

RESOLUCIÓN

**EXPEDIENTE S/DC/0614/17, SEGURIDAD Y COMUNICACIONES
FERROVIARIAS**

CONSEJO. SALA DE COMPETENCIA

Presidente

D^a. Cani Fernández Vicién

Consejeros

D^a. María Ortiz Aguilar

D^a. María Pilar Canedo Arrillaga

D. Carlos Aguilar Paredes

D. Josep Maria Salas Prat

Secretario del Consejo

D. Joaquim Hortalà i Vallvé

En Barcelona, a 29 de septiembre de 2021

La Sala de Competencia del Consejo de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (**CNMC**), con la composición expresada, ha dictado la siguiente Resolución en el expediente incoado contra varias empresas y algunos de sus directivos, por supuestas prácticas y conductas contrarias a los artículos 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia (**LDC**) y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea (**TFUE**).

INDICE DE CONTENIDOS

I.	ANTECEDENTES DE HECHO	6
II.	LAS PARTES	10
1.	ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD	10
2.	ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y su matriz ALSTOM, S.A.	11
3.	BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L. y su matriz BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED	12
4.	CAF SIGNALLING, S.L., SU directivo y su matriz, CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A.	12
5.	COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., su directivo y su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.	13
6.	NOKIA SPAIN, S.A. y su matriz NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS, OY	13
7.	SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U., SIEMENS, S.A. SUS directivos y SU matriz SIEMENS, AG.	14
8.	THALES ESPAÑA GRP, S.A.U., SUS directivos y su matriz THALES EUROPE, SAS	16
III.	MARCO NORMATIVO	17
IV.	MERCADO AFECTADO	20
1.	Mercado de producto	20
A.	Oferta en sistemas	24
B.	Demanda	25
2.	Mercado geográfico	27
V.	HECHOS ACREDITADOS	27
1.	INTRODUCCIÓN	27
2.	ACUERDOS ENTRE ALCATEL Y DIMETRONIC	29
A.	Año 2002/2003	29
B.	Año 2004/2006	31
C.	2004	31
D.	2005	33
E.	2006	34
F.	Año 2007	37
G.	Año 2008	38
H.	Año 2009	38
I.	Año 2010	41
J.	Año 2012	41
K.	Año 2013	43
L.	Año 2014	47
M.	Año 2015	54
N.	Año 2016	65
3.	ACUERDOS ENTRE ALCATEL Y DIMETRONIC CON SIEMENS, INDRA E INABENSA	67
A.	Año 2003	67
B.	Año 2004	71
C.	Año 2005	72
D.	Año 2006	75
4.	ACUERDOS ENTRE THALES, DIMETRONIC Y NOKIA	75
A.	Año 2006	75
B.	Año 2007	75
C.	Año 2008	76
D.	Año 2009	78
E.	Año 2010	78
F.	Año 2012	86
G.	Año 2013	88

H. Año 2014	91
5. ACUERDOS ENTRE THALES, DIMETRONIC Y COBRA	102
A. Introducción	102
B. Año 2008	102
C. Año 2010	105
D. Año 2011	109
E. Año 2013	112
F. Año 2014	113
G. Año 2015	117
H. Año 2016	123
6. ACUERDOS ENTRE THALES, SIEMENS RAIL, ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS	128
A. Introducción	128
B. Año 2014	128
C. Año 2015	130
D. Año 2016	134
E. Año 2017	139
VI. FUNDAMENTOS DE DERECHO	141
PRIMERO. Competencia para Resolver	141
SEGUNDO. Objeto de la resolución y normativa general aplicable	142
TERCERO. Propuesta de Resolución del Órgano Instructor	143
CUARTO. Valoración de la Sala de Competencia	144
A. Tipificación de las conductas	144
a. Consideraciones generales	144
b. La existencia de acuerdo entre las partes	147
▪ La alianza estratégica entre THALES y DIMETRONIC	147
▪ Incorporación de SIEMENS en el año 2003.....	150
▪ El papel de NOKIA	151
▪ El papel de COBRA	153
▪ El papel de BOMBARDIER, ALSTOM y CAFS	155
– La modificación en el método de licitación de ADIF y su impacto en el incremento de potenciales competidores.....	156
– La incorporación a la alianza de ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS .	157
▪ Conclusión	168
c. El objeto restrictivo de la competencia.....	170
d. La calificación de la infracción como única y continuada.....	177
▪ Identidad de los distintos actos que integran la conducta.....	178
▪ Proximidad en el tiempo de los elementos que integran la conducta	180
▪ Existencia de un plan global que persigue un objetivo común	180
▪ La contribución intencional de las empresas al plan común y conocimiento del mismo	181
e. Existencia de cártel	183
f. Conclusión	185
B. Antijuridicidad de la conducta	185
C. Culpabilidad e individualización	186
a. Responsabilidad de las empresas	187
▪ ALSTOM	187
▪ BOMBARDIER.....	189
▪ CAFS	192
▪ COBRA	194
▪ NOKIA.....	196
▪ SIEMENS RAIL	199
▪ SIEMENS SA.....	200

▪ THALES.....	201
b. Responsabilidad solidaria de las empresas matrices	204
c. Responsabilidad de las personas físicas	208
▪ Don Iñigo Balda Arana	210
▪ Don Francisco Travieso Mateos.....	211
▪ Don Miguel Ángel Martínez Anguita.....	213
▪ Don Leopoldo Felipe Olea Muriel.....	215
▪ Don Gonzalo Martínez Delgado	215
▪ Don Jesús Guzmán Martín De los Santos	216
▪ Don Jesús Sánchez Bargos	219
▪ Don Fernando Ortega Díaz	221
▪ Don Luis Fernández Jiménez.....	223
▪ Don Miguel Ángel Moratalla Martínez	224
D. Los efectos derivados de las conductas	226
E. Valoración de la solicitud de clemencia	230
F. Valoración de los programas de cumplimiento normativo	234
a. Descripción de los programas presentados	236
b. Valoración de los programas presentados.....	237
QUINTO. Respuesta a las alegaciones no abordadas previamente en la resolución	239
A. Alegaciones a los acuerdos de recalificación de 20 de julio de 2021 y 24 de agosto de 2021	239
B. Alegaciones sobre indefensión	242
a. Sobre la falta de plazo razonable para contestar alegaciones	242
b. Sobre la admisión de ADIF como interesado en el expediente	243
C. Alegaciones sobre aspectos procedimentales.....	244
a. Sobre la separación del expediente sancionador	244
b. Sobre la caducidad del procedimiento	245
c. Sobre las inspecciones practicadas por la DC.....	246
d. Sobre la denegación prueba propuesta	248
D. Sobre las solicitudes de práctica de pruebas	249
E. Sobre la solicitud de vista	250
F. Sobre la solicitud de confidencialidad	251
SEXTO. Determinación de la sanción	252
A. Multas a empresas	252
a. Criterios de imposición de las multas.....	252
b. Multas impuestas.....	255
B. Multas a directivos.....	256
C. Respuesta a las alegaciones sobre la propuesta de sanción.....	257
a. Alegaciones de las empresas	257
b. Alegaciones de directivos.....	261
SÉPTIMO. La prohibición de contratar	263
VII. RESUELVE	264

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Relación de alegaciones presentadas a la propuesta de resolución	8
Tabla 2. Alegaciones al acuerdo de recalificación	9
Tabla 3. Contestación al requerimiento de información sobre el volumen de negocio	10
Tabla 4. Alegaciones al acuerdo de recalificación	10
Tabla 5. Directivos incoados SIEMENS.....	15
Tabla 6. Directivos incoados THALES	16
Tabla 7. Principales empresas de sistemas de comunicación ferroviaria	24
Tabla 8. Cuotas de mercado empresas	25
Tabla 9. Integración de empresas a la alianza por años.....	28

Tabla 10. Líneas contenidas en el 6 acuerdo de colaboración que habían sido adjudicadas en 2003.....	35
Tabla 10. Asistentes a la reunión de 6 de noviembre de 2013	43
Tabla 11. Reparto de tecnologías en las diferentes líneas de los contratos de 2014 y 2015	45
Tabla 12. Líneas adjudicadas a la UTE ADIS.....	70
Tabla 13. Situación de las licitaciones 2009-2011	77
Tabla 14. Resultado de las licitaciones de 2010	85
Tabla 15. Reparto de canon entre agosto 2014.....	101
Tabla 16. Reparto en la licitación Madrid-Valencia entre Thales, Dimetronic y Cobra.....	104
Tabla 17. Reparto del mantenimiento en la licitación Madrid-Valencia entre Thales, Dimetronic y Cobra	104
Tabla18. Reparto entre Thales, siemens y cobra en abril de 2015.....	120
Tabla 19. Acuerdo de subcontratación Thales, Siemens y Cobra 2016	125
Tabla 20. Reparto de avales de cobra entre Thales y Siemens	125
Tabla 21. Ofertas presentadas a las 7 licitaciones con sus bajas.....	129
Tabla 22. Ofertas a licitación del ERTMS cercanías de Barcelona.....	134
Tabla 23. Ofertas presentadas a las licitaciones de 2014.....	158
Tabla 24. Bajas presentadas	163
Gráfico 1. Evolución del promedio de ofertas realizadas en licitaciones con al menos dos ofertas, 2002-2017.....	164
Gráfico 2. Relación entre el grado de concurrencia y la baja adjudicataria en las licitaciones posteriores a febrero de 2011.....	165
Tabla 25. Bajas adjudicatarias medias (ponderadas) según la pertenencia o no al cártel del adjudicatario y de otros oferentes.....	227
Tabla 26. Distribución de las licitaciones según el grado de cartelización.....	228
Tabla 27. Volumen de negocios total de las empresas en 2020.....	252
Tabla 28. Duración de la conducta y volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción	254
Tabla 29. Tipo sancionador por empresa	255
Tabla 30. Multas impuestas a las empresas.....	256
Tabla 31. Elementos que muestran la implicación de directivos ordenados por empresa.....	256
Tabla 32. Multas a directivos	257

INDICE DE IMÁGENES

Imagen 1. Participación de cada empresa en la conducta por años.....	29
Imagen 2. Extracto del acuerdo Alcatel-Dimetronic 2003	31
Imagen 3. Acuerdo Alcatel- Dimetronic 2005.....	34
Imagen 4. Extracto de la tabla de reparto Dimetronic-Thales 2007-2020	39
Imagen 5. Estrategia intercambiada entre Thales y Siemens Rail para las licitaciones 2014 y 2015	44
Imagen 6. Escenarios de reparto planteados por Thales tras las licitaciones de 2014.....	49
Imagen 7. Porcentaje de reparto UTE ADIS	72
Imagen 8. Reparto de licitaciones.....	74
Imagen 9. Anotaciones Thales 2012.....	88
Imagen 10. Líneas a repartir en 2014	102
Imagen11. Presupuesto asociado a la licitación Madrid Levante por anualidades	109
Imagen 12. Contratos de mantenimiento compartidos por THALES SIEMES y COBRA.....	117
Imagen 13. Ratios de mantenimiento de las licitaciones compartidas	118
Imagen 14. Cálculos de intercambio con Cobra	119
Imagen15. Revisión Aval correspondiente a Cobra entre Thales y Siemens	127
Imagen 16. Valoración de Bombardier licitación Gavá	137
Imagen 17. Reunión cierre UTE BOMBARDIER-SIEMENS	137
Imagen 18. Ofertas licitación Gavá-Castelldefels	138
Imagen 19. Notas de Bombardier sobre licitación Encina-Valencia.....	139
Imagen 20. Reunión cierre UTE Bombardier-Siemens	161
Imagen 21. Ofertas licitación Gavá-Castelldefels	161
Imagen 22. Participación de cada empresa en la conducta por años.....	179

I. ANTECEDENTES DE HECHO

1. Entre el 18 y el 20 de enero de 2017 la Dirección de Competencia de la CNMC realizó **inspecciones** en las sedes de **SIEMENS, S.A.**, COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS S.A. (**COBRA**) y SOCIEDAD ESPAÑOLA DE MONTAJES INDUSTRIALES, S.A. (**SEMI**) en el ámbito de la información reservada DP/0138/16.
Entre el 17 y el 19 de mayo de 2017 la DC inspeccionó también la sede de THALES ESPAÑA GRP S.A.U (**THALES**).
2. El 18 de diciembre de 2017 se inspeccionaron las sedes de BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L. (**BOMBARDIER**) y CAF SIGNALLING, S.L. (**CAFS**).
3. Entre el 21 de enero de 2017 y el 1 de junio de 2018, la DC realizó diferentes **requerimientos de información** que se detallan en el **anexo 1** de la presente Resolución.
4. El 23 de mayo de 2017 la DC solicitó al Consejo de la CNMC que se procediese a la **deducción de copia** del Expte. S/DC/0519/14 INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS del escrito del ADIF de 27 de mayo de 2014, de conformidad con el artículo 30 del RDC, atendándose a la misma el 24 de mayo de 2017 (folios 721 a 735); el 31 de mayo de 2018, del Expte. S/DC/0557/15 NOKIA del escrito de ADIF de 6 de octubre de 2015 y documentación relativa a varias licitaciones, que fue remitida el 1 de junio de 2018; y el 28 de agosto de 2018, del Expte. S/DC/0598/16 ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECÁNICA FERROVIARIAS (folios 27773 a 27777).
5. El 30 de mayo de 2017 se acordó la **incoación del expediente S/DC/0598/16 ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECÁNICA FERROVIARIAS**, ampliada después el 21 de diciembre de 2017, por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE¹.

¹ La Resolución de 14 de marzo de 2019 de la CNMC, dictada en relación con dicho expediente, sancionó (i) el cártel de reparto de contratos para la construcción, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación de líneas ferroviarias de alta velocidad a ALSTOM y solidariamente a ALSTOM, S.A.; COBRA y solidariamente a ACS; CYMI y solidariamente a ACS; ELECTRÉN, S.A. y solidariamente a ACS; SEMI y solidariamente a ACS; COMSA INSTALACIONES Y SISTEMAS INDUSTRIALES, S.A. y solidariamente a COMSA CORPORACIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.L.; CITRACC y solidariamente a DELEJOR13, S.L.U.; ELEC NOR, S.A.; EYM INSTALACIONES, S.A. y solidariamente a OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.; ISOLUX INGENIERIA, S.A. y solidariamente a GRUPO ISOLUX CORSÁN, S.A.; INSTALACIONES INABENSA, S.A. y solidariamente a ABENGOA, S.A.; NEOPUL SOCIEDADE DE ESTUDOS E CONSTRUÇÕES, S.A. y solidariamente a SACYR, S.A. y SIEMENS, S.A. y solidariamente a SIEMENS, AG.; (ii) el cártel de reparto de contratos para el mantenimiento de los sistemas de electrificación en líneas de tren convencional a ALSTOM y solidariamente a ALSTOM, S.A.; COBRA y solidariamente a ACS; CYMI y solidariamente a ACS; ELECTRÉN,

6. El 19 de junio de 2017 SIEMENS RAIL y sus matrices SIEMENS HOLDING, S.L. y SIEMENS, A.G. presentaron una **solicitud de exención de la multa** y subsidiariamente de reducción de su importe (folios 3685 a 3823). El 8 de enero de 2018 solicitaron que se entendiera también presentada por SIEMENS, S.A., no quedando incluidos en la solicitud tres directivos que no habían cooperado en la investigación de los hechos (folios 6431 a 6651). Las solicitudes fueron completadas posteriormente entre el 10 de noviembre de 2017 y el 25 de julio de 2019 (folios 5169 a 5194 y 5472 y 5473; 17635 a 17995; 35105 y 35106; 35230 a 35242; 35368 a 35370; 35377 a 35381 y 39963 a 40058).
7. El 11 de julio de 2017 la DC acordó; (i) **rechazar la solicitud de exención** total presentada al no cumplirse las condiciones del artículo 65.1 de la LDC; y, (ii) examinar la información y los elementos de prueba presentados en la solicitud de conformidad con el artículo 66 de la LDC.
8. El 27 de agosto de 2018 la DC acordó la **incoación** del presente procedimiento sancionador contra SIEMENS RAIL, SIEMENS, S.A. y sus directivos D. Jesús Guzmán Martín de los Santos y D. Leopoldo Felipe Olea Muriel y su matriz SIEMENS, A.G.; THALES y sus directivos D. Jesús Sánchez Bargas y D. Fernando Ortega Díaz y su matriz THALES EUROPE, SAS; COBRA y su matriz ACS; NOKIA y su matriz NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS, OY; ALSTOM y su matriz ALSTOM, S.A.; BOMBARDIER y su matriz BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED (en adelante, BOMBARDIER TRANSPORTATION) y, CAFS y su matriz CAF (folios 27711 a 27754).
9. El 20 de mayo de 2019 la DC acordó la **ampliación de la incoación** contra seis directivos de empresas ya incoadas por su participación en las conductas investigadas en este expediente, en concreto, contra: D. Iñigo Balda Arana y D. Francisco Travieso Mateos de CAFS, D. Miguel Ángel Martínez Anguita de COBRA, D. Gonzalo Martínez Delgado de SIEMENS, S.A. y D. Luis Fernández Jiménez y D. Miguel Moratalla Martínez de THALES (folios 35905 a 35913).
10. Entre el 16 de octubre de 2018 y el 20 de mayo de 2019 se efectuaron los **requerimientos de información** indicados en el **¡Error! No se encuentra el origen de la referencia.** Asimismo, tras la ampliación de la incoación, entre el

S.A. y solidariamente a ACS; SEMI y solidariamente a ACS; ELEC NOR, S.A.; EYM INSTALACIONES, S.A. y solidariamente a OBRASCON HUARTE LAIN, S.A.; INSTALACIONES INABENSA, S.A. y solidariamente a ABENGOA, S.A.; SIEMENS, S.A. y solidariamente a SIEMENS, AG y TELÉFONOS, Líneas y Centrales, S.A. y solidariamente a FUENTE BLANDOR HOLDING, S.L. y (iii) 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 a ALSTOM y solidariamente a ALSTOM, S.A., ELEC NOR, S.A. e INDRA SISTEMAS, S.A. En este Resolución también se sancionó a D. Miguel Ángel Martínez Anguita de COBRA y D. Leopoldo Felipe Olea Muriel de SIEMENS, S.A.

22 de mayo de 2019 y el 6 de febrero de 2020, la DC efectuó los **requerimientos de información** especificados en el **anexo 3**.

11. Entre el 13 de septiembre de 2018 y el 26 de mayo de 2019, algunas empresas interpusieron el **recurso administrativo** previsto en el artículo 47 de la LDC ante la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC, mismos que se detallan en el **anexo 4**.
12. Entre el 26 de diciembre de 2018 y el 5 de junio de 2020, algunas empresas anunciaron la **interposición de recurso contencioso-administrativo** y solicitaron la **suspensión** del procedimiento. Dicha información se detalla en el **anexo 5**.
13. El 7 de septiembre de 2020, la DC notificó a las empresas y directivos incoados el **pliego de concreción de hechos (PCH)** (folios 45406 a 45848.8). Tras conceder las ampliaciones de plazo solicitadas, entre el 24 de septiembre y el 19 de octubre de 2020 se recibieron las **alegaciones al PCH** que se señalan en el **anexo 6**.
14. El 7 de septiembre de 2020 la DC requirió información a las empresas imputadas en relación con su **volumen de negocios**, recibándose contestación en las fechas que se indican en el **anexo 7**.
15. Entre el 23 de septiembre de 2020 y el 10 de noviembre de 2020, la DC efectuó los **requerimientos de información** detallados en el **anexo 8**.
16. El 16 de marzo de 2021 la DC acordó el **cierre de la fase de instrucción** (folios 53470 y 53471).
17. El 26 de marzo de 2021 la DC dictó la **propuesta de resolución (PR)** y la notificó a las partes (folios 53478 a 54349.1).
18. Las **alegaciones** a la PR se recibieron en la CNMC entre los días 20 y 21 de abril de 2021:

Tabla 1: Relación de alegaciones presentadas a la propuesta de resolución

FECHA	INCOADO	FOLIOS
20/04/2021	D. Jesús Guzmán Martín de los Santos	54581 a 54608
20/04/2021	D. Leopoldo Olea Muriel	54612 a 54641
20/04/2021	ACS	54645 a 54650
20/04/2021	SIEMENS A.G., SIEMENS RAIL y SIEMENS S.A.	54665 a 54674
20/04/2021	D. Gonzalo Martínez Delgado	54678 A 54683
20/04/2021	NOKIA	54687 a 54739
20/04/2021	NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS OY	54743 a 54746
20/04/2021	ALSTOM y ALSTOM, S.A.	54930 a 55010
20/04/2021	ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD	55087 a 55141
23/04/2021	D. Jesús Sánchez Bargos	55496 a 55507
23/04/2021	D. Miguel Ángel Martínez Anguita	55924 a 55995

23/04/2021	BOMBARDIER Y BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED	55996 a 56294
23/04/2021	THALES Y THALES EUROPE S.A.S.	56295 a 56502
26/04/2021	CAFS	57218 a 57350 y 58397 a 58428
26/04/2021	CAF	57993 a 58000
26/04/2021	D. Francisco Travieso Mateos	58001 a 58073
26/04/2021	D. Iñigo Balda Arana	58074 a 58129
26/04/2021	COBRA	58130 a 58310
26/04/2021	D. Fernando Ortega Díaz	58311 a 58332
27/04/2021	D. Miguel Moratalla Martínez	58334 a 58359
27/04/2021	D. Luis Fernández Jiménez	58360 a 58384
09/06/2021	D. Fernando Ortega Díaz	58516 a 58535

19. El 23 de abril de 2021 la DC elevó a la Sala de Competencia de la CNMC su **informe y propuesta de resolución** (art. 50.5 LDC) (folios 55508 a 55923).
20. El 8 de junio de 2021 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) nº 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 8 de junio de 2021, hasta que se diera respuesta por la Comisión Europea a la información remitida o transcurriera el término a que hace referencia el artículo 11.4 del Reglamento (CE) nº 1/2003 (folio 58.459). El plazo de suspensión fue levantado mediante acuerdo de fecha 8 de julio de 2021 (folio 58.536).
21. El 20 de julio de 2021, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC adoptó **acuerdo de recalificación**, en virtud del cual se modificó la calificación realizada por la DC en su propuesta de resolución, siendo notificado a la DC y a todas las partes interesadas para que, en el plazo de 15 días, formularan las alegaciones oportunas (folios 58600 a 58608). En el citado acuerdo, la Sala acordó suspender el plazo de resolución del procedimiento sancionador.
22. Las alegaciones al acuerdo de recalificación constan en los siguientes folios del expediente:

Tabla 2. Alegaciones al acuerdo de recalificación

FECHA	EMPRESA/DIRECTIVO	FOLIOS
27/07/2021	Dirección de Competencia	58676 a 58679
04/08/2021	NOKIA SPAIN, S.A.	58680 a 58685
09/08/2021	D. Jesús Javier Guzmán Martín De los Santos	58689 a 58700
12/08/2021	THALES	58704 a 58711
12/08/2021	THALES EUROPE, S.A.S.	58715 a 58722
13/08/2021	D. Fernando Ortega Díaz	58726 a 58741
13/08/2021	D. Jesús Sánchez Bargos	58744 a 58759

23. El 24 de agosto de 2021, la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC adoptó un acuerdo por el que se requirió a las empresas que aportaran el **volumen de negocios** total en el año 2020 así como de **recalificación**, en virtud del cual se modificó nuevamente la calificación realizada por la DC en su propuesta de resolución, siendo notificado a la DC y a todas las partes interesadas para que, en el plazo de 10 días aportaran la información solicitada y en el plazo de 15 días, formularan las alegaciones oportunas (folios 58843 a 58853). En el citado acuerdo, la Sala acordó suspender el plazo de resolución del procedimiento sancionador.

24. Las alegaciones al nuevo acuerdo de recalificación y las contestaciones al requerimiento sobre el volumen de negocio constan en los siguientes folios del expediente:

Tabla 3. Contestación al requerimiento de información sobre el volumen de negocio

FECHA	EMPRESA/DIRECTIVO	FOLIOS
26/08/2021	SIEMENS RAIL y SIEMENS SA	58922 a 58924
03/09/2021	NOKIA	58941
08/09/2021	THALES	58946 a 58949
10/09/2021	ALSTOM	58953 a 58964
13/09/2021	BOMBARDIER	58968 a 58970
17/09/2021	CAFS	59039 a 59044

Tabla 4. Alegaciones al acuerdo de recalificación

FECHA	EMPRESA/DIRECTIVO	FOLIOS
03/09/2021	Dirección de Competencia	58935 a 58938
15/09/2021	NOKIA	58978 a 58992
15/09/2021	ADIF	58998 a 59000
15/09/2021	ADIF ALTA VELOCIDAD	59006 a 59008
16/09/2021	COBRA	59011 a 59035
17/09/2021	THALES	59048 a 59070
17/09/2021	THALES EUROPE, S.A.S.	59071 a 59072
20/09/2021	ALSTOM y ALSTOM, S.A.	59076 a 59101

25. La Sala de Competencia del Consejo de la CNMC deliberó y falló el asunto en su reunión de 29 de septiembre de 2021.

II. LAS PARTES

Son partes interesadas en el procedimiento las empresas y directivos incoados que se relacionan a continuación.

1. ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD

Se trata de dos entidades públicas empresariales dependientes del Ministerio de Fomento, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

Los Estatutos de ADIF, aprobados por Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, le atribuyen la administración de infraestructuras ferroviarias, la gestión de la circulación ferroviaria, la adjudicación de capacidad a los operadores ferroviarios y la percepción de cánones por el uso de infraestructura, estaciones y terminales de mercancías.

El Real Decreto-ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial ADIF, dividió la entidad, creando por una parte 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 y otras infraestructuras y funciones que se le transfieren, los negocios de estaciones de alta velocidad o las actividades de telecomunicaciones y de energía y, por otra, continúa ADIF con la administración de la red ferroviaria convencional. Ambas, en el ejercicio de sus competencias en materia de construcción, mantenimiento y explotación de las infraestructuras ferroviarias de la red convencional y de alta velocidad, promueven expedientes de contratación de los sistemas de seguridad, control y gestión del tráfico, comunicaciones y protección ferroviarias.

El 14 de mayo de 2019, a instancia de parte, se acordó concederles la condición de interesadas en este expediente.

2. ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y su matriz ALSTOM, S.A.

ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. (**ALSTOM**), con domicilio en Madrid, tiene como objeto social la construcción, reparación y mantenimiento de material ferroviario.

Cuenta con una planta industrial dedicada a la fabricación de trenes y con cuatro centros de innovación para el desarrollo de programas de I+D de seguridad ferroviaria, señalización, mantenimiento y trenes. Entre sus proyectos de referencia en España, destacan los sistemas European Rail Traffic Management Systems o ERTMS (en vía y embarcados) para líneas de alta velocidad Albacete-Alicante, Corredor Atlántico y Valladolid-León-Burgos) y trenes, así como sistemas ERTMS, embarcados y en vía, para líneas y trenes de cercanías (redes suburbanas de Madrid y Barcelona) y tecnología ERTMS en los llamados trenes de laboratorio de ADIF² (folios 27886 y 35974 a 35979).

ALSTOM es filial al 100% de ALSTOM ESPAÑA IB, S.L. y su matriz última al 100% es ALSTOM, S.A, sociedad constituida bajo la legislación mercantil francesa que cotiza en la Bolsa de París y opera, entre otros, en los mercados de transporte, señalización y ferrocarriles (folio 27866).

² <https://www.alstom.com/es/alstom-en-espana>

3. BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L. y su matriz BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED

BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L. (**BOMBARDIER**), con domicilio en Madrid, tiene por objeto social la fabricación, diseño, comercialización, venta, importación, exportación instalación, montaje, conservación y mantenimiento de componentes, productos y sistemas para equipos de señalización, seguridad y protección ferroviarios, así como de equipos y sistemas electrónicos, y de aquellos directamente relacionados con los anteriores (folio 27919 a 27934).

El 100% de las acciones de BOMBARDIER pertenecen a BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED (**BT GH**), con domicilio en Londres. BT GH posee el 100% de las acciones de BOMBARDIER³.

4. CAF SIGNALLING, S.L., SU directivo y su matriz, CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A.

CAF SIGNALLING, S.L. (**CAFS**), con domicilio en Guipúzcoa, tiene como actividad principal la realización de proyectos de señalización y seguridad, en infraestructura y material móvil, sistemas de centros de control, telemandos de energía y sistemas, equipos y subconjuntos eléctricos y electrónicos y su mantenimiento⁴.

El 26 de julio de 2010 todas las participaciones de CAFS fueron compradas por CAF INVESTMENT PROJECTS S.A., siendo el 100% del capital social de dicha sociedad titularidad de CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A. (**CAF**), sociedad matriz del Grupo, con sede central también en Guipúzcoa. Posteriormente, como consecuencia de una operación de escisión parcial y fusión por absorción intragrupo aprobada el 28 de junio de 2013, el socio único de CAFS pasó a ser la propia matriz CAF⁵.

D. Iñigo Balda Arana, fue Director General de CAFS desde julio de 2010 hasta agosto de 2019 y **D. Francisco Travieso Mateos**, fue Director Comercial Nacional de CAFS desde julio de 2010 hasta octubre de 2017⁶.

³ Información obtenida de la base de datos INFORMA e incorporada a este expediente sancionador (folios 40702 a 40722) y aportada por BT GH (folio 45183).

⁴ Contestación de CAFS al requerimiento de información realizado (folio 27942).

⁵ Información aportada por CAF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 45161 a 45163).

⁶ Contestación de CAFS al requerimiento de información realizado (folios 35216 a 35220 y 45038 a 45043).

5. COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., su directivo y su matriz ACS, ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.

COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A. (**COBRA**), con domicilio en Madrid, se dedica a los servicios integrales de electricidad, gas, agua, comunicaciones y ferrocarriles, instalaciones y montajes mecánicos y eléctricos, climatización, instrumentación y control y sistemas de seguridad. En su estructura funcional figura una Dirección de Negocio de Ferrocarriles, responsable de la instalación y mantenimiento de los sistemas de señalización, seguridad, control de tráfico y comunicaciones ferroviarias para la red de alta velocidad y convencional.

COBRA es filial de COBRA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.A.U., cuyo capital en un 100% está en manos de ACS SERVICIOS, COMUNICACIONES Y ENERGÍA, S.L. que es propiedad en un 99,99% de ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. (**ACS**), con domicilio en Madrid⁷.

D. Miguel Ángel Martínez Anguita fue Director General Filial Ferrocarriles de COBRA desde 2001 hasta julio de 2019 (folios 213, 35110 y 44851 a 44852).

6. NOKIA SPAIN, S.A. y su matriz NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS, OY

NOKIA SPAIN, S.A. (**NOKIA**), con domicilio en Madrid y delegaciones en Barcelona, Valencia y La Coruña, incluye en su objeto social las actividades de diseño, fabricación, importación, venta, exportación, arrendamiento, instalación y mantenimiento de equipos electrónicos y de telecomunicación y la construcción de obras (edificación y obra pública), así como su mantenimiento y reparación.

Opera en el negocio de las telecomunicaciones ferroviarias desde marzo de 2007, como consecuencia de la creación del Grupo NSN, empresa en participación al 50% entre NOKIA CORPORATION y SIEMENS, A.G., aportando ésta última SIEMENS NETWORKS HOLDING, S.L. y SIEMENS NETWORKS, S.L.

Esas dos empresas inicialmente creadas por SIEMENS, A.G. pasaron a denominarse NOKIA SIEMENS NETWORKS, S.L. (en adelante, **NSN**) y NOKIA SIEMENS NETWORKS HOLDING, S.L., filiales del citado Grupo NSN, cuyo domicilio social coincidía con el de SIEMENS, S.A.⁸ (folios 12374 a 12386, 27963 a 27975, 34755 a 34768 y 36779 a 36802). Posteriormente, NSN y NOKIA SIEMENS NETWORKS HOLDING, S.L. se fusionaron en octubre de 2012,

⁷ Contestación de ACS al requerimiento realizado (folios 738 a 743) e información obtenida de la base de datos INFORMA e incorporada a este expediente sancionador (folio 35932).

⁸ Información obtenida también de la Decisión de la Comisión Europea de 24 de julio de 2015, caso COMP/M.7632 NOKIA/ALCATEL-LUCENT, disponible en la página Web http://ec.europa.eu/competition/elojade/isef/case_details.cfm?proc_code=2_M_7632 y de la base de datos INFORMA.

quedándose con la citada denominación de NOKIA SIEMENS NETWORKS, S.L. (**NSN**).

En septiembre de 2013 SIEMENS, A.G. vendió su participación del 50% en el Grupo NSN a NOKIA CORPORATION, pasando a denominarse NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L.

Cabe destacar que entre los años 2007 a 2013 NSN no estaba, de hecho, controlada conjuntamente por NOKIA CORPORATION y SIEMENS AG sino exclusivamente por NOKIA CORPORATION, sin que SIEMENS AG tuviera ninguna capacidad de control sobre ella a pesar de disponer de una participación del 50% en la misma⁹.

Tras la adquisición, a nivel mundial, de ALCATEL-LUCENT ESPAÑA S.A.U. en enero de 2016 por NOKIA CORPORATION y su posterior fusión en enero de 2017, la entidad resultante en octubre de 2017 de la fusión de NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L. y ALCATEL-LUCENT ESPAÑA S.A.U. fue NOKIA SPAIN, S.A.

La sociedad finlandesa **NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS OY** es titular del 99,98% del capital social de NOKIA SPAIN, S.A. (folios 12374 a 12386 y 34755 a 34766).

7. SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U., SIEMENS, S.A. SUS directivos y SU matriz SIEMENS, AG.

SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. (**SIEMENS RAIL**), con domicilio en Madrid, tiene por objeto social la fabricación, desarrollo, venta, importación, exportación, instalación, mantenimiento y comercialización de componentes, productos, sistemas de seguridad y protección, ofreciendo soluciones integradas mediante tecnologías de señalización ferroviaria y control automático de trenes.

Los productos desarrollados son enclavamientos electrónicos, equipos de detección de trenes, sistemas de protección y conducción automática de trenes (Distancia-Objetivo, Bloqueo Móvil, Driverless y Unattended), sistemas ATP, ATO, CBTC y ERTMS, sistemas de control de tráfico centralizado y regulación automática, sistemas de gestión integral de mantenimiento y componentes, soluciones para pasos a nivel, señales de LED, accionamientos de aguja, comprobadores de desvíos, circuitos de vía, contadores de ejes, eurobalizas, entre otros. Su gran área de actividad, junto a la de fabricación e instalación, es

⁹ Según la decisión de la Comisión Europea de 13 de noviembre de 2006 en el expediente COMP/M.4297 NOKIA/SIEMENS, NSN estaba sujeta al control de NOKIA CORPORATION, nombrando también NOKIA al CEO de NSN, que podía destituir al Director Financiero y al Director de Marketing, esos dos últimos nombrados por SIEMENS, así como también al Director de Operaciones después de los primeros doce meses, y en sucesivos informes anuales de NOKIA CORPORATION dirigidos a la *US Securities and Exchange Commission* entre 2007 y 2013, se indica que NOKIA CORPORATION tenía derecho a nombrar a más de la mitad de los miembros del Consejo de Administración de NSN (4 de los 7 miembros del Consejo).

el mantenimiento de los sistemas de señalización y telecomunicaciones ferroviarias (folios 12374 a 12386 y 34755 a 34766).

Tiene su origen en la empresa DIMETRONIC, S.A., que hasta el 25 de marzo de 2004 estuvo controlada por FOXBORO IBÉRICA, S.A. En ese momento, con la denominación DIMETRONIC, S.A.U. (**DIMETRONIC**), pasó a estar controlada en un 99,99% por INVENSYS IBERICA, S.A., perteneciente al Grupo INVENSYS PLC.

En abril de 2013, en el marco de la operación M.6843 SIEMENS/INVENSYS RAIL autorizada por la Comisión Europea (CE), SIEMENS AG adquirió el control de INVENSYS RAIL y a través de su filial, INVENSYS IBERICA, S.A., de DIMETRONIC, pasando a denominarse SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U.

Desde mayo de 2013 hasta mayo de 2018 SIEMENS RAIL formaba parte integrante de la División *Mobility* de SIEMENS S.A., operando durante este periodo como una sola unidad de dirección con un único cuadro directivo para ambas entidades, de acuerdo con la información disponible en este expediente sancionador (folios 40012, 250.10.1, 28741 a 28742 y 16928).

Desde 2018 SIEMENS RAIL se encuentra participada al 100% por SIEMENS MOBILITY HOLDING BV que, a su vez, es propiedad íntegra de SIEMENS AG (folios 32403 a 32415), que cotiza en la Bolsa de Frankfurt (folio 27797).

Por su parte, SIEMENS, S.A. (**SIEMENS SA**), que comparte domicilio con SIEMENS RAIL, tiene por objeto social la investigación, desarrollo, fabricación, comercialización y prestación de servicios y actividades relacionadas con la electricidad, la electrónica y las técnicas y procesos de información.

La División *Mobility* ha sido tradicionalmente una unidad de negocio en el ámbito del transporte ferroviario y tanto SIEMENS S.A. como SIEMENS RAIL desempeñan funciones dentro de esta división. Así, los máximo directivos de dichas empresas, tienen responsabilidades en ambas sociedades (folios 250.10.1, 258.3.2 y 28741 a 28742).

SIEMENS, A.G., empresa matriz de SIEMENS S.A y SIEMENS RAIL, es una sociedad anónima cotizada, constituida de acuerdo con las leyes alemanas (folios 3892 a 3897).

Los directivos incoados pertenecientes a dichas empresas son los siguientes (folios 3802, 258.3.5., 44861 a 44865, 15863, 258.3.5, 44861 a 44865, 17057, 17184, 35095 a 35099 y 44861 a 44865):

Tabla 5. Directivos incoados SIEMENS

DIRECTIVO	DURACIÓN	EMPRESA	CARGO
D. Jesús Guzmán Martín de los Santos	octubre 2003-marzo 2008	DIMETRONIC	Responsable de Ventas Nacional
	marzo 2008-abril 2009	DIMETRONIC	Director General
	abril 2009- mayo 2013	DIMETRONIC	Consejero Delegado
	mayo 2013-diciembre 2017	SIEMENS RAIL	Consejero Delegado
	mayo 2013- diciembre 2017	SIEMENS SA	Director División <i>Mobility</i>
D. Leopoldo Felipe Olea Muriel	octubre 2013 a diciembre 2017	SIEMENS SA	Director de Ventas Nacionales de la División <i>Mobility</i>

D. Gonzalo Martínez Delgado	abril 2014 a septiembre 2016	SIEMENS SA	Director de la Unidad de Negocio de <i>Customer Services</i> de la División <i>Mobility</i>
------------------------------------	------------------------------	------------	---

8. THALES ESPAÑA GRP, S.A.U., SUS directivos y su matriz THALES EUROPE, SAS

THALES ESPAÑA GRP, S.A.U. (**THALES**), con domicilio social en Madrid, tiene su origen en la empresa REDES EXTERIORES Y SERVICIOS, S.A., constituida en 1987, de la que era accionista ALCATEL STANDARD ELÉCTRICA, S.A., que cambió desde el 6 de octubre de 1988 hasta el 29 de diciembre de 2003 varias veces de denominación: ALCATEL REDES EXTERIORES Y SERVICIOS, S.A., ALCATEL CABLE CONTRACTING, S.A., ALCATEL CONTRACTING, S.A., ALCATEL INTEGRACIÓN DE REDES, S.A. y ALCATEL INTEGRACIÓN Y SERVICIOS, S.A. (en adelante, **ALCATEL**).

ALCATEL fue adquirida en noviembre de 2006 por THALES¹⁰ (folios 36779 a 36802). A partir del 6 de febrero de 2007 cambió otra vez de denominación a THALES SECURITY SOLUTIONS & SERVICES, S.A.U.; el 5 de febrero de 2009 a THALES TRANSPORT, SIGNALLING & SECURITY SOLUTIONS, S.A.U. y el 20 de diciembre de 2011 a la actual THALES ESPAÑA GRP, S.A.U.

THALES tiene por objeto social las actividades de ingeniería, diseño, fabricación, suministro, instalación, integración, puesta a punto y en servicio, incluyendo mantenimiento y reparación, de equipos y sistemas de señalización ferroviaria, telecomunicación, eléctricos, radioeléctricos, electrónicos, mecánicos elevadores y transportadores, climatización, ventilación y calefacción, instalando y manteniendo sistemas basados en tecnología IT como parte de la infraestructura para proyectos ferroviarios en señalización, telecomunicaciones y seguridad (folios 27832, 27834 y 27842).

Los directivos incoados pertenecientes a dichas empresas son los siguientes (folios 3013 a 3025, 35122 a 35133 y 44922 a 44924):

Tabla 6. Directivos incoados THALES

DIRECTIVO	DURACIÓN	EMPRESA	CARGO
D. Jesús Sánchez Bargos	2003 a 2008	ALCATEL	Responsable Comercial
	2006 a 2007	ALCATEL	Consejero Delegado
	2007 en adelante	THALES	Presidente y Consejero Delegado
D. Fernando Ortega Díaz	2005	ALCATEL	Responsable de Operaciones
	2006	ALCATEL	Director General de Negocio Doméstico y Operaciones
	2007 a julio 2011	THALES	Director General de Mercado Doméstico

¹⁰ Autorizándose dicha operación por la Comisión Europea, en su Decisión de 7 de noviembre de 2006, caso COMP/M.4337 THALES/ALCATEL DIVISIONS TRANSPORT ET SYSTEMES, disponible en la página Web https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_06_1520 e información obtenida de la base de datos INFORMA.

	julio 2001 a noviembre de 2016	THALES	Director General de Proyectos y Programas
	Desde noviembre de 2016	THALES	GTS Spain
D. Luis Fernández Jiménez	mayo 2013 a junio 2015	THALES	Director de Ventas y Desarrollo de Negocio, Seguridad Civil
	junio 2015 a octubre 2017	THALES	Director de Estrategia y Desarrollo de Negocio
D. Miguel Moratalla Martínez	mayo 2010 a julio 2011	THALES	Gerente de Ventas y Ofertas
	julio 2011 a noviembre 2012	THALES	Director de Ventas y Ofertas
	Desde noviembre de 2012	THALES	Director de Ventas y Desarrollo de Negocio de Mercado Doméstico

III.MARCO NORMATIVO

A partir de la Comunicación de la CE al Consejo sobre la política ferroviaria comunitaria de 25 de enero de 1990, se unificó la política común del sector ferroviario, aprobándose las Directivas 91/440/CEE, 95/18/CE y 95/19/CE, junto con el Libro Blanco “*Una estrategia para la revitalización de los ferrocarriles comunitarios*” en 1996.

El artículo 3 de la Directiva 91/440 CEE se remitía al Reglamento (CE) nº 2598/70, de 18 de diciembre de 1970, para delimitar 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 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.

Tras dicha Directiva, la CE ha lanzado iniciativas tendentes a crear un mercado único y liberalizar progresivamente el sector ferroviario, estableciendo gestiones diferenciadas para la infraestructura y los servicios ferroviarios, con la separación orgánica y jurídica entre ambos negocios.

Así, tras la apertura del sector ferroviario a la competencia en 2001, se han aprobado tres paquetes legislativos y una refundición de los mismos¹¹. A ellas

¹¹ Los paquetes legislativos y la refundición referida son los siguientes:

- Primer Paquete Ferroviario, formado por un conjunto de Directivas adoptadas en 2001 que entraron en vigor en 2003, que modificaban las Directivas 91/440, 95/18 y 95/19, garantizando la independencia en la gestión del administrador de infraestructuras y liberalizando los servicios internacionales de transporte de mercancías;
- Segundo Paquete Ferroviario, formado por varias Directivas que entraron en vigor en 2004, que se centraba en un enfoque común de seguridad, la interoperabilidad de los sistemas, la liberalización del mercado de transporte de mercancías por ferrocarril y la creación de la Agencia Europea Ferroviaria (ERA, *European Railway Agency*);

se suma en 2016 un cuarto paquete para completar el espacio ferroviario europeo único¹².

En 2005 la UE introdujo un sistema de señalización común europeo, el Sistema Europeo de Gestión del Tráfico Ferroviario (*European Rail Traffic Management Systems*, ERTMS), el único sistema interoperable de control y mando de trenes en la UE, cuya función es mejorar la interoperabilidad transfronteriza en la UE. El 18 de julio de 2018, la Comisión Europea adoptó una Recomendación relativa a las orientaciones para una aplicación armonizada del ERTMS¹³.

Adicionalmente, la CE presenta anualmente un informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario. En el último publicado, de 6 de febrero de 2019, se señala que según el nuevo Plan de Despliegue Europeo del ERTMS, entre el 30% y el 40% de los principales corredores de la red deben estar equipados con ERTMS desde el año 2023 (15.672 km), estando sólo un tercio en funcionamiento actualmente¹⁴.

ALSTOM, Ansaldo STS, BOMBARDIER, SIEMENS, THALES, CAF y AŽD Praha (estos dos últimos desde enero de 2014) son miembros de UNISIG (*Union Industry of Signalling*), un consorcio industrial creado en 1999 para desarrollar las especificaciones técnicas ERTMS/ETCS¹⁵ (folios 35980 y 35981).

A nivel nacional cabe destacar la actual Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (**LSF**)¹⁶, que vino a sustituir a la Ley 39/2003, de 17 de

-
- Tercer Paquete Ferroviario, en vigor a partir de 2007, orientado hacia la liberalización del transporte internacional de viajeros, que establecía el 1 de enero de 2010 como fecha límite para la apertura del mercado;
 - Refundición del Primer Paquete y el Segundo Paquete Ferroviario, mediante la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un Espacio Ferroviario Único Europeo y reúne en un solo texto los principios relativos al desarrollo del ferrocarril (separación entre la administración de la infraestructura y la actividad del transporte), las licencias de las empresas ferroviarias y la tarificación de la infraestructura, para una mayor transparencia de las condiciones de acceso al mercado, una separación contable y la independencia y el refuerzo de los organismos nacionales de control; y
 - Cuarto Paquete Ferroviario: en 2016 la Unión Europea (UE) adoptó un conjunto de Directivas y Reglamentos para completar el espacio ferroviario europeo único y mejorar su interoperabilidad, por un lado, el pilar técnico, que regula la seguridad, interoperabilidad y la Agencia Ferroviaria de la UE y por otro, las normas relativas a la organización del mercado de los servicios de transporte de viajeros por ferrocarril.

¹² Información disponible en el siguiente [enlace](#)

¹³ Publicada en el DOUE 2018/C 253/01, de 18 de julio de 2018.

¹⁴ Sexto Informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario [COM 2019 51 final], de 6 de febrero de 2019, disponible en el siguiente [enlace](#)

¹⁵ Información disponible en <http://www.ertms.net>

¹⁶ A partir de la aprobación de esta norma, 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, separando las actividades de administración, gestión y explotación de la infraestructura de la red ferroviaria de ámbito estatal y de su patrimonio, de la explotación de los servicios de viajeros y mercancías:

noviembre, del Sector Ferroviario y la diversa normativa de desarrollo relacionada¹⁷.

En cuestiones de seguridad ferroviaria destacan: el Reglamento General de Circulación (**RGC**), aprobado por Real Decreto 664/2015, de 17 de enero y modificado por los Reales Decretos 1011/2017, de 1 de diciembre de 2017, y 695/2018, de 29 de junio; y las Normas Específicas de Circulación (**NEC**), que establecen las reglas operativas generales que permiten una circulación ferroviaria segura sobre la Red Ferroviaria de Interés General.

En cuanto al régimen jurídico de contratación de ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD, cabe señalar que el Real Decreto 1044/2013, de 27 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial ADIF-Alta Velocidad (**RD 1044/2013**) dispone en su artículo 13.2 que ADIF ALTA VELOCIDAD contratará con arreglo a lo previsto en la Ley 31/2007, de 30 de octubre, sobre procedimientos de contratación en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales. En los supuestos en que no sea de aplicación esta ley, ADIF ALTA VELOCIDAD acomodará su actuación a las instrucciones internas que deberá aprobar dicha entidad para la adjudicación de

-
- el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (**ADIF**), competente para la administración de la Red Ferroviaria de Interés General (**RFIG**), que debía asumir la titularidad de los bienes de dominio público o patrimonial que la extinguida Entidad Pública Empresarial Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (**GIF**), responsable hasta ese momento de la administración y construcción de las infraestructuras ferroviarias, tuviera adscritos o le pertenecieran en la fecha de su entrada en vigor y la subrogación de ADIF en todos sus derechos y obligaciones; y
 - Renfe-Operadora, encargada de la prestación del servicio de transporte.

¹⁷ De manera somera, pueden citarse las siguientes normas:

- Real Decreto 2387/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento del Sector Ferroviario, modificado posteriormente, de desarrollo de la Ley 39/2003;
- Real Decreto-ley 22/2012, de 20 de julio, por el que se adoptan medidas en materia de infraestructuras y servicios ferroviarios: la estructura de 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. Asimismo, se suprimió la entidad pública empresarial de ferrocarriles de vía estrecha FEVE, adscribiéndose a ADIF la titularidad de las infraestructuras de FEVE y a RENFE-Operadora las operaciones relacionadas con el transporte y el material rodante;
- El Real Decreto 4/2013, de 22 de febrero, de medidas de apoyo al emprendedor y de estímulo del crecimiento y de la creación de empleo liberalizó a partir del 31 de julio de 2013 los transportes de viajeros por ferrocarril;
- El Real Decreto-Ley 15/2013, de 13 de diciembre, sobre reestructuración de la entidad pública empresarial ADIF: ésta se divide creándose la entidad 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, continuando ADIF con la administración de la red ferroviaria convencional; y
- La Ley 38/2015, de 29 de septiembre, del Sector Ferroviario (LSF), modificada por el Real Decreto-ley 23/2018, de 21 de diciembre, 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.

contratos no sujetos a regulación armonizada, conforme a lo dispuesto en el artículo 191 del Texto Refundido de la Ley de Contratos del Sector Público (TRLCSPP), aprobado por Real Decreto Legislativo 3/2011, de 14 de noviembre.

