicadores la decisión sobre la prohibición atendiendo a sus necesidades o voluntad de asumir riesgos y sin basarse en la vinculación de la medida limitativa de derechos con la conducta que la genera supondría un riesgo de trato desigual entre las empresas que, en sí mismo, podría generar discriminación y un falseamiento de la competencia.

Todas estas consideraciones llevan a la conclusión de que resulta imprescindible conceptuar las prohibiciones de contratar como medidas sancionatorias que buscan cumplir las funciones de represión y disuasión (inherentes como hemos visto a toda medida sancionadora en el ordenamiento jurídico español).

De la citada conclusión se deriva que es a la autoridad de competencia a quien compete definir para cada infracción el conjunto de consecuencias jurídicas que sirvan a los principios de eficacia, disuasión y proporcionalidad exigidos por la normativa europea. En el caso de que una reacción de tanta trascendencia como la prohibición de contratar quedara en manos de una administración diferente de la de competencia, la reacción ante la que el Tribunal Supremo denomina densidad antijurídica se vería dividida de manera artificial.

El necesario equilibrio entre los principios de disuasión y proporcionalidad -considerando el necesario respeto a los derechos de defensa durante el procedimiento, atendiendo a la culpabilidad de los sujetos infractores y considerando la gravedad y resto de circunstancias de los hechos que justifican la

reacción global- puede alcanzarse por la autoridad de competencia y no por ningún otro órgano de la administración. No en vano, ya se había pronunciado al respecto la CNMC en informes de proyectos normativos manifestando:[514]

> "la CNMC, en los casos que lo estime oportuno, podrá pronunciarse expresamente sobre el alcance y determinación de la prohibición de contratar en todas sus resoluciones sancionadoras relativas a la Ley 15/2007".

36. Siguiendo con el necesario respeto a los principios del derecho sancionador, el **principio de legalidad** exige, no solo que las sanciones tengan base legal (incuestionable en este caso como hemos comprobado) sino también que exista base normativa para identificar la **competencia del órgano de adopta la decisión** sancionatoria.

Es cierto que, quizá por ser una norma previa a la LCSP, la LDC no contiene una referencia expresa a las prohibiciones de contratar en el **artículo 53** que recoge el contenido que pueden incluir las resoluciones que puede adoptar el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia y sería deseable que así sucediera.

Sin embargo, el citado precepto reconoce expresamente que el Consejo puede **imponer a las empresas condiciones y obligaciones determinadas** incluyendo las de comportamiento. En opinión de esta consejera, nada obsta para que, dentro de ellas, se incluyan tanto obligaciones de hacer como de no hacer y por tanto el citado precepto sirve de habilitación para imponer las prohibiciones de contratar con la administración en los términos que se considerasen oportunas.

37. Del mismo modo, debemos referirnos al artículo 5 del Reglamento 1/2003 que establece que:

> "Las autoridades de competencia de los Estados miembros **son competentes para aplicar** los artículos 81 y 82 del Tratado en asuntos concretos. **A tal efecto, ya sea de oficio, ya previa denuncia de parte, podrán adoptar las decisiones siguientes**:
>
> (…)
>
> - imposición de multas sancionadoras, de multas coercitivas o de **cualquier otra sanción prevista por su Derecho nacional**.

[514] Entre otros véase, CNMC, IPN/CNMC/010/15 Informe sobre el Anteproyecto de Ley de Contratos del Sector Público, Madrid, 16 de julio de 2015, https://www.cnmc.es/sites/default/files/709299_6.pdf. Del mismo modo se ha recogido en el IPN/CNMC/011/15 Informe sobre el Anteproyecto de Ley sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales, Madrid, de la misma fecha.

Del citado precepto, vigente desde mayo del año 2004, y contenido en un Reglamento de la Unión Europea (del que se predica por tanto la primacía y el efecto directo), se desprende que las autoridades de competencia de los Estados miembros son competentes para aplicar cualquier sanción prevista en el derecho nacional tendente a garantizar la eficacia de los artículos 101 y 102 del TFUE. Considerando el contenido de los artículos 71 y 72 de la LCSP, no puede caber duda de la competencia de esta Sala para aplicar las citadas medidas sancionatorias.

38. Por todo cuanto antecede esta consejera considera que la autoridad de competencia, atendiendo a las condiciones de la infracción declarada, debería haberse pronunciado sobre el alcance y duración de la prohibición de contratar.