En relación con la preparación, adjudicación, cumplimiento, efectos y extinción de los contratos de obras de construcción o modificación de las infraestructuras ferroviarias deberán ajustar su actividad a las normas establecidas para las Administraciones Públicas en el TRLCSPP, a excepción de las obras de electrificación y señalización, mantenimiento de la infraestructura ferroviaria y gestión de los sistemas de control, circulación y seguridad del tráfico, que se realizarían conforme a la citada Ley 31/2007.

En los contratos que incluyeran entre las actuaciones a realizar, la ejecución de obras de plataforma y/o de montaje de vía, el administrador de infraestructuras ferroviarias ajustará su actividad a las normas establecidas para las Administraciones Públicas en el TRLCSPP relativas a los contratos de colaboración entre el sector público y el sector privado.

A partir de marzo de 2018 con la entrada en vigor de la Ley 9/2017 de Contratos del Sector Público (LCSP), ADIF ALTA VELOCIDAD pasa a ser considerado '*Poder Adjudicador no Administración Pública*' que opera en el sector del transporte por ferrocarril, siendo de aplicación a todos sus contratos la citada Ley 31/2007 y en aquellos expedientes que no se superen los umbrales establecidos en dicha Ley, resultarán de aplicación los artículos 318, 319 y 320 de la LCSP.

El Real Decreto 2395/2004, de 30 de diciembre, por el que se aprueba el Estatuto de la Entidad Pública Empresarial Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (RD 2395/2004), por su parte, señala que ADIF tiene la consideración de '*Poder Adjudicador Administración Pública*' y todos sus contratos se rigen en cuanto a su preparación y adjudicación, efectos y extinción por la LCSP.

IV. MERCADO AFECTADO

1. Mercado de producto

Las conductas objeto de esta resolución se desarrollan en el sector ferroviario que ha sido analizado en diferentes ocasiones por la CNMC¹⁸. También la Comisión Europea ha analizado este mercado¹⁹. En los precedentes se han

¹⁸ Operaciones de concentración 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/ALBATROS HVAC BUSINESS, N-05043 NÚCLEO DE FOMENTO Y TECNOLOGÍA, S.L./ALBATROS S.L. y N-06011 LEHMAN BROTHERS/PATENTES TALGO y Resoluciones de la CNMC de 4 de diciembre de 2014, Expte. S/0453/12 Rodamientos ferroviarios; de 30 de junio de 2016, Expte. S/DC/0519/14 Infraestructuras ferroviarias; de 28 de febrero de 2017, Expte S/DC/0511/14 Renfe Operadora; de 8 de junio de 2017, Expte. S/DC/0557/15 NOKIA y de 14 de marzo de 2019, Expte. S/DC/0598/16 Electrificación y electromecánica ferroviaria.

¹⁹ Decisiones de la CE, entre otras, de 18 de abril de 2013, asunto COMP.M.6843 SIEMENS/INVENSYS o de 6 de febrero de 2018, asunto COMP/M.8677 SIEMENS/ALSTOM.

establecido cuatro niveles de mercado²⁰. En el último, nivel IV, se incluyen los sistemas de seguridad y señalización dentro de los equipos eléctricos y de señalización, que están destinados a controlar el tráfico ferroviario y a garantizar la seguridad en la red ferroviaria²¹.

Los proyectos de señalización ferroviaria son soluciones que incluyen el desarrollo de proyectos de ingeniería específicos, el desarrollo de proyectos de gestión, el suministro y prueba de los equipos necesarios y, en la mayoría de los casos, su mantenimiento, valorando la CE si el mercado puede ser subdividido de acuerdo con: (i) el tipo de red ferroviaria, (ii) la tecnología aplicada, y (iii) la dimensión de los proyectos.

No obstante, la definición exacta del mercado de producto relevante ha sido dejada abierta por la CE hasta la fecha²².

Las prácticas investigadas en este expediente afectan a la contratación de la ejecución, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de los sistemas de seguridad, que incluyen los sistemas de señalización y bloqueo, de control y gestión del tráfico, de comunicaciones (fijas y móviles) y de protección para las líneas de alta velocidad y convencionales ferroviarias -incluyendo éstas últimas largo recorrido, regionales, cercanías y mercancías-, que se licitaron primero por el Ministerio de Fomento y el GIF y, posteriormente por ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD.

De acuerdo con la Declaración sobre la red 2019 de ADIF (folios 36803 a 37092), se entiende que constituyen una **instalación de seguridad** los componentes, equipos y sistemas o conjunto de ellos, homologados, instalados en tierra y a bordo de los vehículos con el fin de aumentar el nivel de seguridad de la circulación²³.

²⁰ Los niveles son los siguientes: (i) Nivel I, la tecnología ferroviaria en su conjunto; (ii) Nivel II, diferenciación entre material móvil y material fijo; (iii) Nivel III, subdivisión por categorías de productos del material móvil (trenes de largo recorrido, regionales y cercanías) y fijo (equipos eléctricos y de señalización), y (iv) Nivel IV, de subdivisión de las categorías de productos en grupos de productos, y así, dentro de los equipos eléctricos y de señalización, se subdividen en catenarias, alimentación eléctrica, incluidas las técnicas de distribución, control y teletransmisiones, así como los sistemas de seguridad y señalización.

²¹ De acuerdo con la Decisión de la CE de 18 de abril de 2013, asunto COMPM.6843 SIEMENS/INVENSYS RAIL.

²² Así, en la Decisión de 6 de febrero de 2019 en el asunto COMP/M.8677 SIEMENS/ALSTOM, la CE ha señalado que el mercado potencialmente afectado era el de los sistemas de señalización ferroviaria en larga distancia y cercanías (fundamentalmente sistemas ETCS de protección automática de trenes, tanto a bordo del tren como en la vía, y sistemas de enclavamiento independientes), así como el de la próxima generación de trenes de muy alta velocidad.

²³ De acuerdo con lo indicado en la Declaración sobre la red 2019 de ADIF, disponible en el siguiente [enlace](#) (folios 36803 a 37092)

Dentro de las instalaciones de seguridad ferroviarias se incluyen los enclavamientos²⁴, los bloqueos²⁵, las señales ferroviarias²⁶, los sistemas de

²⁴ Por enclavamiento se entiende el vínculo entre las señales y las condiciones de la vía que impiden realizar maniobras peligrosas en estaciones. Es un conjunto de elementos físicos y lógicos que, en una estación o dependencia de circulación, efectúa automáticamente las órdenes, supervisión y comprobaciones de las maniobras, inmovilizaciones, liberaciones y demás acciones imprescindibles para el correcto funcionamiento de los elementos de señalización ferroviaria bajo su control y de los sistemas auxiliares que en cada caso hayan de considerarse.

La operación sobre el enclavamiento puede realizarse de forma local, desde un puesto de operador en un Gabinete de Circulación y de forma remota. Según la tecnología empleada, los sistemas de enclavamientos pueden ser electrónicos (**ENCE**) y también eléctricos o mecánicos.

El circuito de vía (**CDV** o **CdV**) detecta la ocupación, por un vehículo ferroviario, de una cierta sección de vía. Cuando cualquier material entra en la zona protegida por el circuito de vía, éste informa de su estado de ocupación al enclavamiento.

Cuando el vehículo ferroviario abandona la zona protegida por el circuito de vía, éste informa de modo seguro al enclavamiento de que se ha desocupado el área del mismo. El contador de ejes (**CEJES**) localiza al tren en una determinada sección de vía, por medio de la contabilización del paso de ejes en los extremos de la sección. El enclavamiento recibe una información de ocupación/liberación de la sección de vía controlada por el contador, de forma segura

²⁵ Por sistemas de bloqueo se entienden el sistema de dispositivos técnicos, lógicos y/o de transmisión que materializan las relaciones de seguridad entre dos estaciones y que permiten la salida del tren y evitan la colisión frontal en vía única y el alcance de trenes en vía doble.

El bloqueo de control automático (**BCA**) garantiza que la distancia de seguridad se mantiene en todo momento, regulando la velocidad del tren, de modo que en ningún momento se supere una velocidad límite, que el maquinista recibe de forma continua mediante señalización en cabina. Existen distintos sistemas de **BCA**: Bloqueo de Señalización Lateral (**BSL**), Bloqueo de Liberación Automática (**BLA**), Bloqueo Automático (**BA**), Bloqueo Eléctrico Manual (**BEM**) y Bloqueo Telefónico (**BT**).

²⁶ Por señal ferroviaria se entiende todo signo que tiene por objeto transmitir órdenes o informaciones desde la vía, las estaciones o los trenes. La Red titularidad de ADIF cuenta con sistemas de señalización y bloqueo de diversas tecnologías, siendo la tendencia el uso de enclavamientos electrónicos (**ENCE**) con Control de Tráfico Centralizado (**CTC**) en los Puestos de Mando (**PM**) y en los Centros de Regulación y Control (**CRC**). Dentro de los sistemas de control y gestión de tráfico ferroviario se distingue:

- **CTC**: Plataforma que centraliza en un puesto central de mando los enclavamientos y bloqueos de una línea o zona;
- **CRC**: Centro que dirige, organiza y coordina la gestión del tráfico ferroviario y los sistemas de seguridad;
- Puesto Regional de Operaciones (**PRO**): Desde él se puede controlar la circulación de una zona de la línea. Se considera el segundo nivel de control de la circulación de la línea después del **CRC**, aunque limitada en su zona de actuación;
- Puesto Local de Operación (**PLO**): Desde él se ejerce el mando local de un determinado enclavamiento, que puede incluir una o más estaciones. Se considera el tercer escalón de control de la circulación de la línea después del **PRO**;
- **PM**: Centro del administrador de infraestructuras ferroviarias encargado de la gestión y regulación del tráfico en tiempo real; y la
- Plataforma de gestión y control: integra y centraliza subsistemas de señalización, electrificación, comunicaciones, etc., que permite su comunicación y monitorización remotas. Es el caso del Da Vinci, desarrollado por ADIF, por ejemplo.

protección de trenes²⁷, los dispositivos embarcados de vigilancia (hombre muerto)²⁸, los sistemas auxiliares de detección en vía²⁹ y los sistemas de protección de pasos a nivel.

El sistema de señalización ferroviario más generalizado en Europa para líneas de alta velocidad es el ERTMS/ETCS. Los componentes principales del ERTMS son (i) el sistema de mando y control ETCS, que realiza las funciones de señalización y control de tráfico, e incluye señales, balizas, enclavamientos y sistemas de detección del tren en la vía y equipos embarcados, antenas instaladas en el tren, radios GSM-R y registradores jurídicos, y (ii) el sistema de comunicación móvil (GSM-R), que asegura las comunicaciones (voz y datos) entre el tren y las instalaciones fijas.

Respecto a los **sistemas de comunicaciones ferroviarias**, la circulación de trenes por determinadas líneas podrá exigir que los vehículos motores tengan

²⁷ Éstos evitan que los conductores no respeten las señales ferroviarias y permiten el control de la velocidad máxima de circulación de los trenes, protegiéndolos de forma automática ante posibles fallos. Se diferencia entre sistemas puntuales (ASFA), puntuales de supervisión continua (EBICAB) o continuos de supervisión continua (LZB o ERTMS):

- ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático): supervisa la velocidad del tren a partir de la puntual información de las señales fijas, que recibe por medio de balizas. El ASFA está instalado en todas las líneas principales de la RFIG, titularidad de ADIF. Este sistema en su desarrollo más moderno se denomina ASFA Digital, que incluye los siguientes controles: a) de velocidad de control de arranque; b) de velocidad máxima del tren; c) de velocidad durante la aproximación a una señal; d) de velocidad durante la aproximación a un desvío y e) de velocidad durante la aproximación a un paso a nivel sin protección;
- EBICAB: supervisa continuamente la velocidad del tren a partir de la información puntual de las señales fijas, por medio de balizas;
- LZB: supervisa continuamente la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina;
- ERTMS: supervisa la velocidad del tren y gobierna su marcha por medio de la señalización en la cabina, cumpliendo con el estándar europeo de interoperabilidad. Combina dos subsistemas: el ETCS (European Train Control System) y el GSM-R. Según su funcionamiento se distinguen tres niveles:
 - o Nivel 1: se sustenta en los enclavamientos, aportando información sobre el estado de las agujas, señales e itinerarios a los LEU (unidades electrónicas normalizadas), que codifican la información y la reenvían a las eurobalizas en la caja de la vía;
 - o Nivel 2: el bloqueo de trenes se realiza desde un Centro de Bloqueo por radio (RBC, Radio Block Center), que recibe la información de los enclavamientos y la transmite a los trenes a través del sistema GSM-R;
 - o Nivel 3: los datos sobre integridad del tren son enviados a través de un sistema propio instalado en la composición, por lo que no son necesarios los circuitos de vía, como en el nivel anterior

²⁸ Aportan información de velocidad y detección de temperatura en órganos de rodadura y freno.

²⁹ Son detectores de cajas calientes y frenos agarrotados; de caída de objetos a la vía; de impacto en vía y de viento lateral.

que estar equipados con radiotelefonía³⁰, GSM-R (Voz y Datos)³¹ y un sistema de comunicación Tren-Tierra³².

A. Oferta en sistemas

NOKIA, THALES y SIEMENS, S.A. son las empresas con mayor protagonismo en este mercado. Las principales empresas que suministran equipos en España en relación con los **sistemas de comunicación** son las siguientes:

Tabla 7. Principales empresas de sistemas de comunicación ferroviaria

SISTEMA DE COMUNICACIONES	EMPRESA
FIJOS	THALES
	NOKIA ³³
	ERICSSON
	INDRA
	CISCO
MÓVILES	NOKIA
	KAPSCH
"ON BOARD" y "TRAIN CONTROLLER"	SIEMENS

En todo caso, cabe destacar que los sistemas de comunicaciones ferroviarias, tanto fijas como móviles, representan una parte comparativamente menor de los proyectos relativos a los sistemas de seguridad ferroviarios que comprenden señalización, control del tráfico y comunicaciones, cifrándose su porcentaje sobre el valor total del proyecto conjunto en torno al 10-15%, teniendo generalmente los proveedores de comunicaciones ferroviarias un papel

³⁰ Por radiotelefonía se entiende el medio de comunicación entre personal de los vehículos, de las estaciones, del PM y de plena vía. Están incluidos en este concepto, además de los sistemas de Tren-Tierra y de GSM-R, aquellos otros que la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria determine

³¹ El sistema GSM-R (Voz y Datos) es un sistema de comunicación digital inalámbrico, basado en la tecnología GSM, desarrollada para la telefonía móvil, específico para comunicación y aplicaciones ferroviarias, que dispone de bandas de frecuencias exclusivas para evitar interferencias con las redes GSM públicas, constando de elementos que se despliegan en los trenes ("on-board") y en las vías ("trackside"). Su funcionamiento está garantizado para trenes que circulan hasta 500 km/hora, por lo que se aplica y desarrolla principalmente en redes de alta velocidad. De hecho, las líneas de alta velocidad ya disponen de GSM-R y se ha implantado en núcleos de cercanías como Bilbao, Santander, Madrid y Barcelona.

Las características técnicas, funcionalidades y servicios que deben cumplir los sistemas de radiotelefonía digital con especificaciones ferroviarias GSM-R instalados en los trenes que circulan por la red gestionada por ADIF se establecen en la Norma de la radiocabina GSM-R, en su versión de febrero de 2008: Radiotelefonía Digital GSM-R. Norma de la radiocabina. Versión 2.3. Febrero 2008 (por referencia de la ETH Material Rodante Ferroviario)

³² Permite una comunicación individual entre los trenes y el PM o CRC, instalado en la mayoría de las principales líneas de la red. Hay prevista una migración paulatina hacia el sistema GSM-R en la totalidad de la red

³³ En el mantenimiento de las instalaciones de comunicaciones móviles GSM-R propiedad de ADIF en España, NOKIA ostenta una posición dominante, como ya analizó la CNMC en su Resolución de 8 de junio de 2017, Expte. S/DC/0557/15 NOKIA, disponible en el siguiente [enlace](#).

relativamente limitado en dichos proyectos, interviniendo como subcontratistas de las empresas encargadas de los sistemas de señalización, generalmente, SIEMENS, THALES, ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, HITACHI y ENYSE (folios 12381, 12383 y 34775).

En lo que se refiere a la prestación de los servicios de ejecución, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de los **sistemas de seguridad**, incluyendo los sistemas de señalización y bloqueo, control y gestión del tráfico, y los sistemas de protección para las líneas de alta velocidad y convencionales ferroviarias, que se han licitado, las empresas que liderarían la prestación de los mismos son THALES, SIEMENS RAIL, ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS, seguidas por ENYSE, INDRA, ANSALDO e INSTALACIONES INABENSA, S.A. (**INABENSA**), con un porcentaje conjunto de más del 70%, en la menor de sus estimaciones, como se refleja en el cuadro siguiente (folios 27831 a 27846 y 27919 a 27934):

Tabla 8. Cuotas de mercado empresas

EMPRESAS	CUOTA DE MERCADO (%)
THALES	20%-25%
SIEMENS RAIL	20%-25%
ALSTOM	15-20%
BOMBARDIER	10-15%
CAFS	5-10%
ENYSE	5-10%
INDRA	0-5%
ANSALDO	0-5%
INABENSA	0-5%

Además, estas empresas en la prestación de dichos servicios tienen que realizar también actividades de obra civil, que en ocasiones realizan directamente y en otros casos, en función de la especialidad de éstas, los realizan otras empresas, participando con las anteriores en UTE o como subcontratistas. Ése es el caso de COBRA que se dedica, fundamentalmente, a actividades auxiliares y complementarias (folios 27873 a 27877).

B. Demanda

El Séptimo informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario de conformidad con el artículo 15, apartado 4, de la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de enero de 2012, señala que a nivel europeo el gasto en infraestructuras se ha incrementado de manera constante de 2011 a 2015 con un ligero descenso en 2016 y un nuevo repunte en 2017 y 2018³⁴. Si bien destaca el crecimiento en los gastos de mantenimiento en renovaciones o mejoras, son especialmente significativos los gastos en infraestructuras nuevas entre 2015 y 2018.

³⁴ <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=COM:2012:5:FIN>

En España, en el “*Informe anual del sector ferroviario 2019*”, se manifiesta que ADIF AV es el principal inversor en 2019, ya que realizó el 98,4% del total de las nuevas inversiones frente al 96% del año anterior³⁵.

A 31 de diciembre de 2019 la RFIG, administrada por ADIF y ADIF AV, contaba con 15.392 kilómetros³⁶. De ellos 15.372 km pertenecen a ADIF y ADIF-AV³⁷:

De la red de titularidad de ADIF AV, 1.850 kilómetros están dotados con el sistema ERTMS.

Este hecho hace que España tenga, en estos momentos, la mayor implantación del sistema común europeo de señalización.

En relación con las **licitaciones afectadas por la conducta**, comprenden las convocadas primero por el Ministerio de Fomento y el GIF y posteriormente por ADIF y ADIF AV.

De acuerdo con el artículo 23 de la LSF y el RD 2395/2004, corresponden a ADIF, entre otras funciones, las relativas a la aprobación de los proyectos básicos y de construcción de infraestructuras ferroviarias de su titularidad que deban formar parte de la RFIG y su construcción.

Por su parte, ADIF AV tiene a su cargo la administración de la red de alta velocidad y la construcción y administración de las nuevas líneas de alta velocidad, incluyendo la gestión de la capacidad de la infraestructura, de los sistemas de control, de circulación y de seguridad.

En las licitaciones que se convocan por ADIF relativas a obra nueva se incluyen, como regla general, de forma conjunta la señalización y las comunicaciones (fijas y también móviles), dado que, en la ejecución, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de los sistemas de seguridad ferroviarios en España, el sistema ERTMS requiere el sistema de mando y control ETCS y el sistema de comunicación móvil GSM-R.

Una vez ha finalizado el periodo inicial de mantenimiento asociado al proyecto constructivo objeto de la licitación, ADIF suele convocar una nueva licitación referida exclusivamente al mantenimiento que también por lo general supone la separación de los sistemas de señalización y de las comunicaciones ferroviarias. Por ello, los servicios de mantenimiento de las comunicaciones ferroviarias, tanto fijas como móviles, pueden realizarse por un número amplio de empresas con independencia de su capacidad para hacer la instalación o el suministro de las comunicaciones, fijas y móviles, afectas a la señalización ferroviaria.

³⁵ [Informe Anual Del Sector Ferroviario 2019](#) de la CNMC.

³⁶ De acuerdo con el Informe de la CNMC de supervisión del mercado de servicios comerciales de transporte de viajeros por ferrocarril 2017, de 18 de diciembre de 2018, disponible en la página web <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp00519>.

³⁷ [Informe Anual del Sector Ferroviario 2019](#) de la CNMC.

2. Mercado geográfico

El mercado geográfico de referencia comprende la zona en la que las empresas afectadas desarrollan actividades de suministro de los 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 a que las condiciones de competencia en ella prevalentes son sensiblemente distintas a aquéllas³⁸. Así se establece en reiterada jurisprudencia del TJUE³⁹.

La CE ha afirmado en casos en que los Estados miembros que cuentan con una importante industria ferroviaria nacional, que los mercados deben seguir considerándose nacionales dada la diversidad de requisitos que aún subsiste en éstos en materia de infraestructuras⁴⁰. A ello hay que añadir que, en el caso español, el ancho ibérico singulariza aún más nuestro sistema ferroviario.

Por todo lo expuesto, y considerando las características de las empresas y de los contratos afectados se considera que este expediente afecta al comercio interior de la UE.

V. HECHOS ACREDITADOS

1. INTRODUCCIÓN

Los hechos acreditados en este expediente sancionador se fundamentan en la información recabada en las inspecciones realizadas en las sedes de BOMBARDIER, CAFS, COBRA, SEMI, SIEMENS y THALES; en la solicitud de reducción del importe de la multa presentada por SIEMENS, y en la facilitada en

³⁸ Así se han manifestado los precedentes, la jurisprudencia y las directrices de la Comisión Europea relativas 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). Véanse las Resoluciones del Consejo de la CNC de 12 de enero de 2012, Expte. S/0179/09 Hormigón y productos relaciones y de 23 de mayo de 2013, Expte. S/0303/10 Distribuidores Saneamiento y Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo 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, S/0489/13 Concesionarios Opel, S/0488/1313 Concesionarios Hyundai y 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; de 21 de noviembre de 2017, Expte. S/DC/0562/15 Cables BT/MT; de 12 de julio de 2018, Expte. S/DC/0569/15 Baterías automoción; de 14 de marzo de 2019, Expte. S/DC/0598/2016 Electrificación y electromecánica ferroviarias y de 1 de octubre de 2019, Expte. S/DC/0612/17 Montaje y mantenimiento industrial.

³⁹ Sentencia del Tribunal de Primera Instancia (TPI) de 6 de octubre de 1994, asunto Tetra Pak/Comisión, T-83/91, apartado 91, confirmada en casación por la sentencia del TJCE de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, C-333/ 94P.

⁴⁰ Decisiones de la CE 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.

su contestación a los requerimientos realizados a las empresas incoadas, a ADIF y a la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento⁴¹.

Los hechos describen una alianza estratégica acordada por las empresas ALCATEL (posteriormente THALES) y DIMETRONIC (posteriormente SIEMENS) para acudir de manera conjunta y/o coordinada a licitaciones de construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones (fijas y móviles) y sistemas de protección ferroviaria, para las líneas de alta velocidad y para líneas convencionales ferroviarias. Esta alianza, tal como se acreditará, se mantuvo desde el año 2002 hasta el año 2017.

A lo largo de esos años se integraron a la alianza, en determinados periodos y para determinados contratos, otras empresas:

Tabla 9. Integración de empresas a la alianza por años

Año	Empresa
2003	INABENSA, INDRA y SIEMENS S.A.
2007	NSN (actual NOKIA)
2008	COBRA para la realización de trabajos de obra civil
2014	ALSTOM y BOMBARDIER
2015	CAFS

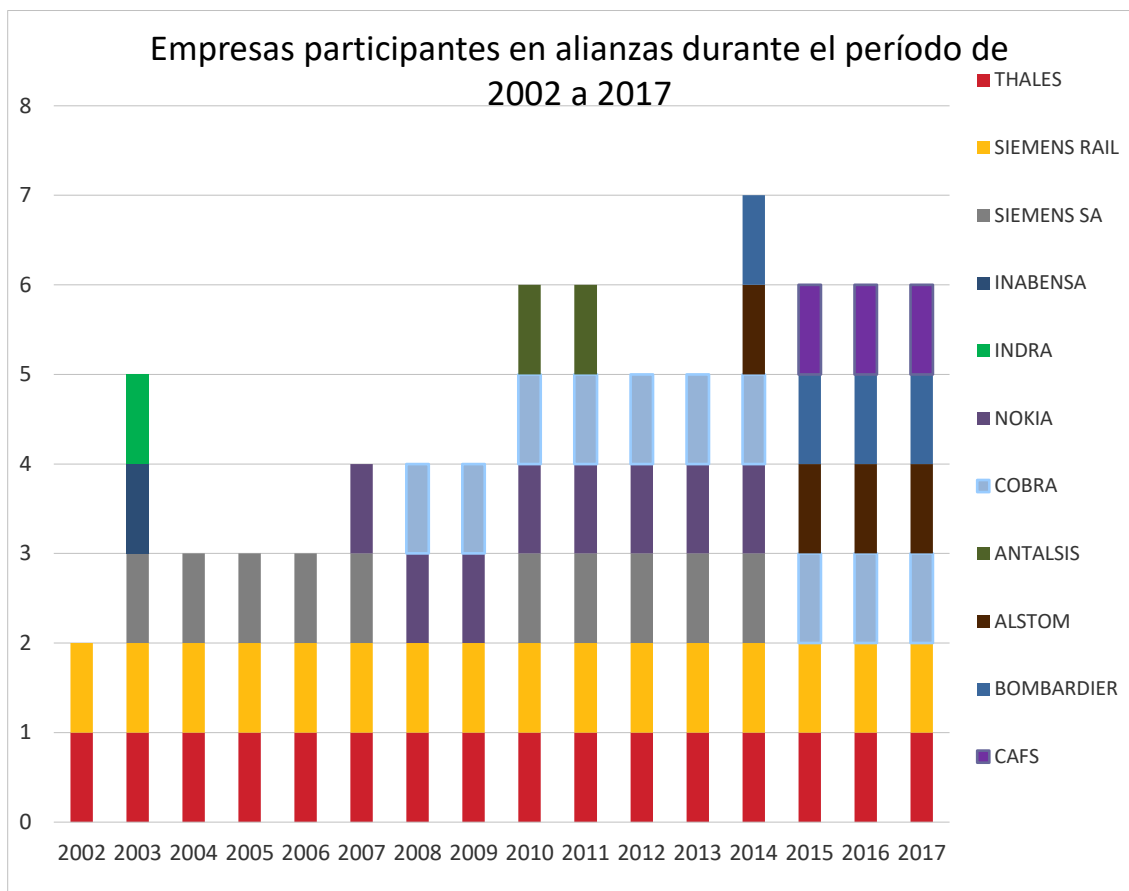
Para una mejor comprensión de los hechos, esta Sala los ha estructurado en varios apartados que describen en primer lugar la alianza general entre ALCATEL (THALES) y DIMETRONIC (SIEMENS). Posteriormente se describe cada uno de los bloques de alianzas de estas dos empresas y las indicadas anteriormente. En todas las alianzas participan durante todo el periodo 2002-2017 las empresas ALCATEL (THALES) y DIMETRONIC (SIEMENS).

La siguiente tabla muestra los periodos en que las diferentes empresas habrían participado en las alianzas imputadas:

⁴¹ Contestaciones de ADIF a los requerimientos de información realizados (folios 780 a 2900, 22031 a 27677, 27681 a 27695, 28875 a 31807, 32681 a 34180, 34389 a 34614 y 37385 a 39922).

Contestaciones de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento al requerimiento de información realizado (folios 31809 a 32109 y 35639 a 35742).

Imagen 1. Participación de cada empresa en la conducta por años



2. ACUERDOS ENTRE ALCATEL Y DIMETRONIC

A. Año 2002/2003

1. En el año 2002 se establece una alianza entre Alcatel y Dimetronic tal como constata un documento recabado en la sede de THALES de diciembre de 2012. En él se analiza la posible adquisición de INVENSYS RAIL (y su filial DIMETRONIC) por parte de SIEMENS, AG. En el citado documento se señalan las potenciales consecuencias que la futura adquisición tendría para THALES en relación con la “alianza estratégica” acordada en 2002 con DIMETRONIC, incidiendo en la rentabilidad que la misma había tenido para ambas empresas hasta ese momento⁴².

De acuerdo con lo indicado en el citado documento interno de THALES de 2012, la licitación 200210140 convocada en junio de 2002 por el Ministerio de Fomento para la instalación de sistemas de seguridad y comunicaciones para líneas de alta velocidad, la licitación “Corredor noreste de alta velocidad Línea de alta velocidad Zaragoza-Huesca. Tramo: Zaragoza-Huesca, con un

⁴² Documento “Acquisition of invensys Rail by SIEMENS”, recabado en la inspección realizada en la sede de THALES (folio 13003).

presupuesto de licitación de 36.196.886€, ya había sido objeto de la alianza entre ambas empresas.

De acuerdo con la información disponible en este expediente, es esta la primera ocasión en la que ALCATEL y DIMETRONIC concurren en UTE, presentando oferta en julio de 2002, si bien dicha licitación no les fue adjudicada⁴³.

2. El primer documento formal suscrito entre ambas partes que acredita esa alianza es el **Memorandum of Understanding (MoU) de 1 de junio de 2003**⁴⁴.

A través de este MoU del año 2003 ambas empresas acordaron acudir de manera conjunta a los principales proyectos de líneas de alta velocidad que debía licitar la administración española en los próximos años. Señala de manera específica 5 proyectos.

El acuerdo suponía, en general, establecer de antemano un reparto fijo al 50% entre las dos empresas de los contratos conseguidos. En aquellos casos en los que, por las especificaciones del proyecto, hubiera de darse entrada en la UTE a SIEMENS S.A. se establecía ya en el acuerdo, como se recoge en el extracto de la imagen 2, que su porcentaje de participación debía ser del 20%, que se obtendría de detraer un 10% a ambas empresas en favor del nuevo entrante⁴⁵:

⁴³ Información aportada por el Ministerio de Fomento en contestación al requerimiento de información realizado (folios 31889 a 31938, 31953 a 31962, 32024 a 32034 y 32046 a 32109).

⁴⁴ Memorandum of Understanding de 1 de junio de 2003 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa ((folios 3769 a 3779).

⁴⁵ Memorandum of Understanding de 1 de junio de 2003 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa ((folios 3769 a 3779).

Imagen 2. Extracto del acuerdo Alcatel-Dimetronic 2003

1. The Parties will go together to all the bids of signalling launched by any Body of the Public Railways Administration in Spain for High Speed Lines. In particular the main Projects are:
 - Lleida – Barcelona – French Border.
 - Madrid – Valladolid.
 - Cordoba – Malaga.
 - Madrid – Valencia.
 - Madrid – Toledo.

2. The total amount booked will be split in two parts (50% for ALCATEL and 50% for DIMETRONIC). In the cases where SIEMENS participates (due to the specs of the Project), both ALCATEL and DIMETRONIC will split 10% of its participation to SIEMENS. So only in these cases the participation in the amount of the Contract will be as follows: 40% for ALCATEL, 40% for DIMETRONIC and 20% for SIEMENS.

3. El acuerdo también contenía la obligación de solicitar el previo consentimiento de la otra parte en caso de querer presentar ofertas con terceros ajenos al acuerdo (punto 3).

4. Como se verá en apartados siguientes, la entrada de SIEMENS se materializó a través de un **segundo MoU de 19 de junio de 2003** mediante el cual las partes trabajarían juntas en los proyectos Lleida-Barcelona, Segovia-Valladolid y Madrid-Toledo.

B. Año 2004/2006

5. Entre los años 2004 y 2006 la “*alianza estratégica*” iniciada en 2002 se actualizó. En esta etapa, el desarrollo y ampliación del alcance de la alianza se materializó mediante la firma de sucesivos MoUs, en ocasiones referidos a varios “*proyectos*” o licitaciones y en otras referidos a una único “*proyecto*” o licitación.

C. 2004

6. El **26 de marzo de 2004** ALCATEL y DIMETRONIC concluyeron un **tercer MoU**⁴⁶. A través del mismo se amplió el alcance a nuevas licitaciones que el GIF preveía convocar.

⁴⁶ ‘Memorandum of Understanding’ de 26 de marzo de 2004 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 5173 a 5181) y por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 16009 a 16027).

Se preveía nuevamente un reparto del 50% de los contratos, con la posibilidad de dar entrada a otras empresas con el límite de participación del 20%.

Asimismo, se acordó que, dado que ALCATEL había suministrado su sistema de señalización ETCS en las tres licitaciones adjudicadas en 2003 (a las UTEs ADIS en las líneas de alta velocidad Lleida-Barcelona, Segovia-Valladolid y La Sagra-Toledo) en los siguientes proyectos sería DIMETRONIC el que suministrase su sistema ETCS, con el fin de introducir la tecnología ETCS de ambas empresas:

“1. The Parties will go together to the following Projects:

- Córdoba - Málaga - Granada.
- Barcelona- French Border (including Figueras- Perpignan).
- Madrid- Segovia.
- Madrid -Valencia.
- Madrid - Cáceres - Badajoz.

2. The total amount booked will be split in two parts (50% for ALCATEL and 50% for DIMETRONIC). In the cases where the third party participates (due to the specs of the Project), both ALCATEL and DIMETRONIC will split 10% of its participation to the third party. So only in these cases the participation in the amount of the Contract will be as follows: 40% for ALCATEL, 40% for DIMETRONIC and 20% for the third party. [...]

5. ALCATEL and DIMETRONIC has already been awarded with three projects (LleidaBarcelona, Segovia-Valladolid and La Sagra-Toledo) where ALCATEL has provided the ETCS system (Level1 and Level2). For the next project DIMETRONIC will supply its ETCS system, with the goal of introducing both companies its ETCS technology” (énfasis añadido)

SIEMENS no aparece en el acuerdo.

7. El 29 de marzo de 2004, se publicó en el BOE la licitación 3.4/4100.0190/5-00000 relativa Instalación de bloqueo automático banalizado con cantón único y CTC en el trayecto Ávila-Medina del Campo. Línea Madrid-Hendaya (folio 31496).

Un día después, el 1 de abril de 2004, D. Jesús Sánchez Bargos (ALCATEL) y de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), suscribieron un **Cuarto MoU**⁴⁷. Su objeto era la definición de los términos y condiciones conforme a los cuales ALCATEL y DIMETRONIC, constituidos en UTE, llevarían a cabo la ejecución de la citada licitación:

“1. The Parties will go together to the following Project: “Renewal of Signalling systems of Avila-Medina del Campo section

2. The total amount booked will be split in two parts (60% for ALCATEL and 40% for DIMETRONIC).”

⁴⁷ ‘Memorandum of Understanding’ de 1 de abril de 2004 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6530 a 6560).

Esta licitación se tramitó por procedimiento restringido, siendo invitadas a la licitación, además de ALCATEL y DIMETRONIC, las empresas ELIOP, S.A., ALSTOM, BOMBARDIER y ENYSE, S.A. (folio 31496).

El contrato fue adjudicado el 28 de octubre de 2005 a la oferta presentada por la UTE formada por ALCATEL (40%) y DIMETRONIC (60%) por un importe de 6.973.785,76 €, lo que supuso un incremento del 8,77% sobre el presupuesto de licitación⁴⁸.

8. El 4 de agosto de 2004 se publicó la **licitación 3.5/5500.0567/1-00000 relativa al proyecto de la línea de alta velocidad Córdoba - Málaga**⁴⁹. Se tramitó a través de procedimiento abierto por concurso, siendo el presupuesto de licitación de 181.074.037 euros (IVA excluido).

El 29 de octubre de 2004 esta licitación fue adjudicada a la UTE THALDI, formada por ALCATEL y DIMETRONIC con una oferta de 181.086.256,16€⁵⁰.

En la información aportada por ADIF, se constata una participación formal de ALCATEL en la UTE del 70%, mientras que DIMETRONIC representa el restante 30% (folio 22033).

D. 2005

9. El 17 de junio de 2005 D. Jesús Sánchez Bargos (ALCATEL) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC) suscribieron un **Quinto MoU**⁵¹. Su objeto era un único “proyecto”: la licitación número **200610090 relativa a la instalación de los ERMTS de las líneas de cercanías de Madrid, incluido el túnel Chamartín-Atocha, licitado por el Ministerio de Fomento**⁵²:

⁴⁸ Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 31496 a 31569).

⁴⁹ Licitación de 04/08/2004 (nº exp. 3.5/5500.0567/1-00000): “Proyecto, obra y mantenimiento de enclavamientos, sistemas de protección de tren, de telecomunicaciones, de radio móvil GSM-R y elementos asociados para la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga. fase 1: Córdoba-Bobadilla. fase 2: Bobadilla-Los Prados. fase 3: Los Prados-Estación de Málaga. Provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga.

⁵⁰ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 22032 a 22384).

⁵¹ ‘*Memorandum of Understanding*’ de 17 de junio de 2005 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6561 a 6564).

⁵² Licitación de 13/04/2006 (nº exp. 200610090): “Instalaciones de seguridad y comunicaciones en el túnel Atocha-Chamartín y prolongación del sistema ERTMS-ETCS nivel 1 a las líneas de cercanías de Madrid confluyentes”.

Imagen 3. Acuerdo Alcatel- Dimetronic 2005

1. The Parties hereto will work together and intend to prepare and submit a joint proposal (hereinafter "Proposal") to the Client for the Project ERTMS for "Cercanías" from Madrid.
2. The total amount booked will be split in two parts (50% for ALCATEL and 50% for DIMETRONIC). The technological splitting will be done under the principles of the equity, although the final split will be agreed between the parties before the Proposal is submitted to the Client (ERTMS L1, ERTMS L2, Interlockings and Track Circuits).

La licitación, que se tramitó por procedimiento abierto, fue adjudicada en agosto de 2006 a la UTE formada por ALCATEL y DIMETRONIC, por un importe de 69.058.785,17€⁵³.

Años después, en 2012, el mantenimiento vinculado a la licitación de 2005 sería llevado a cabo por la misma UTE.

E. 2006

10. En el año 2006, ALCATEL, a través de D. Fernando Ortega Díaz y DIMETRONIC a través de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, suscribieron un sexto **acuerdo de colaboración de 10 de octubre de 2006**⁵⁴. El mismo sustituía cualquier acuerdo previo entre ellas, con el objeto de repartirse al 50% las cuantías económicas asociadas a los servicios de mantenimiento de 4 de las líneas de alta velocidad previamente adjudicadas a cada una de ellas. Sin embargo, también preveía que los términos del acuerdo se aplicarían a licitaciones futuras.

"Primera. Ambas Partes colaborarán en la prestación de los servicios de mantenimiento de las líneas de alta velocidad descritas en el expositivo I del presente contrato.

Como norma general se tenderá a establecer un reparto equitativo (50% para cada una de las partes) entre las dos empresas en las cuantías económicas asociadas a la prestación de servicios de mantenimiento [...]

Los servicios de mantenimiento de las restantes líneas de alta velocidad no relacionadas en esta estipulación se irán asignando a las Partes en función del interés que en cada momento haya por cada una de las partes, siempre con la premisa de un reparto equitativo entre ambas partes (50% del reparto económico para cada una de ellas).

El presente acuerdo será de aplicación a la prestación de servicios de mantenimiento incluidos en los contratos de líneas de alta velocidad celebrados por ADIF con las UTES en las que ambas Partes participen descritas en el

⁵³ Información aportada por el Ministerio de Fomento al requerimiento de información realizado (folios 35730 a 35742).

⁵⁴ Acuerdo de colaboración suscrito por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) de 10 de octubre de 2006, recabado en la inspección de THALES (folios 537 a 549), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 5152 a 5164) y por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 16070 a 16082).

expositivo I y a las líneas que en el futuro pudieran adjudicarse por ADIF y en las que ambas Partes participen, ya sea conjuntamente o como miembros de una UTE excluyendo los servicios de mantenimiento de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. [...]

Séptima. Duración del Acuerdo. El presente Acuerdo tendrá una duración de siete (7) años desde la fecha de su firma [llegando hasta octubre de 2013], pudiendo renovarse por periodos adicionales de cinco (5) años [...]

Décima. Miscelánea. [...] Este Acuerdo [...] sustituye cualquier acuerdo previo relativo al mantenimiento en las líneas de alta velocidad, manifestaciones y entendimientos al respecto, ya sean escrito u orales, realizados con anterioridad entre las Partes, que devienen nulos desde la fecha del presente Acuerdo” (énfasis añadido)

Los tramos de líneas de alta velocidad contempladas en este sexto acuerdo de colaboración eran los relativos a las siguientes 4 licitaciones, previamente adjudicadas⁵⁵:

Tabla 10. Líneas contenidas en el 6 acuerdo de colaboración que habían sido adjudicadas en 2003

Licitación	Fecha de adjudicación	UTE adjudicataria	Miembros de la UTE	Empresa que ejecuta
Lleida-Barcelona	17 de octubre de 2003	UTE ADIS LLEIDA BARCELONA	ALCATEL, DIMETRONIC, INDRA, SIEMENS S.A.	DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL)
Segovia-Valdestillas	21 de noviembre de 2003	UTE ADIS SEGOVIA- VALDESTILLAS	ALCATEL, DIMETRONIC, INABENSA INDRA SIEMENS S.A.,,	ALCATEL (actual THALES)
Córdoba-Málaga	29 de octubre de 2004	UTE ALCATEL DIMETRONIC	Alcatel Dimetronic	ALCATEL (actual THALES)
Madrid-Segovia/Valdestillas-Valladolid	17 de febrero de 2006	UTE ADIS	ALCATEL, DIMETRONIC SIEMENS S.A.,	según el acuerdo, se atribuirían más adelante a ALCATEL (actual THALES) o DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), teniendo en cuenta que el reparto de las cantidades económicas de la totalidad de los contratos de mantenimiento adjudicados hasta la fecha fuese lo más equilibrado entre éstas.

⁵⁵ Se declaran excluidos los servicios de mantenimiento de la línea La Sagra-Toledo, al considerar que estaban incluidos en la línea Madrid-Sevilla, cuyo mantenimiento expresamente dejaban fuera del acuerdo.

11. En el documento “MEMO DE APROBACIÓN DE OFERTA DE CONTRATO (CQA)”, de 6 de junio de 2006, el entonces consejero delegado de DIMETRONIC explicaba al Presidente de INVENSYS, matriz de DIMETRONIC, la dinámica acordada⁵⁶:

“El AVE Lleida-Barcelona es un Proyecto actualmente en construcción por un Consorcio donde Dimetronic participa. El contrato incluía un período de mantenimiento de dos años después de la puesta en servicio para todos los sistemas incluidos en el Proyecto; en otras palabras, sistema de señalización, ERTMS, suministro de energía, detectores auxiliares, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles y puesto de mando.

Las tareas de mantenimiento estaban divididas en cuatro áreas principales:

- Sistema de señalización, ERTMS, suministro de energía y detectores auxiliares.*
- Telecomunicaciones fijas.*
- Sistema de telecomunicaciones móviles.*
- Puesto de Mando.*

La primera área (sistema de señalización, ERTMS, suministro de energía y detectores auxiliares), es la más importante y se ha acordado que su alcance sea ejecutado por Alcatel y Dimetronic. Un esquema similar se ha acordado para el AVE Córdoba-Málaga, donde Alcatel y Dimetronic también compartieron su participación en el Mantenimiento.

Estrictamente por razones operativas, Alcatel y Dimetronic han acordado no compartir sus participaciones en estos Proyectos en el mismo contrato, estando sólo presente en uno de ellos asumiendo la responsabilidad entera en el que está presente. En otras palabras, Dimetronic será el único responsable para todos los trabajos de Mantenimiento del AVE Lleida-Barcelona y Alcatel lo mismo para el AVE Córdoba-Málaga. Por supuesto cada compañía dará apoyo técnico a la otra. Esto garantizará un trabajo más eficiente y una mejor coordinación, eliminando los interfaces que pudieran dañar el trabajo diario. Ambos contratos de mantenimiento tienen un valor equivalente” (énfasis añadido)

La duración del acuerdo para el reparto de las cuantías asociadas a los contratos de mantenimiento de las instalaciones de señalización era de 7 años desde la fecha de su firma (llegando hasta octubre 2013) y podían renovarse por periodos adicionales de 5 años, siempre que ALCATEL y DIMETRONIC lo acordasen por escrito. En el Acuerdo se indica expresamente que el mismo⁵⁷:

[...] sustituye cualquier acuerdo previo relativo al mantenimiento en las líneas de alta velocidad, manifestaciones y entendimientos al respecto, ya sean escrito

⁵⁶ Memo de aprobación de oferta de contrato (CQA) relativo al mantenimiento de la línea de alta velocidad Lleida-Barcelona de DIMETRONIC de 6 de junio de 2006, aportado por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 16170 a 16176).

⁵⁷ Cláusula Décima, segundo párrafo, del Acuerdo de colaboración suscrito por ALCATEL y DIMETRONIC de 10 de octubre de 2006, recabado en la inspección de THALES (folios 537 a 549) y aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 5158) y por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folio 16076).

u orales, realizados con anterioridad entre las Partes, que devienen nulos desde la fecha del presente Acuerdo” (énfasis añadido)

12. El reparto entre ALCATEL y DIMETRONIC para garantizar los porcentajes del 50% acordados en el marco de la alianza se materializó mediante las **renuncias** de cada una de ellas en beneficio de la otra, en lo que se refiere a la ejecución de determinadas partes de los contratos.

Por ejemplo, en relación con los contratos de mantenimiento señalados, ALCATEL renunció el 18 de julio de 2006 en favor de DIMETRONIC a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas de señalización integrados en su alcance en la licitación para la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones y sistemas de señalización y comunicaciones de los tramos de alta velocidad de la línea de alta velocidad Lleida-Barcelona (6.900.887€). Así consta en una carta remita por ALCATEL a los miembros de la UTE ADIS (adjudicataria del citado contrato) (folio 530).

“En relación con el asunto de referencia, les envío la presente para comunicarles formalmente que ALCATEL ESPAÑA, S.A. (TSD) renuncia a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas de señalización integrados en nuestro alcance valorado en 6.900.887 € a favor de DIMETRONIC, S.A.”

13. Simultáneamente DIMETRONIC renunció en favor de ALCATEL a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas integrados en su alcance en las licitaciones para la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones y sistemas de señalización y comunicaciones de los tramos de alta velocidad de las líneas de alta velocidad La Sagra-Toledo (302.827€), Segovia-Valdestillas (473.658 €) y Córdoba-Málaga (5.503.293,16€) (véanse las cartas de renuncia contenidas en los folios 532, 533 y 636).

F. Año 2007

14. El 30 de octubre de 2007 DIMETRONIC **renunció**, nuevamente, en favor de THALES a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas “integrados en su alcance” en la licitación para la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones y sistemas de señalización y comunicaciones de los tramos de alta velocidad de la línea de alta velocidad Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid (3.396.673,60€)⁵⁸. En

⁵⁸ Escrito con asunto “*Mantenimiento LAV Lérida-Barcelona*”, de 18 de julio de 2006, remitido por ALCATEL (actual THALES) a través de D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Negocio Doméstico y Operaciones de ALCATEL) a un responsable de la UTE ADIS; escritos con asunto “*Mantenimiento LAV Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid*”, de 30 de octubre de 2007, “*Mantenimiento LAV La Sagra-Toledo*” y “*Mantenimiento LAV Segovia-Valdestillas*” ambos de 18 de julio de 2006, de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC) a un responsable de la UTE ADIS y escrito con asunto “*Mantenimiento LAV Córdoba-Málaga*” de 28 de julio de 2006, remitido por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC) a un responsable de la UTE ALDI, recabados en la inspección de THALES (folios 530 a 549).

la carta dirigida a los miembros de la UTE ADIS, se indica lo siguiente (folio 531):

“En relación con el asunto de referencia, les envío la presente para comunicarles formalmente que DIMETRONIC S.A. renuncia a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas integrados en nuestro alcance valorado en 3.396.673,60 € a favor de THALES RSS. Esta valoración se ajusta a lo acordado en el pasado Comité de Gerencia de fecha 04/10/2007 sobre el reparto del mantenimiento en función de los coeficientes de participación de cada empresa en la UTE”.

G. Año 2008

15. Cuando el 20 de octubre de 2008 ADIF convocó, por procedimiento negociado sin publicidad, la licitación para la “Ejecución de las obras de la Fase III (Actuaciones en la línea Madrid-Sevilla) del Proyecto Constructivo de las Instalaciones de Señalización, Sistemas de Protección del Tren, Telecomunicaciones y Control de Tráfico Centralizado para el tramo: Torrejón Velasco-Motilla del Palancar del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Levante”, con un presupuesto de licitación de 8.827.838,81€, esta licitación fue adjudicada a THALES, la única empresa que presentó oferta, por un importe de 8.121.611,71€, sin que en este caso presentara oferta la otra empresa miembro de la citada UTE THALDI, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), adjudicataria esa UTE del proyecto constructivo inicial⁵⁹.