Es precisamente la autoridad de competencia la mejor situada para valorar de manera conjunta la globalidad de las medidas de gravamen y sanción que pueden adoptarse ante los hechos acreditados y la que está en mejor posición para ponderar las consecuencias en el mercado de las conductas sancionadas. Del mismo modo es la que mejor puede valorar los supuestos en que, como establece la Ley no procede "declarar prohibición cuando, en trámite de audiencia del procedimiento correspondiente, se acredite el pago o compromiso de pago de las multas por los responsables y la adopción de medidas técnicas, organizativas y de personal apropiadas para evitar la comisión de futuras infracciones administrativas, entre las que quedará incluido el acogerse al programa de clemencia en materia de falseamiento de la competencia" y revisarla cuando se cumplan las condiciones legales.

En tal sentido emito este Voto Particular.

Firmado: María Pilar Canedo Arrillaga

INDICE

I. ANTECEDENTES 2
II. LAS PARTES 6
1. ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U., sus directivos y ALSTOM, S.A. 6
2. COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., sus directivos y ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. 7
3. CONTROL Y MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (CYMI), su directivo y ACS 7
4. ELECTRÉN, S.A., sus directivos y su matriz ACS 8
5. SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (SEMI), su directivo y ACS 8
6. COSEMEL, A.I.E. 9
7. COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. y COMSA CORPORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.L. 9
8. CONSTRUCCIÓNES INSTALACIÓN Y TRACCIÓN, S.A.U. (CITRACC), su directivo y DELEJOR13, S.L.U. 10
9. ELECNOR, S.A. y sus directivos 10
10. EYM INSTALACIONES, S.A. y OBRASCON HUARTE LAIN, S.A. (OHL) 11
11. ISOLUX INGENIERÍA, S.A. y GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A. 12
12. INSTALACIONES INABENSA, S.A., su directivo y ABENGOA, S.A. 12
13. INDRA SISTEMAS, S.A. y su directivo 13
14. NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇOES, S.A. y SACYR, S.A. 14
15. SIEMENS, S.A., su directivo y SIEMENS, AG 14
16. TELÉFONOS, LÍNEAS Y CENTRALES, S.A. (TELICE) y FUENTEBLANDOR HOLDING, S.L. 15
III. ANÁLISIS DEL MERCADO AFECTADO 15
1. Marco normativo 15
2. Caracterización del mercado 18
2.1. Mercado de producto 18
a) Descripción general 18

b) Descripción del mercado desde el punto de vista de la oferta y la demanda 22

2.2. Mercado Geográfico 24

IV. HECHOS ACREDITADOS 26

1. INTRODUCCIÓN 26

2. EN RELACIÓN CON LICITACIONES PÚBLICAS CONVOCADAS PARA EL MANTENIMIENTO DE LOS SISTEMAS DE ELECTRIFICACIÓN EN LÍNEAS DE TREN CONVENCIONAL 27

2.1. Aspectos generales de los acuerdos de reparto entre las principales empresas del sector. El acuerdo del año 2002 y sus modificaciones 27

2.2. Ejecución de los acuerdos de reparto 32

a. Acuerdos de reparto hasta el año 2012 32

b. Los acuerdos de reparto de la licitación de 2013 convocada por ADIF (Expte. 2.13/28520.0087) 46

c. Los acuerdos de 2014 para el reparto del contrato de mantenimiento de las subestaciones y catenaria de las líneas de ferrocarril convencional (Expte. 2.14/28520.0140) 53

d. El reparto de dos contratos en 2015 en la zona noreste 57

e. El cambio de estrategia a partir de 2016 61

3. EN RELACIÓN CON LICITACIONES PARA LA FABRICACIÓN, SUMINISTRO, INSTALACIÓN, MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN DE LOS SISTEMAS DE ELECTRIFICACIÓN DE LÍNEAS FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD 62

3.1. Varios acuerdos llevados a cabo por pequeños grupos de empresas que, según la DC, no forman parte de la estrategia global establecida por el conjunto de empresas incoadas 62

3.2. Acuerdos de reparto de contratos entre los años 2008 a 2016, que la DC considera integrantes de una estrategia global entre las empresas incoadas 65

a. Los acuerdos de abril de 2008 65

b. Incorporación de otras empresas a los acuerdos y reparto de las licitaciones de 2010: acuerdos MICRO-MACRO 73

c. Los acuerdos de 2013 para el reparto de 5 licitaciones para el mantenimiento de los sistemas de electrificación de las líneas del AVE .. 84