H. Año 2009

16. En octubre de 2009 DIMETRONIC remitió a THALES un fichero, cuyo extracto se muestra en la imagen 4, con los repartos entre las dos empresas relativos a las licitaciones del mantenimiento desde 2007 a 2020 de las líneas de alta velocidad **Lleida-Barcelona, Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid, Segovia Valladolid, Córdoba-Málaga y Madrid Valencia y Ramal de Olmedo**, con menciones a las líneas de alta velocidad de **Granada, Alicante y Extremadura**, con motivo de la celebración de una reunión entre directivos de ambas empresas el 14 de octubre de 2009⁶⁰:

Adicionalmente, el escrito con asunto “*Mantenimiento LAV La Sagra-Toledo*”, de 18 de julio de 2006 fue remitido por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC) a un responsable de mantenimiento de ALCATEL (actual THALES), adjunto a un correo electrónico con asunto “*Re Carta renuncia a mantenimiento*”, de 18 de julio de 2006, recabado en la inspección de THALES (folios 539 a 549).

⁵⁹ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 33294 a 33405).

⁶⁰ Correo electrónico de 14 de octubre de 2009 con asunto “Fw MANTENIMIENTO AVES” y tabla adjunta “Propuesta reparto DSA Thales.XLS”, de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, recabados en la inspección de THALES (folios 539 a 549).

velocidad (LAV) entraban dentro de los acuerdos de reparto entre THALES y DIMETRONIC. Esto se pone de manifiesto en un primer correo electrónico interno de THALES de 26 de octubre de 2009, al que respondió ese mismo día D. Fernando Ortega Díaz (THALES). En el mismo se confirma que **quedaban dentro del acuerdo**⁶¹:

“Cuando dentro de una LAV, en la renovación de contratos, se producen ampliaciones en el ámbito de las instalaciones a mantener tal y como ha sucedido en Madrid-Valladolid con Talleres de Fuencarral y Olmedo Medina, ¿estas instalaciones quedan bajo el acuerdo de Mantenimiento de las LAV's? Ahora mismo Dimetronic (Responsable Mantenimientos de DIMETRONIC) se niega a darnos formación en motores Dimetronic y Módulos de Desvíos si no es bajo pedido, por entender que estas instalaciones están fuera de nuestros acuerdos”.

“Quedan dentro del acuerdo”. (énfasis añadido)

18. En relación con el contrato de mantenimiento **Olmedo-Medina del Campo** sólo se presentó oferta por THALES, por un importe de 35.481.549,81€, lo que suponía un 5,09% de baja sobre el presupuesto de licitación⁶².

19. En noviembre de 2009 THALES confirmó en un correo electrónico interno el reparto con DIMETRONIC del mantenimiento de la licitación correspondiente a la línea de alta velocidad Madrid-Levante (que designan como “MALE”)⁶³:

“Hay que acelerar el acuerdo sobre el reparto de Mantenimiento para MALE. DX [DIMETRONIC] ya se está posicionando y pide formación para comenzar el premanenimiento en Tarazona.

Como hablamos, deberíamos quedarnos hasta Motilla, como mínimo (recuerda que, sin contar MALE, estamos, más o menos, al 50% en el reparto aunque ellos empezarán a facturar más tarde y que, por otra parte, <> habló de !/3)”.

20. En diciembre de 2009 DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) cuestionó los términos del reparto de las licitaciones con THALES, según el cual ambas empresas se repartían al 50% las partidas relativas a la señalización, pero THALES hacía además la totalidad de las partidas relativas a las telecomunicaciones y videovigilancia.

Se consensuó entonces entre las dos empresas que estos dos conceptos entraran en el cómputo del reparto, de manera que, en lo sucesivo, el reparto se haría incluyendo los tres conceptos en una proporción global 55%

⁶¹ Correos electrónicos internos de THALES de 26 de octubre de 2009, con asunto “límite de acuerdos Dimetronic-Thales en Mantenimiento”, recabado en la inspección de THALES (folio 7700).

⁶² Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 29576 a 29699).

⁶³ Correo electrónico interno de THALES de 13 de noviembre de 2009, con asunto “Reparto Mto MALE”, recabado en la inspección de THALES (folio 7701).

THALES - 45% DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL). THALES mantendría en su parte asignada del contrato los conceptos de telecomunicaciones y videovigilancia y, con ello, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) conseguiría hacer una parte mayor de señalización.

Así se confirma en el correo electrónico enviado el 30 de diciembre de 2009 por D. Jesús Sánchez Burgos (THALES) a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), manteniendo el acuerdo alcanzado entre las empresas del reparto al 45% DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y al 55% THALES⁶⁴:

“Echa un vistazo a los ficheros y me dices algo, he intentado alcanzar ese 45%-55% global que hemos hablado jugando con la compra posterior de Thales a DX de los CV [circuitos de vía]. Creo que permite dar continuidad al modelo que empezamos en señalización respetando el reparto tecnológico y tiene en cuenta lo que hemos comentado esta mañana”.

I. Año 2010

21. En relación con la **licitación Madrid-Levante para la ejecución de obras y mantenimiento de las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones**, adjudicada a la UTE THALDI MADRID-LEVANTE, el 22 de octubre de 2010 D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC) envió un correo electrónico a D. Jesús Sánchez Burgos (THALES) con el siguiente tenor⁶⁵:

*“Gracias, Jesús.
Sólo un comentario sobre las formas. Tenía a mi gente persiguiendo a los tuyos para hacer esta propuesta de forma conjunta. Al final la habéis hecho vosotros y esto molesta un poco. Como tú dices, "cuidemos las formas".*

J. Año 2012

22. Como ya se ha indicado previamente, en el año 2006, previo acuerdo para concurrir de manera conjunta, las empresas fueron adjudicatarias mediante UTE del contrato para la instalación de los ERMTS de las líneas de cercanías de Madrid, incluido el túnel Chamartín-Atocha, licitado por el Ministerio de Fomento. En 2012, el mantenimiento vinculado a la licitación de 2005 sería llevado a cabo por la misma UTE.

El 14 de marzo de 2012 ADIF invitó a la UTE formada por THALES y DIMETRONIC a la licitación para el mantenimiento de la línea licitada en

⁶⁴ Correo electrónico de D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Consejero Delegado de DIMETRONIC) el 30 de diciembre de 2009, con asunto “LAV ORENSE SANTIAGO”, recabado en la inspección de THALES (folios 7711 y 7712).

⁶⁵ Correos electrónicos entre representantes de DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y THALES, con asunto “RE: Datos modificados MAD • LEV y comparativas líneas”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 3807).

2006⁶⁶. La misma se convocó por procedimiento negociado sin publicidad, al ser dicha UTE la que estaba en esos momentos llevando a cabo la instalación del sistema ERTMS en la línea C-4 de cercanías de Madrid. La UTE resultó adjudicataria el 12 de abril de 2012 por un importe de 426.770€⁶⁷ (**Expediente 2.12/28507.0014**).

23. En un correo electrónico interno de THALES de 23 de marzo de 2012, con título “**LAV Chamartín-Atocha-Torrejón**” se indica lo siguiente⁶⁸:

“<Directivo de DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL)> me dice que a ver si la semana que viene podemos cerrar el reparto. En principio lo planteamos como UTE, pero le he dejado ver la posibilidad de tuviéramos que presentarnos de otras formas por si hubiera que asegurar más el tema, no le ha parecido mal, siempre que se respeten los acuerdos de reparto que acordemos. Mueve ya el tema con J. Guzmán <D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, Consejero Delegado de DIMETRONIC> y luego cerramos él y yo los detalles ¿o quieres que lo trate yo directamente con él? Hablamos... pues también hemos hablado de las señales de Alb-Ali”. (énfasis añadido)

24. En octubre de 2012, ante las noticias relativas a la posible adquisición de INVENSYS (matriz de DIMETRONIC) por parte de SIEMENS, se llevó a cabo una presentación por INVENSYS a su compradora. En ella, indica que entre THALES y DIMETRONIC existe una “*Alianza para líneas de alta velocidad con interfaz común ERTMS-Enclavamiento*” y se establece que la estrategia de futuro pasa por⁶⁹:

“Ganar nuevas oportunidades de Líneas de Alta Velocidad (Alianza con Thales)” (folio 16.796).

Por parte de THALES, dicha adquisición generó cierta incertidumbre sobre la continuidad del acuerdo, como se constata en el documento elaborado por D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) en diciembre de 2012. En él analiza el impacto que la adquisición podría acarrear en los acuerdos mantenidos desde 2002 entre DIMETRONIC y THALES.

En dicho documento THALES expone su temor a que SIEMENS pudiera solicitarle la revisión de la estrategia mantenida hasta el momento para la presentación de ofertas en las licitaciones de señalización de líneas de alta velocidad. Destaca que en ese momento no existía un MoU que constase

⁶⁶ Licitación de 14/03/2012 (nº exp. 2.12/28507.0014): “Mantenimiento sistema protección del tren ERTMS cercanías Madrid.”

⁶⁷ Información aportada por ADIF al requerimiento de información realizado (folios 31570 a 31611).

⁶⁸ Correo electrónico de D. Miguel Moratalla Martínez (Director de Ventas y Ofertas de THALES) a D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES), el 23 de marzo de 2012 con asunto “Reparto LAV Chamartín-Atocha-Torrejón», recabado en la inspección de THALES (folio 8120).

⁶⁹ “Presentación Invensys a Siemens octubre 2012”, aportada por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 16791 a 16801).

por escrito y que SIEMENS ya disponía de sistemas de telecomunicaciones y otros sistemas de señalización⁷⁰.

25. La continuidad del acuerdo de reparto entre THALES y SIEMENS RAIL (como sucesora de DIMETRONIC) se confirma en un correo electrónico de mayo de 2013 entre D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Jesús Sánchez Bargas (THALES), ante la próxima licitación para el mantenimiento de las instalaciones de seguridad y telecomunicaciones de la línea de alta velocidad Valladolid-León-Burgos⁷¹:

“(...) se junta en el tiempo con Olmedo-Pedralba (donde también nos corresponde el ERTMS, al menos con el reparto actual que tenemos del Olmedo-Orense), [...] además de que el ERTMS de Dimetronic tiene “poco potencial crecimiento” al haberse metido Alstom en el Madrid-Levante, Actualmente el reparto de ERTMS adjudicado está así de empatado:

Dimetronic: Córdoba-Málaga (160 km) + Madrid-Valencia/Albacete (440 km) = 600 km.

Thales: LaS-TO (20 km), LE-BA (180 km), MA-VA (180 km), OR-SA (90 km), BA-FI (130 km) = 600 km”.

26. Tras la adquisición de DIMETRONIC por SIEMENS, dicha alianza estratégica también se confirmó los días 24 y 25 de julio de 2014 por la División de Mobility de SIEMENS que llevó a cabo un *staff offsite meeting* donde, entre otras cuestiones, trataron sobre las líneas estratégicas a seguir en el negocio de la alta velocidad, indicándose expresamente al respecto⁷²:

- Proyectos “must win” basados en estrategia geográfica y de interfaces. Alianza con Thales en LAV.

K. Año 2013

27. El 28 de octubre de 2013 se confirma la celebración el 6 de noviembre de 2013 de una reunión entre SIEMENS RAIL y THALES en relación a 5 nuevas licitaciones que iban a convocarse durante 2014 y 2015. En la misma participan:

Tabla 10. Asistentes a la reunión de 6 de noviembre de 2013

Empresa	Representante
SIEMENS RAIL	D. Jesús Guzmán Martín de los Santos

⁷⁰ Presentación de D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES), denominada “Acquisition of Invensys Rail by SIEMENS”, de 10 de diciembre de 2012, recabada en la inspección realizada en la sede de THALES (folios 13001 a 13007).

⁷¹ Correo electrónico interno de 11 de mayo de 2013 de THALES, con asunto “Posible reparto Valladolid-León”, recabado en la inspección de THALES (folio 8358).

⁷² “Reunión Dirección Siemens España Jul 2014”, facilitado por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folio 16865).

	D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS)
THALES	D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES)

28. D. Leopoldo Olea Muriel envió por correo electrónico a D. Miguel Moratalla Martínez, tal y como éste le sugería, y “... para *“orientar” la presentación*”, un documento, extractado en la imagen 5, donde se analiza la estrategia para esas 5 licitaciones a convocar durante 2014 y 2015, con los siguientes pasos que deben tomar de cara al reparto interno entre THALES y SIEMENS RAIL⁷³:

Imagen 5. Estrategia intercambiada entre Thales y Siemens Rail para las licitaciones 2014 y 2015



PROJECT LIST	KMS	CAPEX	OPEX / YEAR	OPEX	TENDER FY
HSL Olmedo-Pedralba	100	60,00	2,50	50,00	2014
HSL Variante de Pajares	50	30,00	1,25	25,00	2014
HSL Valladolid-León-Burgos	250	150,00	6,25	125,00	2014
HSL Alicante - Murcia	80	48,00	2,00	40,00	2015
HSL Antequera - Granada	120	72,00	3,00	60,00	2015
TOTAL		360,00		300,00	
TOTAL MERCADO				660,00	

* Figures in Mio€

© Siemens AG 2013 – All rights reserved.

Infrastructure & Cities Sector, Mobility and Logistics Division

El 29 de octubre de 2013, D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) trasladó a D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (THALES) su propuesta para esas 5 licitaciones a convocar por ADIF.

⁷³ Correo electrónico de 28 de octubre de 2013 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de la División Mobility de SIEMENS) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto “Reunión Adif / Thales y Siemens RA”, y Documento “Thales-Siemens ADIF licitaciones 2014-2015.ptx”, recabado en la inspección de THALES (folios 8428 a 8435).

En el cuadro que se distribuye por correo electrónico, se implanta indistintamente la tecnología de THALES y SIEMENS RAIL (por ejemplo, se asigna a THALES el ERTMS para los tramos Olmedo-Zamora, Valladolid-León-Burgos y la variante de Pajares, y a SIEMENS RAIL los tramos Antequera-Granada y Alicante-Murcia. Lo mismo sucede con los ENCEs o las señales⁷⁴:

Tabla 11. Reparto de tecnologías en las diferentes líneas de los contratos de 2014 y 2015

Proyecto	ERTMS	ENCEs	Señales	CV	C.E.	CTC	CRC	Afecciones R.C.	Modif. Relevantes existentes de terceros
Olmedo-Zamora	Thales	Siemens	Thales	Siemens	Thales	Siemens	UTE	Thales	UTE
Valladolid-León-Burgos	Thales	Siemens	Thales	Siemens	Thales	Siemens	UTE	Thales/Siemens, dependiendo tecnología a modificar	UTE
Antequera-Granada	Siemens	Thales	Siemens	Siemens	Thales	Siemens	UTE	Thales	UTE
Alicante-Murcia	Siemens	Thales	Siemens	Siemens	Thales	Siemens	UTE	Siemens	UTE
Variante de Pajares (*)	Thales	Siemens	Thales	Siemens	Thales	Siemens	UTE	Siemens	UTE

(*) Aunque se está vendiendo como LAV, realmente es un bypass provisional (vía única) en ancho ibérico de la actual línea convencional León-Asturias.

Los capítulos de energía, sistemas auxiliares de detección, obra civil y E.T. se utilizarían para cuadrar % o bien se llevarían a la UTE para ganar en competitividad”.

29. El 27 de noviembre de 2013, ante la inminencia de la convocatoria de 3 licitaciones de construcción y mantenimiento de instalaciones de **seguridad y comunicaciones para los tramos de alta velocidad Olmedo-Ourense y Ourense-Santiago, Valladolid-León-Burgos y La Robla-Pola de Lena**, D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) trasladó a D. Jesús Sánchez Burgos (THALES) la propuesta de reparto que habían cerrado el día anterior con SIEMENS RAIL, con la que aquél no estaba muy de acuerdo pues no mantenía el reparto 55% THALES/45% DIMETRONIC⁷⁵:

“Esta es la propuesta de reparto que “cerramos” ayer para los tres proyectos que se licitan en diciembre, con la que no estoy de acuerdo al 100% por los siguientes motivos:

- No respeta el 55/45. Creo que debemos mantenernos fuertes en este % para estos próximos proyectos LAV.

⁷⁴ Correo electrónico interno de 29 de octubre de 2013 de THALES, con asunto “Potencial reparto Técnicas Señalización y ERTMS nuevas LAVs”, recabado en la inspección de THALES (folios 8436 y 8437).

⁷⁵ Correo electrónico interno de 27 de noviembre de 2013 de THALES, con asunto “Repartos LAV OLZA-VALEBU-VAR Pajares” y documento adjunto “Repartos LAV OLZA-VALEBU-VAR Pajares.xlsx”, recabado en la inspección de THALES (folio 8438 y 8439).

- *El capítulo de señales está principalmente en el lado Siemens. Debería estar más balanceado, este es uno de los motivos de la descompensación 55/45.*
 - *Se habló del mtto. 50/50, y considerarlo como UTE pura para ser más competitivos, lo cual no me parece mal considerando que el periodo de mtto es de 20 años y que tiene un peso del 55% en la nota económica (...)*
30. El 29 de noviembre de 2013, en un correo electrónico interno, D. Miguel Moratalla Martínez reiteró la intención de no moverse del 55/45 (55 para THALES y 45 para SIEMENS RAIL), pese a que SIEMENS RAIL insistía en el 50/50⁷⁶:
- “Definir repartos (5) definitivos de obra para los próximos proyectos LAV. Mi propuesta es no movernos del 55/45, pero ellos insisten en el 50/50. Lo que hemos cerrado para el Ol-Za, Va-Le-Bu y Pajares es aprox. 47/53 (...). Vandellós-Tarragona: hablan de meter esta obra en el saco de los acuerdos LAV y hacer una UTE repartiendo tecnología. Mi propuesta por todo lo que ha pasado es que esta obra es extensión de corredor mediterráneo, con modif. ERMETS LAV, con lo cual tanto los ENCEs como el ERTMS son para Thales (desde mi punto de vista innegociable)”. (énfasis añadido)*
31. El 19 de diciembre de 2013 en un correo electrónico interno de SIEMENS remitido en copia a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), se deja constancia de la reunión mantenida el día anterior con representantes de THALES respecto a la **licitación Valladolid-León-Burgos**, y se informa de que⁷⁷:
- “... se han hecho dos repartos, uno con nuestro RBC para Va-Bu y otro sin ningún RBC nuestro, esto está motivado por que Thales va a analizar si nos podemos ahorrar un RBC, la decisión será la próxima semana pero nosotros empecemos a trabajar como si solo hacemos señalización”.*
32. El mismo día, D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS S.A.) remitió por correo electrónico interno las 2 versiones del reparto acordado de esa licitación⁷⁸. El 2 de enero de 2014 informó a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES), señalándole lo siguiente⁷⁹:

⁷⁶ Correo electrónico interno de 29 de noviembre de 2013 de THALES, con asunto “Temas a tratar con Siemens RA”, recabado en la inspección de THALES (folio 8442).

⁷⁷ Correo electrónico interno de SIEMENS con copia a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS S.A.) de 19 de diciembre de 2013, con asunto “Ofertas de Los Aves”, recabado en la inspección de SIEMENS (folio 4919).

⁷⁸ Correo electrónico de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) de 19 de diciembre de 2013, con asunto “Re: Ofertas de Los Aves”, y documentos adjuntos “Reparto LAV V Pajares 18Dic13.xlsx” y “Reparto Proy Preliminar LAV VALEBU 18Dic13.xlsx”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4919 a 4922).

⁷⁹ Correo electrónico de 2 de enero de 2014 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS S.A.) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto “Reparto Valladolid-León/ Venta de Baños-Burgos”, recabado en la inspección realizada en la sede de THALES (folio 8469).

“...siguiendo indicaciones de nuestra Dirección y de lo hablado con la vuestra, definitivamente los dos RBC serán de Thales”.

L. Año 2014

33. En correo electrónico de 1 de febrero de 2014 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) adjuntó su propuesta para el reparto con SIEMENS RAIL a D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (THALES) de la **licitación del Tramo Vandellós-Camp de Tarragona**, indicando lo siguiente⁸⁰:

“(…) Posiblemente Siemens pida (ya lo ha hecho) hacer más tecnología en obra (sobre todo ENCEs), pero esto no respetaría los acuerdos previos y además rompería el equilibrio para llegar al 55/45. Para mí es innegociable que Thales haga los ENCEs por acuerdo previos, y el ERTMS por sinergias y continuidad tecnológica con LEBA.

Cualquier comentario es bienvenido, pues se ha autorizado la licitación del contrato ayer y estará en el BOE a mediados de este mes, y quiero cerrar este tema con ellos la semana que viene, para poner a los equipos de oferta a trabajar asap (...). (énfasis añadido)

34. El 2 de febrero de 2014 A D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) contestó a esta propuesta⁸¹:

“En este proyecto prefiero ceder ETCS frente a Enclavamientos, tener en cuenta que el ETCS sería nuestro en Olmedo-Zamora y Zamora-Orense, y los enclavamientos en Antequera_Granada, por lo que si hay que ceder algo que sea el L2 (...)”.

35. Esta propuesta de reparto de THALES con SIEMENS RAIL de la licitación del Tramo Vandellós-Camp de Tarragona, no fue aceptada por SIEMENS RAIL, tal como se desprende del correo electrónico interno de THALES de 6 de febrero de 2014 en el que se indica que ello supone un incumplimiento de los acuerdos por parte de SIEMENS⁸²:

⁸⁰ Correo electrónico de D7. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), del 2 de febrero de 2014, con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona”, recabado en la inspección de THALES (folios 8596 y 8597).

⁸¹ Correo electrónico interno de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES) de 2 de febrero de 2014, con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona”, recabado en la inspección de THALES (folio 8595).

⁸² Correo electrónico interno de 6 de febrero de 2014 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona”, recabado en la inspección realizada en la sede de THALES (folios 8593 y 8594).

“Como era de esperar (ya me lo habían adelantado de cierta manera) no aceptan la propuesta.

Dicen que “la Siemens” no puede aceptar ir a una obra sin tener cierto volumen de tecnología en ENCEs o ERTMS. Yo les recordé que vuelven a incumplir sus compromisos (la señalización de este proyecto, ENCEs, serían de Thales, ya hablado y corroborado por los anteriores responsables comerciales de Dimetronic)

(...) Yo esta opción ayer no la comenté, pues sigo pensando que es “incumplir” lo pactado y que siempre estamos cediendo y nos mueven la silla en el último momento. Pero bueno... podría ser “una salida”. Jesús (Presidente y Consejero Delegado de THALES), te la dejo a ti para que pactes con J. Guzmán (Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS). Como conclusión vuelvo a quedar decepcionado de Dimetronic, y más con los actuales dueños (la Siemens) y sus procesos internos/aprobaciones/constraints/forma de actuar, y todo me hace pensar que nuestra relación “win-win” se empieza a resquebrajar seriamente y que ambos nos vemos como un lastre más que como un socio fiable. Es más, la relación se mantiene porque hay una persona al frente, Jesús Guzmán, que aún tiene cierta visión histórica y “razonabilidad”, y además la relación contigo, Jesús, aparentemente es muy buena”. (énfasis añadido)

36. El 4 de junio de 2014, con carácter previo a la adjudicación de las licitaciones de los tramos **Antequera-Granada** y **Olmedo-Ourense** y **Ourense-Santiago**, el Responsable del Departamento de Services de THALES remitió un correo interno a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) en que analiza la situación en que se encontraban los mantenimientos que habían sido objeto de reparto hasta entonces con SIEMENS RAIL (**líneas de alta velocidad Lleida-Barcelona, Madrid-Segovia-Valdestillas-Valladolid, Córdoba-Málaga, Barcelona-Frontera, Torrejón de Velasco-Valencia y Orense-Santiago**).

THALES mantenía 549 kms y SIEMENS RAIL 617 kms. A la espera de lo que ocurriese en las licitaciones de los tramos Olmedo-Orense y Antequera-Granada, los responsables de THALES plantean varios escenarios, como muestra la imagen 6⁸³:

⁸³ Correo electrónico del Responsable del Departamento de Services de THALES a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) de 4 de junio de 2014, con asunto: “Situación Thales-Siemens Mto”, recabado en la inspección de THALES (folios 8989 y 8990).

Imagen 6. Escenarios de reparto planteados por Thales tras las licitaciones de 2014

“Situación actual:

MANTENIMIENTO THALES		MANTENIMIENTO SIEMENS	
DESCRIPCION	KM	DESCRIPCION	KM
LLE- BCN		LLE- BCN	170
MAD - SEG, VALD - VALL	178	MAD - SEG, VALD - VALL	
SEG - VALL		SEG - VALL	
COR - MAL	156	COR - MAL	
BARCELONA FRONTERA		BARCELONA FRONTERA	130
TORR V. VALENC	127	TORR V. VALENC	317
ORENSE SANTIAGO	88	ORENSE SANTIAGO	
Olmedo Orense		Olmedo Orense	
Antequera - Granada		Antequera - Granada	
TOTAL	549	TOTAL	617

Si solo ganásemos Ant – Granada y les cediésemos MAD – LEV.

MANTENIMIENTO THALES		MANTENIMIENTO SIEMENS	
DESCRIPCION	KM	DESCRIPCION	KM
LLE- BCN		LLE- BCN	170
MAD - SEG, VALD - VALL	178	MAD - SEG, VALD - VALL	
SEG - VALL		SEG - VALL	
COR - MAL	156	COR - MAL	
BARCELONA FRONTERA		BARCELONA FRONTERA	130
TORR V. VALENC	0	TORR V. VALENC	444
ORENSE SANTIAGO	88	ORENSE SANTIAGO	
Olmedo Orense		Olmedo Orense	
Antequera - Granada	136	Antequera - Granada	
TOTAL	558	TOTAL	744

Ganando Ant- Granada y sin ceder nada (Utopía).

MANTENIMIENTO THALES		MANTENIMIENTO SIEMENS	
DESCRIPCION	KM	DESCRIPCION	KM
LLE- BCN		LLE- BCN	170
MAD - SEG, VALD - VALL	178	MAD - SEG, VALD - VALL	
SEG - VALL		SEG - VALL	
COR - MAL	156	COR - MAL	
BARCELONA FRONTERA		BARCELONA FRONTERA	130
TORR V. VALENC	127	TORR V. VALENC	317
ORENSE SANTIAGO	88	ORENSE SANTIAGO	
Olmedo Orense		Olmedo Orense	
Antequera - Granada	136	Antequera - Granada	
TOTAL	685	TOTAL	617

Ganando adicionalmente OL-OR y llevando la situación a equilibrio

MANTENIMIENTO THALES		MANTENIMIENTO SIEMENS	
DESCRIPCION	KM	DESCRIPCION	KM
LLE- BCN		LLE- BCN	170
MAD - SEG, VALD - VALL	178	MAD - SEG, VALD - VALL	
SEG - VALL		SEG - VALL	
COR - MAL	156	COR - MAL	
BARCELONA FRONTERA		BARCELONA FRONTERA	130
TORR V. VALENC	0	TORR V. VALENC	444
ORENSE SANTIAGO	88	ORENSE SANTIAGO	
Olmedo Orense	268	Olmedo Orense	82
Antequera - Granada	136	Antequera - Granada	
TOTAL	826	TOTAL	826

37. El 22 y 23 de julio de 2014, tras resultar la UTE de THALES y SIEMENS RAIL adjudicataria de **la licitación relativa a la señalización y mantenimiento de la línea de alta velocidad Antequera-Granada**, se confirma en comunicaciones internas de THALES que a SIEMENS RAIL le correspondía el 45% de la venta y los costos asociados⁸⁴.

El 5 de mayo de 2014 un correo electrónico interno de THALES contiene la estrategia más conveniente en relación con los **Tramos Cáceres-Badajoz y Plasencia-Cáceres**⁸⁵:

“(…) en un “entorno normal”, una UTE SIEMENS-THALES debería ser ganadora por multitud de motivos técnicos y adjudicar a otros supondría riesgo técnico, a la vez que añadir complejidad a la solución artificialmente. Si añadiéramos a CAF en esta UTE el círculo se cierra prácticamente”.

El 26 de mayo de 2014 en un correo electrónico interno de THALES se confirma su participación en dicha licitación⁸⁶.

⁸⁴ Correos electrónicos internos de THALES entre D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios), D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), de 22 y 23 de julio de 2014, con asunto “RV: Antequera-Granada”, recabados en la inspección de THALES (folios 9014 a 9016).

⁸⁵ Véase el correo electrónico de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), de 5 de mayo de 2014, con asunto “Consideraciones LAV Plasencia-Badajoz”, recabado en la inspección de THALES (folios 646 y 647). El mismo se refiere a la licitación para la construcción y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones móviles GSM-R, telecomunicaciones fijas e instalaciones de protección y seguridad en la línea de alta velocidad Madrid-Extremadura/Frontera portuguesa. Tramos: Cáceres-Badajoz y Plasencia-Cáceres, publicada en el BOE de 12 de mayo de 2014 (Expte. 4.14/20830.0003, con un presupuesto de licitación de 259.321.333€).

⁸⁶ Correo electrónico de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero

La misma se realizaría en UTE con SIEMENS RAIL el 23 de octubre de 2014 por un importe de 220.190.745€ (baja del 15,09%).

La oferta de la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA se realizó por 164.452.638€ (baja del 36,58%) y resultó adjudicataria el 26 de junio de 2015.

La redacción del proyecto (17 de enero de 2017) y la ejecución de la obra (17 de febrero de 2018), tuvieron ampliaciones de plazo. El mantenimiento permaneció hasta el 17 de junio de 2037⁸⁷.

38.El 1 de julio de 2014 ADIF convocó por procedimiento negociado sin publicidad una nueva **licitación de obra y mantenimiento del Tramo Río Duero-Valladolid Campo Grande**⁸⁸.

El 10 de septiembre de 2014, D. Leopoldo Olea Muriel envió al Responsable del Departamento de *Services* de THALES y a D. Miguel Moratalla Martínez, así como al Responsable de Ventas de *Customer Services* e ITS de la División *Mobility* de SIEMENS, una tabla con los ratios de adjudicación y de las aperturas de las licitaciones de 2014 para la construcción y mantenimiento de los sistemas de seguridad y comunicaciones en líneas de alta velocidad en las que THALES y SIEMENS RAIL habían concurrido juntas en UTE.

Es decir, las licitaciones del túnel de Pajares (La Robla-Pola de Lena), Valladolid-León-Burgos, Olmedo-Ourense, Vandellós-Tarragona, Monforte del Cid-Murcia y Antequera-Granada, advirtiendo que a dicha tabla⁸⁹:

" (...) habría que sumar los datos los de los contratos actuales, que ya tenemos y Orense – Santiago".

39.El 24 de septiembre de 2014 contactaron D. Fernando Ortega Díaz (THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Leopoldo Olea

Delegado de THALES), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES) de 26 de mayo de 2014, con documento adjunto "BOR Sales Transport Domestic Apr14.pptx", recabado en la inspección de THALES (folios 13391 a 13402).

⁸⁷ Información facilitada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 2684 a 2900).

⁸⁸ Expte. 4.14/20810.0108, Proyecto, obra y mantenimiento de la adecuación de las instalaciones de señalización, sistemas de protección de tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado para la duplicación de vía de Alta Velocidad, Tramo: Río Duero–Valladolid Campo Grande.

⁸⁹ Correo electrónico de 10 septiembre de 2014 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División *Mobility* de SIEMENS) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto "RE: Señalización AVE 2014 (2).xlsx" y documentos adjuntos, recabado en la inspección de THALES (folio 9232 a 9240).

Muriel (SIEMENS), para preparar la oferta **del Tramo Río Duero-Valladolid Campo Grande**, indicando que⁹⁰:

“Una vez tengamos finalizado el reparto y adjudicado el proyecto procedemos a regularizar los importes Thales-Siemens de acuerdo a los porcentajes de reparto”. (énfasis añadido)

El 29 de septiembre de 2014 presentó su oferta la UTE THALES (55%)-SIEMENS RAIL (45%), por un importe de 14.750.000€ (baja del 1% sobre el presupuesto de licitación, de 15 millones €).

El 28 de noviembre de 2014 se resolvió la adjudicación y se fijó la fecha de inicio de ejecución del contrato el 23 de enero de 2015⁹¹.

40. Previamente a que diera comienzo la ejecución del contrato, se han recabado unas notas manuscritas de 15 de enero de 2015 de D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), en las que indica la necesidad de dar cobertura a SIEMENS RAIL subcontratándoles THALES en el contrato de mantenimiento Madrid-Valladolid⁹².

Tales notas se refieren a la licitación 2.13/20506.0090 relativa al mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y ramal Olmedo-Medina del Campo, convocada por ADIF a través de un procedimiento negociado sin publicidad.

THALES resultó adjudicataria del contrato en marzo de 2014.

Esta licitación ha sido objeto de varias ampliaciones de plazo y se ha fijado el plazo de finalización de la obra el 23 de mayo de 2019 y el de la finalización del contrato el 23 de septiembre de 2021⁹³.

41. El 25 noviembre de 2014 los directivos de THALES D. Miguel Moratalla Martínez, D. Jesús Sánchez Bargos, D. Fernando Ortega Díaz y D. Luis Fernández Jiménez analizaron la siguiente licitación prevista por ADIF relativa a las **obras de instalación y mantenimiento de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas de tramo Madrid Chamartín-Torrejón de Velasco de la línea de Alta Velocidad**

⁹⁰ Correo electrónico de 24 de septiembre de 2014 entre D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios de THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Río Duero-Valladolid Proyecto Constructivo”, recabado en la inspección de THALES (folio 9258).

⁹¹ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 24822 a 24890).

⁹² Anotaciones manuscritas de D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios de THALES), recabadas en la inspección de THALES (folio 608).

⁹³ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 24754 a 24890).

Centro (conocida como CHATO), por procedimiento negociado sin publicidad⁹⁴:

“Me ha llamado ADIF para decirme que quieren licitar y adjudicar de forma inmediata el contrato LAV Chamartín-Atocha-Torrejón (incluyendo ampliación de la playa de vías de Chamartín), querrían tenerlo contratado en febrero del año que viene!!! Van a simplificar el esquema de vías en la parte de Torrejón-Atocha (mucho tramo de vía única) y alcance (sin ERTMS, sólo ASFA) para que la inversión sea menor, están hablando de unos 19 M€ (con IVA), unos 15,5 sin IVA, incl.. construcción y mantenimiento. Hace unos años, la inversión era de unos 35 M€.

Lo van a plantear como un negociado con Thales y Siemens, pedirán oferta a los dos y luego nosotros decidimos si nos presentamos uno u otro, o en UTE. Por lo que he visto y el histórico, tendría mucha lógica que fuera un negociado sólo con Thales (con Siemens de sub en algunos subsistemas/actuaciones vinculadas), pero también podemos plantear una UTE Thales-Siemens (como hemos hecho en Rio Duero-Valladolid) y que el negociado económico sea más fácil, teniendo en cuenta que los enclavamientos del tramo Túnel- Atocha-Torrejón serían de Thales, como ya se acordó en su día con Dimetronic” (énfasis añadido)

Ante dicho planteamiento, D. Jesús Sánchez Bargas respondió lo siguiente⁹⁵:

“Háblalo con Siemens partiendo de la base de lo ya acordado previamente para que Leopoldo no te lo quiera dar la vuelta.

Una UTE es aceptable y la opción de Siemens como subcontratista también pero el encaje económico sería más difícil, no? “ (énfasis añadido)

42. El 2 de diciembre de 2014 en correo interno de THALES, D. Miguel Moratalla Martínez informó a D. Jesús Sánchez Bargas y D. Luis Fernández Jiménez de la intención de ADIF de renovar **las instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y ramal La Sagra-Toledo**, aludiendo a su acuerdo con SIEMENS RAIL⁹⁶:

⁹⁴ Correos electrónicos de THALES entre D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), de 25 de noviembre de 2014, con asunto “Licitación inminente LAV Chamartín-Atocha-Torrejón”, recabados en la inspección de THALES (folio 9630).

⁹⁵ Correos electrónicos internos de THALES entre D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado) con D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), de 25 de noviembre de 2014, con asunto “Licitación inminente LAV Chamartín-Atocha-Torrejón”, recabados en la inspección de THALES (folio 9630).

⁹⁶ Correos electrónicos internos de THALES de 2 de diciembre de 2014 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), con asunto “RV: Renovación de Instalaciones AVE Madrid-Sevilla y La Sagra-Toledo”, recabados en la inspección de THALES (folios 9631 a 9633).

“Entiendo que si va hacia adelante, hay que respetar el acuerdo “histórico” de ETCS L2 Madrid-Córdoba para Thales y ETCS L2 Córdoba-Sevilla para Siemens, entiendo que todos los ENCEs nuevos serían de Thales, y todo el mtto. (20 años) para Thales. CV [circuitos de vía] de Siemens (qué pena no tener todavía el nuestro homologado) y DCOs de Thales”.

M. Año 2015

43. El 2 de marzo de 2015 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) envió un correo electrónico a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) respecto a la parte de **mantenimiento de señalización de la licitación del tramo Chamartín-Atocha-Torrejón**. Le hacía la siguiente propuesta en cuanto a su asignación en el reparto de contratos entre dichas empresas⁹⁷:

“(…) Según lo hablado esta mañana y después de darle un pensada al asunto del epígrafe, y hablarlo con la superioridad, y dado que está en licitación el contrato de Chamartín-Atocha-Torrejón, te propongo lo siguiente para la parte del mantenimiento del contrato:

- *Thales se responsabiliza del mantenimiento incluido en este contrato por clara afinidad (y sinergias) de otros contratos de mantenimiento de señalización y telecos de la zona y con ADIF.*
- *Esta asignación contará para Thales en el reparto de contratos de mantenimiento de señalización que tenemos que negociar a futuro, como aprox. 37 km y por el importe de adjudicación que se contrate finalmente.*
- *La idea es hacer poco descuento en la obra, de tal manera que permita a Thales y SRA no perder margen en esta parte, e intentar hacer más baja en la parte de mantenimiento para el contrato, lo que se negocie "razonablemente" con ADIF, que asumiría Thales por sinergias con contratos adyacentes y/o de similares características.*

Dime que te parece, yo lo veo justo, pues todos salimos beneficiados.” (énfasis añadido)

A esa oferta de D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) le contesta el mismo 2 de marzo de 2015 D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS)⁹⁸:

“Por mi parte, que cada uno diga su coste/venta estimado para el mantenimiento eso será el coste de la UTE. En caso de menor baja repartir el gap entre empresas”.

Sin embargo, esta propuesta no era operativa para THALES, como señaló D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) en el correo electrónico enviado a D.

⁹⁷ Correo electrónico de 2 de marzo de 2015 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Propuesta Reparto Mto Chamartín-Atocha-Torrejón”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 3820 y 3821 y 40043).

⁹⁸ Correo electrónico de 2 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto “Propuesta Reparto Mto Chamartín-Atocha-Torrejón”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 3820 y 40043).

Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) el 3 de marzo de 2015, indicando literalmente lo siguiente al respecto⁹⁹:

“(…) Se trata de asignar el mantenimiento al que mejor lo pueda hacer por contratos adyacentes y sinergizables a futuro, y que la otra parte se beneficie en el presente (menor baja en la obra) y a futuro (se compensará con otros contratos).

La propuesta que hacemos de Thales es muy razonable y además nadie sale perjudicado, sino que todos ganan en el corto/medio/largo plazo:

- El responsable del mantenimiento, en este caso lógicamente Thales, es el que mejor lo puede hacer operativamente y el que asumiría más baja en esta parte si fuera necesario, para que la negociación con ADIF vaya lo mejor posible.

- Se benefician ambas partes potencialmente de una menor baja en la obra.

- Se compensa a la otra parte (SRA) a futuro”. (énfasis añadido)

En relación con lo indicado en dichos correos, D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) solicitó el 3 de marzo de 2015 al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS, con copia a D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS), que revisara los datos que adjuntaba sobre el reparto de facturación desde 2007 con THALES, para la negociación de dos nuevos proyectos de mantenimiento que se iban a licitar próximamente: **la extensión del mantenimiento del tramo Madrid-Valencia-Albacete y del tramo Chamartín-Atocha-Torrejón**¹⁰⁰.

Ese mismo día volvió a enviarles una nueva versión del fichero con la facturación acumulada en el que se constataba que la facturación de SIEMENS RAIL iba muy por detrás de la de THALES y que la decisión de reparto de la línea Orense-Santiago no fue acertada pues contribuyó a acrecentar la diferencia¹⁰¹.

Con dicha información, D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) envió un correo electrónico a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES), informándole de que, a la vista de las cifras de facturación acumuladas desde 2007 hasta 2015,

⁹⁹ Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Propuesta Reparto Mito Chamartín-Atocha-Torrejón”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 3819, 3820, 40042 y 40043).

¹⁰⁰ Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS, con copia a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto “RV: Mantenimiento LAV” y adjunto “Propuesta Reparto ALC-DX_DSA_2_5_Valencia_actualizado_feb_2011.xlsx; CUADRO RESUMEN RATIOS MANTTO SEÑALIZACIÓN.xlsx”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40013, 40014, 40042 y 40385 a 40395).

¹⁰¹ Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS, con copia a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto “RE: Mantenimiento LAV” y documento adjunto “Propuesta reparto Mantenimiento 2016.xlsx”, aportados por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40385 a 40395, 40016 y 40017).

THALES y SIEMENS RAIL no alcanzarían el equilibrio en el reparto acordado hasta dentro de 10 años, por lo que insistió en que, al menos en relación con el **mantenimiento de señalización del tramo Chamartín-Atocha-Torrejón (Chato)**, cada uno debía aportar su porcentaje de recursos y medios (50/50)¹⁰²:

(...) He terminado de actualizar un primer borrador de las cifras de facturación acumuladas de service desde 2007 hasta 2015, que como bien decíamos esta mañana, es la mejor forma de no confundirse y hacer una distribución 50/50. Si no me confundo, las “rectas” de facturación no se contarán hasta dentro de 10 años, ya que no entiendo muy bien porque Orense-Santiago lo tomo Thales, cuando SRA estaba muy por debajo... que podría haber sido la mejor forma de equilibrar lo antes posible. Cuando puedas nos sentamos y ponemos los datos en común, pero la diferencia es notable.

Con lo que creo que como criterio, deberíamos tomar nosotros, en la medida de lo posible la mayor parte del service que saliera como es el caso del chato e incluso plantear que hacemos en Valencia.

Pero por ahora, como tu decías esta mañana, te propongo seguir en fase de oferta en el Chato en plan teórico y luego ver que hacemos para ganar tiempo para discutir el service en general. Es decir, trabajar como siempre en fase de oferta:

Ofertamos en UTE y luego vemos a quien le encaja más hacerlo o es más eficiente, pero de entrada ni Thales ni SRA renuncian y luego veremos, queda tiempo.

Propongo hacer UTE impura y que cada uno aporte su porcentaje de recursos y medios (50/50), siempre en fase de oferta de forma teórica, luego veremos (...)”. (énfasis añadido)

D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) contestó ese mismo día, insistiendo el respeto de lo pactado en su día con DIMETRONIC¹⁰³:

(...) Nosotros también estamos haciendo la tabla que comentamos, nos sentamos en cuanto la tengamos para ponerla al día y hacer una proyección a futuro (tanto en km equivalentes, como en facturación). Eso que me hablas de 10 años no me termina de cuadrar (haciendo una cuenta rápida de cabeza), pues SERA está haciendo (manteniendo) más km que Thales de hace unos años (desde que empezó el mtto Madrid-Valencia-Albacete, a finales de 2010), si bien es cierto que Thales, por las propias puestas en servicios de los tramos asignados (COMA, MAVA vs. LEBA), empezó a facturar antes servicios de mantenimiento de señalización que SRA.

¹⁰² Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto “Propuesta Reparto Mto Chamartín-Atocha-Torrejón”, recabado en la inspección de THALES (folios 9689 y 9690) y aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 3819, 40018 y 40019).

¹⁰³ Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Propuesta Reparto Mto Chamartín-Atocha-Torrejón”, recabado en la inspección de THALES (folios 9689 y 9690) y aportado por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folios 3818, 3819, 40018 y 40019).

Independientemente de lo anterior, para mí lo del mantenimiento de CHATO admite pocas dudas, y además la propuesta que se hace tiene toda la lógica desde el punto de vista operativo, sinergias, técnico, histórico, lo podría querer el cliente, etc., etc. Además, ninguna parte pierde, ambas ganan, obviamente esto del mtto hay que verlo como un tema de medio/largo plazo, de otra manera no funcionaría, es lo que entiendo se pactó entre Dimetronic (ahora SRA) y Thales en su día, es decir un tema de largo plazo y haciendo las cosas con lógica operativa y técnica". (énfasis añadido)

A dicho correo contestó D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS)¹⁰⁴:

"Los números son claros y a fecha de hoy acumulado la diferencia es de más de 10 Mlo Euros. Repito no entiendo que paso en Orense – Santiago. Pero no cometamos otra vez el mismo error, definimos una estrategia a largo 50/50 y una táctica a corto en sentido contrario (...).

Según tu razonamiento, aplicamos el mismo criterio en Mad- Valencia y ofrecemos solos y buscamos cruzar las rectas en el medio o largo pero cruzar... En el túnel, las sinergias las tenemos todos con lo que queramos, quien no quiere hacer mantenimiento en Madrid con una dimensión perfecta para una brigada de mantenimiento (...)

Lo dicho trabajamos como UTE y cuando tengamos los números nos sentamos y cerramos el margen general.

Con esta constelación no podemos denunciar hasta que se acuerde un marco general.

En cuanto tengamos las cifras buscamos reunión.

El día 6 previo a la comida con los jefes podía ser una opción (...)". (énfasis añadido)

En el correo electrónico de 3 de marzo de 2015 a D. Leopoldo Olea Muriel, D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) mostró su desacuerdo con ese planteamiento¹⁰⁵:

"No estoy de acuerdo en que el mantenimiento de este tramo lo tratemos como UTE, no tiene sentido siendo una extensión natural de los contratos de mantenimiento de señalización de Madrid-Servilla (tronco central paralelo a línea Madrid-Sevilla y BTO, dependencia perteneciente al contrato Madrid-Sevilla) y Madrid-Valladolid (la estación de Chamartín se mantiene dentro del ámbito de este contrato), este mantenimiento, que en un futuro se integrará dentro de los contratos de Madrid-Sevilla y Madrid Valladolid, lo debe hacer Thales.

Nos vemos el 6 sobre las 12:30h, creo que puedo, donde mejor sea en función del sitio donde vayamos a comer después (...)". (énfasis añadido)

¹⁰⁴ Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto "Propuesta Reparto Mto Chamartín-Atocha-Torrejón", recabado en la inspección de THALES (folios 9689 a 9690) y aportado por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folios 3818, 40018 y 40019).

¹⁰⁵ Correo electrónico de 3 de marzo de 2015 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto "Propuesta Reparto Mto Chamartín-Atocha-Torrejón", aportados por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folio 3818).

Esa reunión se produjo, tal como se indica en una un correo electrónico interno de THALES enviado el 9 de marzo de 2015 por D. Miguel Moratalla Martínez en el que detalla el contenido de la misma¹⁰⁶:

“El pasado viernes tuvimos una reunión [Responsable de Services de THALES] y yo con SIEMENS (L.Olea [Director de Ventas Nacionales de la División de la División Mobility de SIEMENS] y [Responsable de Ventas de Customer Services e ITS de SIEMENS]) para hablar del reparto histórico (poner al día los datos así como “vislumbrar” el futuro cara a hacer los contratos que tenemos actualmente adjudicados o pendientes de renovación más optimizados y rentables.

Nuestra base de partida era:

Mtto Señalización 50/50 (en el medio/largo plazo)

Aprovechar sinergias de los nuevos contratos (Chamartín-Atocha-torrejón, Antequera-Granada, Olmedo-Orense) con otros existentes y ver si había posibilidad de que los mismos sean realizados por una única empresa.

Tener en cuenta el reparto 55/45 que se definió el año pasado.

La reunión fue relativamente bien, aunque al final encontramos “habituales” pegas que impidió llegar a un “consenso” aceptable por nuestra parte. Se proponía lo siguiente:

Thales realizaría el mtto del tramo Chamartín-Atocha-Torrejón, por sinergias claras con contratos existentes, durante los tres años que se contratarán. Luego es obvio que se sinergizará en Madrid-Sevilla y Madrid-Valladolid.

Thales debería de salir del mantenimiento de Madrid-Valencia/Albacete.

SRA no realizaría mtto en el tramo Antequera-Granada.

Thales se haría cargo del tramo Olmedo-Zamora, Orense-Santiago, y parte del Zamora-Pedralba-Orense (a definir).

SRA pide que se compense de alguna manera (sugirieron algunas pero no nos parecieron adecuadas) la mayor ratio contratado de Antequera-Granada que Olmedo-Orense si lo hace Thales.

No obstante, la pega principal vino porque desde Thales consideramos que los nuevos contratos (Ant-Gra y Ol-Or) se debe repartir al 50% el 90% del contrato (para conservar el espíritu del acuerdo histórico 50/50 en señalización), y que el 10% restante es de Thales. SRA no está de acuerdo en esta aproximación y quiere que se repartan estos al 45/55 como está previsto en el % de UTE.

Dicho lo cual, actualmente tenemos que presentar en breve las ofertas de ChAto y renovación por 2 años + 1 del Madrid-Levante, y sería necesario/conveniente (no imprescindible) empezar a definirse pues hay que hacer acuerdos de UTE o no, %, etc.

Si no hubiera acuerdo, hoy por hoy, podríamos seguir como estamos (acordar 50/50 a nivel UTE en ChaTo y 29/71 en MALE) y luego en el futuro próximo decidir qué empresa de la UTE hace la venta, en función de los acuerdos que se lleguen.

¹⁰⁶ Correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), en copia el Responsable de Services de THALES, de 9 de marzo de 2015, con asunto “Reparto futuro Mtto LAV Thales-Siemens”, recabado en la inspección de THALES (folios 314, 315, 9766, 9767 y 9770).

Si no se llegan a acuerdos, siempre se puede seguir como estamos en todos los contratos, pero en un futuro próximo Thales empezaría a perder producción con respecto a SRA por la descompensación del MALE (...)”.