d. Los acuerdos de reparto para las licitaciones de 2014 97

e. Otros acuerdos de reparto entre los miembros de la UTE AVE ENERGIA 107

f. Licitaciones de menor cuantía de octubre de 2015 y marzo de 2016..... 116

4. EN RELACIÓN CON EL REPARTO DE LICITACIONES DE EQUIPOS ELECTROMECÁNICOS 117

V. FUNDAMENTOS DE DERECHO 129

PRIMERO. COMPETENCIA PARA RESOLVER..... 129

SEGUNDO. OBJETO DE LA RESOLUCIÓN Y NORMATIVA APLICABLE 130

TERCERO. PROPUESTA DE RESOLUCIÓN DEL ÓRGANO INSTRUCTOR . 132

CUARTO. VALORACIÓN DE LA SALA DE COMPETENCIA..... 134

4.1. Delimitación de las conductas objeto del expediente 134

4.1.1. Acuerdos de reparto de licitaciones públicas para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional.....135

4.1.2. Acuerdos de reparto de licitaciones públicas para la fabricación, suministro, instalación, mantenimiento y reparación de los sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad.....143

4.1.3. Acuerdos de reparto de licitaciones públicas y privadas para la construcción suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad.....153

4.2. Antijuridicidad de las conductas..... 155

4.3. Duración de las conductas. Infracciones únicas y continuadas 162

4.4. Efectos de las conductas sobre el mercado 169

4.5. Análisis de la culpabilidad 174

4.6. Prescripción 175

4.7. Responsabilidad 177

4.7.1. Responsabilidad individual de las empresas 177

4.7.2. Responsabilidad solidaria de las empresas matrices.....190

4.7.3. Responsabilidad de los directivos y representantes legales de las empresas.....193

4.8. Exención del pago de la multa..... 203

QUINTO. OTRAS ALEGACIONES A LA PROPUESTA DE RESOLUCIÓN Y CUESTIONES PLANTEADAS EN FASE DE RESOLUCIÓN 208

5.1. Alegaciones sobre aspectos procedimentales..... 208

a. Sobre la vulneración del derecho de defensa por no dar traslado de la prueba practicada....208
b. Sobre la suspensión del procedimiento....210
5.2. Alegaciones sobre la insuficiencia probatoria en este procedimiento 212
5.3. Alegaciones en relación con la participación individual de las empresas 217
5.4. Sobre la necesidad de acudir en UTE a las licitaciones 249
5.5. Alegaciones en relación con las inspecciones realizadas 254
5.6. Sobre la definición del mercado afectado 261
5.7. Sobre la responsabilidad de las personas físicas.... 266
5.8. Alegaciones en relación con la propuesta de sanción a las empresas elaborada por la DC 275
a. Sobre la motivación de la propuesta de sanción 275
b. Sobre el ajuste de proporcionalidad y la existencia de empresas multiproducto 278
c. Sobre la proporcionalidad de las sanciones propuestas 281
d. Sobre el límite del 10% del volumen de negocios total en el año anterior al de imposición de la sanción 286
e. Sobre el volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) 287
5.9. Alegaciones en relación con la propuesta de sanción a las personas físicas elaborada por la DC 288
a. Sobre la falta de motivación de las sanciones propuestas 288
b. Sobre la proporcionalidad de las sanciones propuestas 290
5.10. Solicitud de prueba 291
5.11. Solicitud de vista 292
5.12. Confidencialidad 293
SEXTO. DETERMINACIÓN DE LA SANCIÓN.... 294
6.1. Consideraciones previas.... 294
6.2. Análisis de los criterios del artículo 64 de la LDC.... 295
6.2.1. Cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad....296

6.2.2. Cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional 300

6.2.3. Cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad 306

6.3. Recapitulación..... 309

6.4. Criterios de determinación y sanción a imponer a las personas físicas declaradas responsables 310

6.4.1. Cártel para el reparto de contratos de construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad.....310

6.4.2. Cártel para el reparto de contratos de mantenimiento de sistemas eléctricos en líneas de tren convencional 312

6.4.3. Cártel para el reparto de licitaciones públicas y privadas convocadas para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de equipos electromecánicos en líneas ferroviarias de alta velocidad 314

6.5. Recapitulación..... 316

6.6. Exención del pago de la sanción a ALSTOM 317

6.7. Reducción del importe de la sanción 317

SÉPTIMO. PROHIBICIÓN DE CONTRATAR POR INFRACCION EN MATERIA DE FALSEAMIENTO DE LA COMPETENCIA 317

RESUELVE..... 320

ANEXO I: LICITACIONES MANTENIMIENTO CONVENCIONAL 327

ANEXO II: LICITACIONES SISTEMAS ELÉCTRICOS AVE.....343

ANEXO III: LICITACIONES EQUIPOS ELECTROMECÁNICOS AVE 348

VOTO PARTICULAR 350