En el correo interno de THALES de 10 de marzo de 2015 con los mismos destinatarios se indica que¹⁰⁷:

“(…) Lo que pretende Siemens de reflejar el montante del 10% de participación en las UTE’s no es viable pues supone una alteración del reparto quedando al final 50-50, cuando no es lo pactado (...)”. (énfasis añadido)

A dicho correo electrónico se adjuntaba un fichero Excel con la facturación de THALES y SIEMENS RAIL, realizando una comparativa con los importes facturados desde 2007 hasta 2014, cerrados con SIEMENS RAIL en la reunión de 6 de marzo de 2015 y con una predicción de los importes a facturar hasta 2035 por los contratos adjudicados a las UTEs de dichas empresas (**Lleida-Barcelona, Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid, Segovia-Valladolid, Córdoba-Málaga, Barcelona-Frontera Francesa, Torrejón de Velasco-Valencia, Orense-Santiago, Antequera-Granada, Olmedo-Orense (Fase 1), Olmedo-Orense (Fase 2), Olmedo-Orense (Fase 3), Olmedo-Orense (Fase 4), Orense-Santiago, Chamartín-Atocha y Madrid-Levante**).

Esos importes sumaban 590.322.235€ para THALES y 530.246.695€ para SIEMENS RAIL, lo que suponía una diferencia acumulada de 60.075.540€ a favor de THALES¹⁰⁸.

Una tabla similar ha sido aportada por SIEMENS en su solicitud de clemencia, si bien contemplando únicamente las 7 primeras licitaciones (**Lleida-Barcelona, Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid, Segovia-Valladolid, Córdoba-Málaga, Barcelona-Frontera Francesa, Torrejón de Velasco-Valencia, Orense-Santiago**), resultando 393.599.179€ para THALES y 435.564.090€ para SIEMENS RAIL, resultando el diferencial a favor de SIEMENS RAIL por un importe de 41.964.911€¹⁰⁹.

¹⁰⁷ Correo electrónico interno de THALES a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), en copia D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), de 10 de marzo de 2015, con asunto “Reparto futuro Mto LAV Thales-Siemens”, recabado en la inspección de THALES (folios 9768 a 9770).

¹⁰⁸ Tabla “Copia de Comparativa THALES-SIEMENS 15-03-07 VERv2.xls”, adjunta al correo electrónico interno de THALES de 10 de marzo de 2015 del Responsable de Services a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios), D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), recabado en la inspección de THALES (folios 318 a 320, 9768 a 9770 y 9772).

¹⁰⁹ Tabla aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 3806).

El 18 de marzo de 2015 D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) envió un correo electrónico al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS, con copia a D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS), informándoles del acuerdo alcanzado con THALES¹¹⁰:

*(...) Después de presentar las distintas opciones, se acuerda;
En todas las obras de reciente contratación o futuro (No incluido Rio Duero); es decir Chato, ANGRA y OLOR se establece el 45 / 55 % para todo el mantenimiento Señalización y Telecos. Independiente de como quede construcción. Se dividirá por bases y / o por personas si fuera el caso, como pasará en Chato.*

En Valencia se continua 5/7 y 2/7 para este nuevo contrato a 3 años.

Como este escenario (...) compensa en muy poco tiempo los 20 millones de descompensación hoy. Se estudiará como deberá quedar Valencia al término de este contrato nuevo y como quedaran las curvas a futuro.

Miguel Moratalla ha salido de la reunión muy descontento, debemos tener cuidado y mantener un perfil bajo, no será fácil implementarlo.

En mi caso tampoco es lo que proponía, pero a nivel números nos favorece bastante y recuperamos en poco tiempo.

(...) creo que en 2017 esta todo compensado y a partir de ese momento vamos creciendo por encima poco a poco y que por 2025 tenemos como 8 Mio euros a nuestro favor (...) (énfasis añadido)

44. El 20 de marzo de 2015, el Responsable de Ventas de Customer Services e ITS envió a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) y a D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) una tabla con la facturación acumulada desde 2007 y las previsiones hasta 2035. En ella se aprecia que los volúmenes de facturación se iban igualando con el tiempo¹¹¹.

Ese mismo día D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) dio su conformidad a los datos contenidos en la citada tabla¹¹²:

(...) Lo he visto con Jesús Guzmán y conforme, debe ser como está, separando anteriores y futuros. Adicionalmente Jesús Guzmán me recuerda, en los

¹¹⁰ Correo electrónico de 18 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS, con copia a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto "Acuerdo CSRA", aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40022 y 40023).

¹¹¹ Correo electrónico de 20 de marzo de 2015 del Responsable de Ventas de Customer Services e ITS a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto "RE: Acuerdo CSRA" y documento adjunto "FACTURACION THALES – SIEMENS 07-35.xls", aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40022 a 40024).

¹¹² Correo electrónico de 20 de marzo de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS, con copia a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto "RE: Acuerdo CSRA", aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 40025).

pasados al 50% - 50% y en futuros al 45 % - 55%, y Orense – Santiago como está a futuro también al 45 % y 55 %.

La idea en los contratos actuales para el Madrid – Valencia, también me recuerda que se comentó, es en este contrato aumentar nuestra presencia a 3 bases en 2017, para compensar lo antes posible y no llegar al 2022.

En cualquier caso, nos volveremos a sentar con Thales para acabar de ajustar estos números”.

45. El 23 de marzo de 2015 el Responsable de Ventas de Customer Services e ITS de SIEMENS envió a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), el reparto del mantenimiento del **tramo Chamartín-Torrejón de Velasco, conforme** a lo acordado. Adjuntaba un estudio de facturación de los contratos actuales para concretar los futuros alcances de las licitaciones pendientes de los tramos Madrid-Levante y Chamartín-Atocha-Torrejón de Velasco, así como el texto a incluir en el acuerdo de UTE¹¹³.

46. Se indicaba en un correo electrónico interno de THALES el día siguiente¹¹⁴:

“Supongo que respetaran el “pacto de caballeros” y que esto es para su justificación interna”. (énfasis añadido)

47. El 27 de mayo de 2015 se adjudicó a la UTE formada por THALES y SIEMENS RAIL,, **el mantenimiento del contrato Chamartín-Atocha-Torrejón (CHATO)** por un importe de licitación de 28.768.948,03€, que supuso una baja del 8,02% respecto del presupuesto de licitación¹¹⁵.

En anotaciones manuscritas de SIEMENS RAIL de 1 de junio de 2015 se indica que dicho contrato lo haría THALES y pasaría a SIEMENS RAIL un fee al ceder ésta su parte y SIEMENS RAIL haría más en otros contratos en los que estaban con THALES¹¹⁶:

“Se ha adjudicado el CHATO de señalización (3 años mto). Lo hará Thales y nos pasarán un phi por cesión de nuestra parte y además haremos más en otros contratos en los que estamos con ellos” (énfasis añadido)

¹¹³ Correo electrónico de 23 de marzo de 2015 del Responsable de Ventas de Customer Services e ITS de SIEMENS a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Fwd: RV: Reparto Mantenimiento Chamartín-Torrejón de Velasco” y adjuntos “ANEXO I – Mantenimiento LAV_CHATO_UTE.xlsx” y “FACTURACION THALES-SIEMENS 07-35. xlsx”, recabado en la inspección de THALES (folios 9777, 9778, 9780 a 9782, 13786 y 13787).

¹¹⁴ Correo electrónico interno de THALES de 24 de marzo de 2015, recabado en la inspección de THALES (folio 9777).

¹¹⁵ Información aportada por ADIF e incorporada a este expediente sancionador desde el Expte. S/DC/0557/15 NOKIA (folios 18209 y 18210).

¹¹⁶ Anotaciones de 1 de junio de 2015” aportadas por SIEMENS RAIL en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 40027).

48. El 16 de julio de 2015 SIEMENS RAIL y THALES se intercambiaron información con lo acordado en la reunión del día anterior, confirmando que la baja sería del 1,1% y no del 1,5%, para la ejecución de los trabajos de **mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-comunidad Valencia-Región de Murcia. Tramo Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete**¹¹⁷.

49. El acuerdo alcanzado entre THALES y SIEMENS RAIL respecto del reparto de las licitaciones de mantenimiento de sistemas de seguridad y comunicaciones del 55% a THALES y el 45% a SIEMENS RAIL, se confirma en un correo interno de SIEMENS RAIL enviado el 24 de julio de 2015 por D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) al Jefe de Contratos de Mantenimiento, al Responsable de Ventas de *Customer Services* e ITS y a D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS)¹¹⁸.

El Jefe de Contratos de Mantenimiento, respondió ese mismo día confirmando el citado reparto, con la bendición de los “Jesuses”¹¹⁹:

“(…) como el reparto económico y la responsabilidad de la tecnología no cambian (cada uno es responsable de lo que instala y si hay alcance en la UTE pues a porcentaje) ya que el reparto económico en cualquier caso va a ser 55/45 y la responsabilidad va a ser la que haya en el MOU, yo creo que no hay nada que aprobar en comité de gerencia. el reparto económico.

No obstante, como siempre, lo que acordemos <Responsable de Services de THALES> y yo < Jefe de Contratos de Mantenimiento>, tendrá las bendiciones de los Jesuses <D. Jesús Sánchez Bargas Presidente y Consejero Delegado de THALES> y < D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A > y ya está.

En esta ocasión el acuerdo es simplemente ver donde hacemos la raya geográfica del 1º Nivel de mantenimiento y como nos repartimos los soportes de 2º nivel para cuadrar el 45/55 y listo.”

¹¹⁷ Correos electrónicos entre THALES y SIEMENS de 16 de julio de 2015, con asunto “RV: Reunión Alcance Cobra LAV Ma-Le: Puntos acordados” y adjunto “Reunión SRA-TH 150715_3.xls”, recabados en la inspección de THALES (folios 10139 a 10141).

¹¹⁸ Correo electrónico de 24 de julio de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) al Jefe de Contratos de Mantenimiento, al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS y a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto “Nuevo Reparto CS Olmedo – Zamora”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 40044 y 40045).

¹¹⁹ Correo electrónico de 24 de julio de 2015 del Jefe de Contratos de Mantenimiento de SIEMENS RAIL a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS y a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto “Nuevo Reparto CS Olmedo – Zamora”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 40044).

50. El 15 de octubre de 2015, se remitieron por correo electrónico interno de THALES los nuevos ficheros de reparto de los contratos de mantenimiento que compartían con SIEMENS RAIL, eliminando los proyectos **Antequera-Granada** y **Olmedo-Ourense**, al estar ya definidos sus repartos¹²⁰:

“(...) Adjunto la versión del fichero de respaldo al reparto del mtto del que he eliminado como comentamos los proyectos de ANT y OLOR al estar ya definido su reparto de acuerdo a los % de UTE.

En la simulación realizada sobre el mismo, la primera fecha de corte respetando el % actual de reparto de CHATO (55% 45) se produce en 2024, año a partir del cual deberíamos asumir 3/7 de MAD_LEV para llegar a una situación final de desequilibrio a favor de SIEMENS de 2.2.ME.

Si por el contrario asumimos nosotros el Chato al 100% y mantenemos a partir de 2025 3/7 de Mad-LEV el balance final en 2036 es de 0,6 M a nuestro favor, que entiendo es la opción más favorable para ambos

Comentar que en estas estimaciones no se prevé facturación adicional de Chato a partir de 2019, (se integraría en otro contrato), pues de considerarla a la ratio acordado para MAD-SEV a partir de este año (24.600), la fecha en la que pasaríamos a asumir 3/7 de MAD-Lev para llegar a cantidades compensadas se retrasa hasta 2030 (...).”

51. En un correo electrónico interno de THALES de 3 de diciembre de 2015 remitido por D. Jesús Sánchez Burgos a D. Fernando Ortega Díaz, D. Luis Fernández Jiménez y D. Miguel Moratalla Martínez, trasladó la conversación mantenida el día anterior con D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (SIEMENS S.A.) y solicitó que le preparasen una propuesta que les permitiera valorar si les encajaba salir de la línea Madrid-Levante (MALE) a cambio de quedarse con otra línea no compartida, lo que suponía que *“(...) tendríamos que regularizar el acuerdo/s firmados en otras UTE simultáneamente”*¹²¹. D. Miguel Moratalla Martínez contestó señalando que el proyecto a cuyo mantenimiento podían acceder y compensar su salida del Madrid-Levante (MALE), sería el del tramo **La Encina-Valencia**.

¹²⁰ Correo electrónico interno de THALES remitido a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), de 14 de octubre con asunto “Análisis reparto Thales-Siemens” y adjunto “status THALES – SIEMENS 15-10-14.”, recabado en la inspección de THALES (folios 10347 y 10348).

¹²¹ Correo electrónico interno de THALES de D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado) a D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios), D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), de 3 de diciembre de 2015, con asunto “RE: Mantenimiento Madrid Levante”, recabado en la inspección de THALES (folio 10375).

52. Les informó de que el día anterior le había llamado D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), confirmando la impresión que SIEMENS RAIL estaba “ávido de pedidos”¹²²:

“(…) yo también he notado que Siemens está ávido de pedidos, y dispuesto a asumir riesgo o bajar márgenes... (lo veremos en el contrato de trenes AVE, a ver qué hacen...). Por lo tanto, hay que tenerlos muy controlados en aquellas negociaciones que hagamos en UTE o conjuntamente con intereses comunes”.

A este correo contestó D. Jesús Sánchez Bargos planteando la posibilidad de incrementar la participación de THALES en el tramo **Olmedo-Orense**¹²³. Esta licitación había sido adjudicada el 26 de septiembre de 2014 a la UTE de THALES y SIEMENS RAIL por un importe de 423.079.331,39€¹²⁴.

53. D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) consideró que esa posibilidad era más complicada y planteó aumentar su participación en el **tramo Antequera-Granada**, licitación que también había sido adjudicada el 30 de mayo de 2014 a la UTE formada por THALES y SIEMENS RAIL por un importe de 172.442.158€¹²⁵. Realizó las siguientes consideraciones¹²⁶:

“Olmedo-Orense más complicado, Siemens ya ha cantado en su casa (y la UTE les ha emitido pedido para el 100%, los 20 años, del subtramo Olmedo-Zamora) que van a hacer mto en Olmedo-Orense.

Quizá Antequera-Granada... aunque sólo con esto no compensamos nuestra salida de MALE.

Pero, para mí, esa puerta se había cerrado, ¿recuerdas la discusión en marzo/abril pasado?”.

¹²² Correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio Thales) de 3 de diciembre de 2015, con asunto “RE: Mantenimiento Madrid Levante”, recabado en la inspección de THALES (folio 10375).

¹²³ Correo electrónico interno de THALES de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado) a D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios), D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) de 3 de diciembre de 2015, con asunto “RE: Mantenimiento Madrid Levante”, recabado en la inspección de THALES (folios 10374 y 10375).

¹²⁴ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 2465 a 2683).

¹²⁵ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 2080 a 2273).

¹²⁶ Correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio) de 3 de diciembre de 2015, con asunto “RE: Mantenimiento Madrid Levante”, recabado en la inspección de THALES (folio 10374).

Ante dicha propuesta, D. Fernando Ortega Díaz señaló lo siguiente¹²⁷:

“Habría que intentar cambiar los cromos con MALE desde los contratos actuales, aunque haya que contemplar el cambio en función de los plazos contratados (...).”

Finalmente, **la licitación del mantenimiento Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete** fue adjudicada por ADIF el 22 de diciembre de 2015 a la UTE THALSI MADRID LEVANTE, de THALES (28,60%) y SIEMENS RAIL (71,40%), por un importe de 24.239.203,20€, lo que suponía una baja del 1,10% sobre el presupuesto de licitación¹²⁸.

N. Año 2016

54. El 28 de diciembre de 2015 se publicó la licitación **4.15/27507.0306** relativa a **la obra y mantenimiento de la señalización y comunicaciones del tramo Humanes-Monfragüe**, por procedimiento abierto y con un presupuesto de licitación de 42.199.878€.

Consta al respecto el correo electrónico remitido el 21 de enero de 2016 por D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), con una nota resumen con los puntos a acordar en la reunión conjunta que iban a mantener sobre dicha licitación relativo al tramo Humanes-Monfragüe¹²⁹:

*“... Cada parte calcula las mediciones de todas las técnicas, (incl.. Cables), según el siguiente reparto geográfico:
ENCes y señalización Humanes-Talavera (inclusive) -> Thales
ENCes y señalización Talavera (inclusive)-T. Monfragüe -> Siemens
El CTC se repartirá según reparto geográfico
Se cuadrarán los presupuestos detallados (en cuanto se tenga un 1er borrador de medición) al precio de licitación...”*

55. El 26 de enero de 2016 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) envió un correo electrónico a D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (THALES) en relación con el reparto con SIEMENS RAIL de la del **tramo Humanes-Monfragüe**. Indicó que era difícil llegar al 50/50 y por ello, atendiendo también a la percepción interna de THALES

¹²⁷ Correo electrónico interno de THALES de D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio) de 3 de diciembre de 2015, con asunto “RE: Mantenimiento Madrid Levante”, recabado en la inspección de THALES (folio 10374).

¹²⁸ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 1719 a 1790).

¹²⁹ Correo electrónico de 21 de enero de 2016 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Notas Reunión Reparto Humanes-Monfragüe 21ene16”, recabado en la inspección de THALES (folio 10440).

sobre el posible carácter anticompetitivo de los repartos al 50/50, proponía lo siguiente, haciendo referencia también a los proyectos **Murcia-Lorca y Hernani-Irún**¹³⁰:

“En vista de lo anterior, y que nuestros legales de competencia/antitrust están “mosqueados” por aquello del 50/50, creo que podríamos explorar la posibilidad de aceptar la propuesta de Siemens (ellos hacen el nuevo enclavamiento de Talavera) e ir entorno al 55/45, que podría ser más “vendible” internamente. A cambio, podríamos ofrecerles que nos nombren “suministrador preferente” de contadores de ejes en los proyectos Murcia-Lorca y Hernani-Irún (no tengo claro aún las cantidades y cifras, pero tienen cierta relevancia), que permitiría introducir nuestra tecnología en estos proyectos, donde creo que no vamos a ser competitivos y nuestras posibilidades de ganar son pequeñas.”

56. Para la licitación **Murcia Cargas–Lorca** se concedió autorización interna en SIEMENS RAIL para realizar una oferta de 3,4 millones de € en la parte de construcción, basándose en un estudio preliminar de costes de 10 de febrero de 2016, con una estimación de 3.504 horas de ingeniería. Conforme se acercaba la fecha límite de presentación de ofertas para esa licitación, el 4 de marzo de 2016 D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) ordenó que se modificara esa estimación, incrementándose las horas de ingeniería, hasta las 7.883, para poder justificar la presentación de una oferta sustancialmente más elevada que la autorizada internamente¹³¹.

57. El 12 de febrero de 2016 hubo un intercambio de correos electrónicos entre THALES y SIEMENS RAIL para acordar el reparto de la licitación **Humanes-Monfragüe**, teniendo presente que el objetivo final era que éste fuera del 55% para SIEMENS RAIL y del 45% para THALES y no de 54/46¹³².

*“Creo que las modificaciones sugeridas sobre la versión de ayer son menores, vuelvo a repetir que hemos cambiado dos cosas:
Los porcentajes de reparto de la parte de FO y SDH para casetas GSM-R. Hemos incrementado un 5% nuestra parte, pasando a un 60%. Este ejercicio ya lo proponíais vosotros inicialmente, y según tus propias palabras os parecía adecuado poder ajustar este porcentaje para alcanzar los objetivos (250 k€).
Los porcentajes de reparto entre CVSJ y CCEE. Tal y como comentaste ayer que habéis hecho vosotros, nosotros también hemos hecho un primer ejercicio*

¹³⁰ Correo electrónico de 26 de enero de 2016 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio Thales), con asunto “Situación negociación Humanes-Monfragüe”, recabado en la inspección de THALES (folio 10459).

¹³¹ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folios 40617 a 40628 y 17968 a 17971).

¹³² Correos electrónicos de 12 de febrero de 2016 entre SIEMENS RAIL y THALES, entre ellos D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto “RE: Humanes_Monfragüe Muy Útil - propuesta de reparto v7 - esperemos que definitiva”, recabado en la inspección de THALES (folios 10756 a 10758).

preliminar sobre los elementos de plano para ver dónde se situaría aproximadamente ese reparto, y nos lleva a concluir que es mucho más realista un 75/25 que un 70/30. Coincido contigo en que no sabremos la realidad hasta que no dispongamos de mediciones reales, pero en algún sitio hemos de ajustar los objetivos, y también hablamos que podíamos utilizarlos como ajuste fino (150 k€).

Si no te sientes comfortable con estos cambios menores, podemos intentar buscar otra solución, pero el objetivo final es 55/45, no 54/46. Quizá coger más parte de energía”.

Las ofertas a la licitación de **Humanes-Monfragüe** se presentaron el 22 de febrero de 2016. Fue adjudicataria la UTE de SIEMENS RAIL y THALES, por 39.330.286,37€ (baja del 6,80%).

En relación con las ofertas presentadas por otras empresas a esta licitación, véanse los hechos 179 y 180.

3. ACUERDOS ENTRE ALCATEL Y DIMETRONIC CON SIEMENS, INDRA E INABENSA

A. Año 2003

58. En 2003 se incorporaron a la alianza ALCATEL-DIMETRONIC otras tres empresas para determinados contratos: SIEMENS S.A., INDRA e INABENSA.

La incorporación de INDRA e INABENSA se centró en la realización de elementos del proyecto de naturaleza complementaria o auxiliar, propios de su especialización empresarial¹³³.

La participación de SIEMENS S.A. se centró en la ejecución de actividades de señalización, repartidas con ALCATEL y DIMETRONIC, en un porcentaje de 25% para aquélla y 37,5 % para cada una de éstas. Dicha distribución respondería a un acuerdo previo suscrito entre las tres empresas el 19 de junio de 2003, apenas unas semanas después del primer acuerdo suscrito entre ALCATEL y DIMETRONIC, de 1 de junio de 2003, al que se ha hecho referencia en el punto anterior¹³⁴.

59. SIEMENS S.A., INDRA e INABENSA participaron con ALCATEL y DIMETRONIC en las UTEs que se constituyeron a estos efectos, denominadas UTEs ADIS¹³⁵. La UTE ADIS fue adjudicataria en 2003 de tres licitaciones convocadas por el GIF para la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones y sistemas de señalización

¹³³ La DC considera que la participación de estas dos empresas ha prescrito.

¹³⁴ Memorandum of Understanding de 19 de junio de 2003 firmado entre ALCATEL, DIMETRONIC y SIEMENS, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6482 a 6489).

¹³⁵ Esta denominación responde a la primera letra de las empresas que la formaban: ALCATEL, DIMETRONIC, INDRA y SIEMENS -además de INABENSA-.

y comunicaciones de los tramos de alta velocidad correspondientes a las líneas:

- Madrid-Barcelona: tramo Lleida-Barcelona;
- Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga: ramal La Sagra-Toledo,
- Segovia-Valladolid: tramo Segovia-Valdestillas.

La entrada de SIEMENS S.A. en la alianza se materializó con la firma del **MoU de 19 de junio de 2003**, por ALCATEL, DIMETRONIC y SIEMENS S.A.,¹³⁶. Su contenido esencial era el siguiente:

- tenía una duración inicial de 5 años, ampliable por acuerdo de las partes;
- las partes trabajarían juntas en los proyectos Lleida-Barcelona, Segovia-Valladolid y Madrid-Toledo (estas tres rutas corresponden a las adjudicadas en 2003 a las UTEs ADIS);
- las cuotas de reparto son: ALCATEL 37,5%, DIMETRONIC 37,5% y SIEMENS S.A. 25% (coincidentes con las identificadas en la documentación relativa a las licitaciones repartidas);
- la tecnología sería suministrada de forma alternativa por ALCATEL/SIEMENS S.A., por un lado, y DIMETRONIC, por otro;
- para asegurar la consecución del equilibrio económico, la parte que no hubiera alcanzado el porcentaje establecido completaría su participación mediante el incremento de sus aportaciones en suministro de aparatos de generación de energía, trabajos de obra civil, etc., y
- se establece una previsión de exclusividad, de modo que ninguna de las partes pueda participar en la preparación o presentación de otra licitación ni ejecutar ningún otro contrato relacionado con la señalización para un proyecto sin el consentimiento previo y por escrito de las otras partes.

60. Tras la firma de este MoU, las tres empresas firmantes celebraron varias reuniones convocadas por ALCATEL en su sede en las que participaron, entre otros, en representación de ALCATEL, D. Luis Fernández Jiménez (Gerente de Desarrollo de Negocio Internacional): el 30 de junio de

¹³⁶ Memorandum of Understanding de 19 de junio de 2003 firmado por ALCATEL (actual THALES), DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y SIEMENS S.A., aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6482 a 6489) y también por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 15994 a 16008).

2003¹³⁷, el 10 de julio de 2003¹³⁸, el 21 de julio de 2003¹³⁹ y el 17 de noviembre de 2003¹⁴⁰.

61. La presentación de ofertas a las tres licitaciones recogidas en el segundo MoU, implicó la creación de la UTE ADIS mencionada anteriormente¹⁴¹.

En el caso de la empresa SIEMENS S.A. su participación en la alianza se materializó en las tres licitaciones; en el caso de INDRA se limitó a 2 licitaciones -correspondientes a las líneas Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona y Segovia-Valladolid- y la participación de INABENSA se limitó a una única licitación referente a la línea Segovia-Valladolid, tramo Segovia-Valdestillas.

La participación de SIEMENS S.A. en la ejecución de actividades de señalización, respetó los porcentajes de reparto acordados en el Segundo MoU con ALCATEL y DIMETRONIC: es decir, un porcentaje de 25% para aquélla y 37,5 % para cada una de éstas¹⁴².

Para la gestión del reparto de las tres licitaciones, los miembros de la UTE ADIS intercambiaron documentos de trabajo. Por ejemplo, DIMETRONIC remitió a directivos de la UTE ADIS, entre los que se encontraban D. Luis Fernández Jiménez (ALCATEL) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), una tabla denominada “*Mantenimiento 30.10.03-Version ADJUDICADO.xls*”, en la que se recogían los comentarios que habían venido realizando las empresas¹⁴³.

¹³⁷ Correo electrónico de ALCATEL de 2 de julio de 2003 a representantes de ALCATEL, entre ellos, D. Luis Fernández Jiménez (Gerente de Desarrollo de Negocio Internacional de ALCATEL), DIMETRONIC e INDRA, con asunto “Ofertas Alta Velocidad: La Sagra - Toledo, Puig de Lleida - Barcelona y Segovia – Valdestillas”, recabado en la inspección de SIEMENS (folio 3979).

¹³⁸ Correo electrónico de ALCATEL (actual THALES) de 10 de julio de 2003 a DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y SIEMENS S.A., con asunto: “Ofertas Alta Velocidad (Grupo de Mantenimiento)”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 3982 a 3983).

¹³⁹ Acta de la reunión celebrada el 21 de julio de 2003, adjunta al correo electrónico de ALCATEL (actual THALES) de 22 de julio de 2003 remitido a representantes de INDRA, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y SIEMENS S.A., con asunto: “Ofertas Alta Velocidad (Grupo de Mantenimiento)”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 3984 a 3985).

¹⁴⁰ Correo electrónico de 13 de noviembre de 2003 de D. Luis Fernández Jiménez (Gerente de Desarrollo de Negocio Internacional de ALCATEL) con asunto “RE: Tabla de Mantenimiento” a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), INDRA y SIEMENS S.A. y con copia a D. Jesús Sánchez Bargos (Responsable Comercial de ALCATEL), recabado en la inspección realizada en la sede de SIEMENS (folio 4004).

¹⁴¹ Acta de la reunión celebrada el 21 de julio de 2003, adjunta al correo electrónico de ALCATEL (actual THALES) de 22 de julio de 2003 remitido a representantes de INDRA, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y SIEMENS S.A., con asunto: “Ofertas Alta Velocidad (Grupo de Mantenimiento)”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 3984 a 3985).

¹⁴² Memorandum of Understanding de 19 de junio de 2003 firmado entre ALCATEL, DIMETRONIC y SIEMENS, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6482 a 6489).

¹⁴³ Correo electrónico de DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) de 31 de octubre de 2003 a directivos de DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) entre los que estaba D. Jesús Guzmán

Ante la remisión de la citada tabla, el 31 de octubre de 2003 D. Luis Fernández Jiménez (ALCATEL) indicó lo siguiente¹⁴⁴:

“[...] creo que sería conveniente que antes de acordar el reparto del mantenimiento entre las empresas miembros de la ute, revisemos un aspecto meramente técnico los resultados a los que hemos llegado. Propongo incorporar a la próxima reunión a [directivo de ALCATEL] como responsable del Grupo de Mantenimiento” (énfasis añadido)

62. En octubre y noviembre fueron adjudicadas las 3 licitaciones a las UTEs ADIS¹⁴⁵:

Tabla 12. Líneas adjudicadas a la UTE ADIS

Nº Expte.	Licitación	Presup. licitación €	Fecha licit	Adjudicatario	€ Importe adjudic.
3.5/5500.0570/5-00100 (PIM 003/03) (licitación 2)	Lleida-Barcelona.	260.613.319	24/06/2003	UTE ALCATEL (36%) – DIMETRONIC (20%) – INDRA (12%) – SIEMENS S.A. (32%)	289.408.674
3.5/5500.0573/9-00100 (PIM 004/03) (licitación 3)	Córdoba-Málaga ramal La Sagra-Toledo.	56.351.253	24/06/2003	UTE ALCATEL (38%), DIMETRONIC (16%) Y SIEMENS, S.A. (46%),	68.773.599
3.5/5500.0576/2-00100 (PIM 005/03) (licitación 4)	Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.	164.689.257	24/06/2003	UTE ALCATEL (26%), DIMETRONIC (15%), INDRA (12%), INABENSA (7%), SIEMENS, S.A. (40%)	180.520.547

Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), de ALCATEL (actual THALES), entre los que estaba D. Luis Fernández Jiménez (entonces Gerente de Desarrollo de Negocio Internacional de ALCATEL), de INDRA y SIEMENS S.A., con asunto “Tabla de mantenimiento”, recabado en la inspección realizada en la sede de SIEMENS (folios 4002 a 4003).

¹⁴⁴ Correo electrónico de 31 de octubre de 2003 de ALCATEL (actual THALES), con asunto “RE: Tabla de Mantenimiento”, a DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), COBRA, INDRA y SIEMENS S.A., recabado en la inspección realizada en la sede de SIEMENS (folios 4003 y 4004).

¹⁴⁵ Licitaciones de 24/06/2003 (nº exp. 3.5/5500.0570/5-00100 (PIM 003/03): “Construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones del telemando de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, sistemas auxiliares de detección y sistemas de señalización, control ferroviario y comunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona.”, (nº exp. 3.5/5500.0576/2-00100 (PIM 005/03): “Proyecto, obra y mantenimiento de las instalaciones de línea aérea de contacto y sistemas asociados, enclavamientos, sistemas de protección del tren, sistemas de telecomunicaciones, sistemas de radio móvil GSM-R y elementos asociados para el tramo: Segovia-Valdestillas del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.” y (nº exp. 3.5/5500.0573/9-00100 (PIM 004/03): “Construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones del telemando de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, sistemas auxiliares de detección y sistemas de señalización, control ferroviario y comunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga ramal La Sagra-Toledo”.

B. Año 2004

63. En 2004 los socios de las distintas UTEs ADIS adjudicatarias de las 3 licitaciones del Segundo MoU–ALCATEL, DIMETRONIC, SIEMENS S.A., INDRA e INABENSA- compartieron información sobre un reparto económico de los importes por las instalaciones de los sistemas de seguridad y comunicaciones que les correspondía a cada una por las 3 licitaciones que habían ganado las 3 UTEs ADIS. Compartieron información respecto a las tres licitaciones aunque no todas ellas formaban parte de todas las UTEs, como era el caso de INABENSA o INDRA, que solo estaban presentes en una y dos licitaciones respectivamente.

Asimismo, las partes acordaron un *fee* que debía pagarse al denominado “líder de las licitaciones”, SIEMENS S.A., del 2,5% en la licitación Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga, ramal La Sagra-Toledo; del 3,5% en la de Segovia-Valladolid y del 4,5% en la Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona¹⁴⁶.

64. La metodología del reparto viene reflejada en una tabla denominada “*reparto porcentual según oferta fichero muy útil-TS.xls*”, intercambiada entre ALCATEL (D. Jesús Sánchez Bargas y D. Fernando Ortega Díaz), DIMETRONIC (D. Jesús Guzmán Martín de los Santos), INDRA, SIEMENS S.A. e INABENSA, relacionada con los importes por las instalaciones de los sistemas de seguridad y comunicaciones de cada empresa en relación con cada una de las 3 licitaciones que habían ganado las 3 UTEs ADIS, donde se establecían una serie de pasos para obtener las cifras finales de reparto porcentual¹⁴⁷:

“PASO 1 INCLUIR EL FEE EN LA PARTE SIEMENS [...] PASO 7 REPARTIR PROPORCIONALMENTE LOS DOS CONCEPTOS RESTANTES DE LA PARTE UTE POR CARECER DE REPARTO ESPECIFICADO EN LA FASE DE OFERTA [...] PASO 8 Y ÚLTIMO: AUMENTAR TAMAÑO DE LA TABLA DEFINITIVA DE REPARTO”.

¹⁴⁶ Correo electrónico de SIEMENS S.A. de 1 de junio de 2004 con asunto: “RE: Fichero de Reparto económico de las UTEs ADIS revisado”, a D. Jesús Sánchez Bargas (Responsable Comercial de ALCATEL) y D. Fernando Ortega Díaz (Responsable de Operaciones de ALCATEL), D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), INABENSA, INDRA y SIEMENS S.A., recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4027 a 4029).

¹⁴⁷ Correo electrónico del responsable de la coordinación de la Oficina Técnica de las UTEs ADIS de 2 de junio de 2004 con asunto: “RE: Fichero de Reparto económico de las UTEs ADIS revisado”, dirigido a D. Jesús Sánchez Bargas (entonces Responsable Comercial de ALCATEL), D. Fernando Ortega Díaz (entonces Responsable de Operaciones de ALCATEL), D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), INABENSA, INDRA y SIEMENS S.A., recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4120 a 4122).

65.A efectos ilustrativos se destaca parte de dicha tabla con el reparto porcentual acordado entre los miembros de las UTEs ADIS¹⁴⁸:

Imagen 7. Porcentaje de reparto UTE ADIS

	LLEIDA - BARCELONA		SEGOVIA-VALLADOLID		LA SAGRA-TOLEDO	
ALCATEL ISD	35.476.910,77	12,26%	19.513.496,62	10,81%	2.091.244,51	3,04%
ALCATEL TSD	80.319.750,00	27,75%	33.057.695,70	18,31%	23.770.024,82	34,56%
DIMETRONIC	53.796.531,65	18,59%	29.416.442,58	16,30%	9.041.368,19	13,15%
SIEMENS TS	40.494.443,94	13,99%	55.255.054,86	30,61%	18.751.109,83	27,26%
SIEMENS ICN	6.866.872,65	2,37%	3.480.584,01	1,93%	7.098.587,20	10,32%
SIEMENS ICM	34.910.648,43	12,06%	14.793.328,63	8,19%	6.158.912,31	8,96%
INDRA	37.543.516,43	12,97%	25.003.944,13	13,85%	1.862.352,08	2,71%
TOTAL OFERTADO	289.408.673,87	100,00%	180.520.546,53	100,00%	68.773.598,94	100,00%
Fee Líder (%)	4,5%		3,5%		2,5%	

PASO 8 Y ÚLTIMO:
AUMENTAR TAMAÑO DE LA
TABLA DEFINITIVA DE
REPARTO

PASO 7 REPARTIR
PROPORCIONALMENTE LOS
DOS CONCEPTOS RESTANTES
DE LA PARTE "UTE" POR
CARECER DE REPARTO
ESPECIFICADO EN LA FASE DE
OFERTA

C. Año 2005

66. En un correo electrónico de 11 de noviembre de 2005 remitido por SIEMENS S.A. al resto de miembros de las UTEs ADIS se analiza otra tabla sobre el “reparto de beneficio y provisión penalizaciones UTE”¹⁴⁹. El mismo demuestra que, paralelamente a la existencia de la UTE ADIS, sus miembros iban acordando los repartos económicos de las licitaciones de las líneas de alta velocidad que habían ganado en 2003 y eran independientes de ella:

“[...] Tal y como se acordó en la reunión de Comité de Gerencia, adjunto les remito el Reparto de la Partida de Mantenimiento para los proyectos LAV1 Segovia-Valdeastillas y LAV2 Lérida-Barcelona una vez acordada y cerrada.

¹⁴⁸ Tabla “Reparto porcentual según oferta fichero muy útil-TS.xls V2” de 2 de junio de 2004, recabada en la inspección de SIEMENS (folio 4123).

¹⁴⁹ Correo electrónico de SIEMENS S.A. a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), D. Jesús Sánchez Bargas (Responsable Comercial de ALCATEL) y D. Fernando Ortega Díaz (Responsable de Operaciones de ALCATEL), INDRA e INABENSA, de 11 de noviembre de 2005, con asunto “UTE ADIS Reparto Partida Mantenimiento LAV1 y LAV2.” y documento adjunto “Mantenimiento 22.06.05. Versión DEFINITIVA.xls”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4355 a 4357).

REPARTO DE BENEFICIO Y PROVISIÓN PENALIZACIONES UTE		
	Lérida-Barcelona	
	% técnica	
Señalización-Alcatel TSD	37,5%	62,53%
Señalización-Dimetronic	37,5%	
Señalización-Siemens TS	25%	
Telec. Móviles-Siemens ICM	9,68%	
Telec. Fijas-Alcatel ISD	8,44%	
Telec. Fijas-Siemens ICN	0,99%	
Edificios Técnicos-Alcatel ISD	2,23%	
CRC/SRC-Indra	6,45%	
Sistemas Aux-Indra	6,70%	
Telemando de E.-Siemens TS	2,98%	
LAC-Siemens TS	0,00%	
Total	100,00%	
	Segovia-Valladolid	
	% técnica	
Señalización-Alcatel TSD	37,5%	47,17%
Señalización-Dimetronic	37,5%	
Señalización-Siemens TS	25%	
Telec. Móviles-Siemens ICM	8,02%	
Telec. Fijas-Alcatel ISD	8,02%	
Telec. Fijas-Siemens ICN	1,89%	
Edificios Técnicos-Alcatel ISD	2,83%	
CRC/SRC-Indra	12,26%	
Sistemas Aux-Indra	8,49%	
Telemando de E.-Siemens TS	3,77%	
LAC-Siemens TS	7,55%	
Total	100,00%	

Esta tabla fue objeto de revisiones por parte de varias empresas, entre ellas DIMETRONIC¹⁵⁰.

Por ello, se elaboró una nueva tabla con el reparto porcentual por empresas en los años 1 y 2 para cada una de las líneas de alta velocidad anteriormente mencionadas, con los porcentajes del alcance de cada uno de ellos con respecto a la señalización, telecomunicaciones móviles y fijas, entre otros elementos del objeto del contrato, e incluyendo lo relativo a la UTE con porcentajes muy bajos, apenas el 3,8% con respecto al total e incluyendo notas como “Nota 1: Reparto de señalización entre Alcatel, Dimetronic y Siemens según reparto Oferta Suministro Señalización (37,5%, 37,5% y 25%

¹⁵⁰ Correo electrónico de DIMETRONIC a ALCATEL, INDRA y SIEMENS S.A., de 26 de junio de 2006, con asunto “Propuesta reparto económico Mto UTE ADIS Lleida-Barcelona” y adjuntos “Mantenimiento 22.06.05.xls”, “Mantenimiento 20.06.06 1.xls” y “Mantenimiento 20.06.06 1bis.xls”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4511 a 4515).

respectivamente)". Se reproduce parte del contenido de la tabla de reparto correspondiente a dicha licitación¹⁵¹:

Imagen 8. Reparto de licitaciones

REPARTO ECONÓMICO POR EMPRESAS AÑO 1 Y AÑO 2						
	TOTAL PERSONAL	BENEFICIO 8,99%	OTROS COSTES	SUBCON-TRATAS	PENALIDAD 6%	TOTAL POR EMPRESAS
Alcatel TSD	4.472.000	449.691	377.496	1.150.889	449.335	6.899.411
Alcatel KSD	1.536.000	204.621	159.956	803.023	188.342	2.891.943
Dimetronic	2.032.000	449.691	577.566	0	213.118	3.272.375
Indra	1.884.000	252.208	45.062	1.128.120	230.544	3.539.934
Siemens TS	0	356.898	525.098	63.007	65.832	1.010.835
Siemens ICM	1.754.000	185.587	144.386	652.997	190.667	2.927.637
Siemens ICN	0	19.035	11.712	0	2.142	32.888
UTE			816.000			816.000
	11.678.000	1.917.729	2.657.277	3.798.036	1.339.980	21.391.022
	TOTAL sin parte UTE		19.235.042			
	TOTAL contrato		22.333.000			
	TOTAL PERSONAL	BENEFICIO 1,57%	OTROS COSTES	SUBCON-TRATAS	PENALIDAD 6%	TOTAL POR EMPRESAS
Alcatel TSD	2.130.000	31.838	182.766	704.275	214.616	3.263.495
Alcatel KSD	660.000	19.527	86.926	863.483	114.734	1.744.670
Dimetronic	150.000	31.838	260.672	0	31.149	473.658
Indra	1.564.000	37.356	42.434	978.693	184.601	2.807.084
Siemens TS	630.000	41.601	412.732	380.252	103.095	1.567.679
Siemens ICM	422.000	14.433	68.551	380.561	62.335	947.881
Siemens ICN	0	3.396	9.251	0	890	13.537
UTE			624.000			624.000
	5.556.000	179.990	1.687.332	3.307.264	711.420	11.442.005
	TOTAL sin parte UTE		10.106.585			
	TOTAL contrato		11.857.000			
	TOTAL PERSONAL	BENEFICIO 9,81%	OTROS COSTES	SUBCON-TRATAS	PENALIDAD 6%	TOTAL POR EMPRESAS
Alcatel TSD	1.432.000	139.275	155.766	252.348	142.994	2.122.383
Alcatel KSD	0	0	0	0	0	0
Dimetronic	0	139.275	134.994	0	19.814	294.083
Indra	0	0	0	0	0	0
Siemens TS	584.000	216.650	425.332	403.807	117.738	1.747.528
Siemens ICM	386.000	68.090	52.590	469.714	70.536	1.046.929
Siemens ICN	336.000	61.900	22.143	148.800	41.094	609.937
UTE			552.000			552.000
	2.738.000	625.191	1.342.825	1.274.669	392.176	6.372.861
	TOTAL sin parte UTE		5.428.685			
	TOTAL contrato		6.536.268			

¹⁵¹ Tabla Mantenimiento 20.06.2006 1 bis.xls, adjunta al correo electrónico remitido por DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) a ALCATEL (actual THALES), INDRA y SIEMENS S.A. con fecha de 26 de junio de 2006, con asunto "Propuesta reparto económico Mtto UTE ADIS Lleida-Barcelona", recabado en la inspección realizada en la sede de SIEMENS (folio 4515).

D. Año 2006

67. En el año 2006, ALCATEL, a través de D. Fernando Ortega Díaz y DIMETRONIC a través de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, suscribieron el sexto **acuerdo de colaboración de 10 de octubre de 2006**¹⁵². Este tenía por objeto colaborar para el mantenimiento de los tramos de líneas de alta velocidad de las 4 licitaciones, previamente adjudicadas¹⁵³: **Lleida-Barcelona; Segovia-Valdestillas; Córdoba-Málaga; Madrid-Segovia/Valdestillas-Valladolid.**

En definitiva, de las 4 licitaciones mencionadas en esta sección, convocadas entre 2003 y 2006, gestionadas en el marco de la “*alianza estratégica*”, las UTEs ADIS, resultaron adjudicatarias de todas ellas por un importe de adjudicación total de 668.954.596,93€, un 5,42% más de lo que sumaban los importes iniciales de estas 4 licitaciones, esto es 634.534.538,29€.

4. ACUERDOS ENTRE THALES, DIMETRONIC Y NOKIA

A. Año 2006

68. Consta en el expediente prueba documental del año 2006 sobre la existencia de un acuerdo entre los responsables de la división Transport Solutions de SIEMENS, S.A. y de la división Comunicaciones de SIEMENS, S.A. para repartirse “*el negocio al 50%*” (folio 35394).

B. Año 2007

69. El 19 de noviembre de 2006 ADIF licitó por procedimiento negociado sin publicidad la licitación **2.6/4000.0122/5-00100 relativa a la línea Madrid-Sevilla y ramal La Sagra-Toledo para el periodo 2007-2011**, siendo dicha licitación adjudicada el 30 de marzo de 2007 a SIEMENS S.A. por un importe de 20.309.148,08€¹⁵⁴, procediendo posteriormente SIEMENS S.A. a subcontratar a NSN (actual NOKIA) el mantenimiento de las

¹⁵² Acuerdo de colaboración suscrito por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) de 10 de octubre de 2006, recabado en la inspección de THALES (folios 537 a 549), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 5152 a 5164) y por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 16070 a 16082).

¹⁵³ Se declaran excluidos los servicios de mantenimiento de la línea La Sagra-Toledo, al considerar que estaban incluidos en la línea Madrid-Sevilla, cuyo mantenimiento expresamente dejaban fuera del acuerdo.

¹⁵⁴ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 22648 a 22698).

telecomunicaciones móviles GSM-R¹⁵⁵, subcontratación de la que no existe constancia en ADIF¹⁵⁶.

C. Año 2008

70. El 17 de abril de 2008 ADIF licitó, por procedimiento restringido, la “Ejecución proyecto constructivo y el mantenimiento de las Instalaciones de Telecomunicaciones Móviles GSM-R e Infraestructura para Operadores Públicos de Telefonía Móvil. Tramo: Motilla-Valencia y Motilla-Albacete. Fase 1” con un presupuesto de licitación de 53.740.128,85€.

NSN (actual NOKIA) fue la adjudicataria por un importe de 46.120.315,98€. ¹⁵⁷.

Se recuerda que estas empresas habían resultado adjudicatarias con la UTE THALDI del proyecto constructivo inicial para los Tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete y el tramo Torrejón de Velasco-Motilla, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante (fase 1).

71. En noviembre de 2008, ADIF convocó, por procedimiento abierto, el mantenimiento y renovación de las instalaciones de telecomunicaciones en líneas de alta velocidad, en los siguientes procedimientos:

- la línea Córdoba-Málaga para el periodo 2009 a 2011 (BOE de 11 de noviembre de 2008),
- la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa, tramo Puigvert de Lleida-Barcelona: período 2009 a 2010 (BOE de 3 de febrero de 2009),
y
- la línea Madrid-Valladolid y Olmedo-Medina, por un período de 4 años (BOE de 5 junio de 2009).

72. El reparto del mantenimiento de las telecomunicaciones en las licitaciones citadas y su seguimiento por THALES se evidencia en correos electrónicos internos recabados en la inspección de dicha empresa de 11 de junio de 2009 entre D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) y el entonces Director del Negocio de *Integrated Communications Solutions* (ICS) en España de THALES. En tales correos se indica lo siguiente en relación con el Jefe de Ventas del Negocio Ferroviario para España de NSN (actual NOKIA)¹⁵⁸:

¹⁵⁵ Información aportada por NOKIA en contestación al requerimiento de información realizado (folio 12428).

¹⁵⁶ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folio 27693)

¹⁵⁷ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 33135 a 33292).

¹⁵⁸ Correo electrónico interno de THALES de 11 de junio de 2009 del Director del Negocio de *Integrated Communications Solutions* (ICS) en España a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente

“(...) respeto lo acordado: 50/50, pero pide ser el prime en Mad-Vad, porque teme que le hagamos la cama. A mí no me parece mala idea siempre que saquemos algo en el Mad-Lleida y/o en el Mad. Sev (...)”. (énfasis añadido)

En respuesta, D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) indica que¹⁵⁹ :

“No podemos dejarle ser el prime en Valladolid, tenemos una estrategia clara de futuro de unir S & T [Señalización/Seguridad & Telecomunicaciones] y debe ser en CO-Ma y Ma-Va, dile que no le queda otra que fiarse. Él ya es prime en MA-Lleida, Ma-Sev, Lleida-Barcelona... Tenemos que ser inflexibles, el cliente está de nuestro lado y lo sabe (...)”.

Insiste D. Jesús Sánchez Bargos, indicando lo siguiente¹⁶⁰ :

“Recuérdale que siempre hemos mantenido nuestra palabra, y que la vamos a mantener, yo siempre he entendido que el liderazgo de Ma-Va era nuestro, en caso contrario no entiendo el acuerdo (...)”.

El resultado de las actuaciones de las empresas respecto a estas tres licitaciones se recoge en la tabla 13.

Tabla 13. Situación de las licitaciones 2009-2011

Línea	Adjudicatario	Precio de adjudicación	de Ofertas no adjudicadas	
Córdoba-Málaga entre 2009 y 2011	THALES	4.523.451,23€,	NSN (actual NOKIA)	4.349.674,67€,
			SIEMENS S.A. en UTE con COBRA	4.364.024,51€.
		THALES subcontrataría a NSN (actual NOKIA)		
Madrid-Barcelona frontera francesa, tramo Puigvert de Lleida-Barcelona entre 2009 y 2010 (3 de febrero de 2009)	NSN (actual NOKIA)	3.505.506,12€ (con una baja del 21,90%)	THALES una oferta de 3.586.132,55€	(con una baja del 20,11%).
		NSN (actual NOKIA) subcontrató a THALES y SIEMENS S.A.		
Madrid-Valladolid y Olmedo-Medina, (BOE de 5 de junio de 2009)	NSN (actual NOKIA)	10.749.359,74€ (baja del 10,24%)	THALES, siendo posteriormente subcontratada junto con SIEMENS S.A. ¹⁶¹	oferta excluida por falta de solvencia técnica
		NSN (actual NOKIA) subcontrató a THALES y SIEMENS S.A		

y Consejero Delegado), con asunto “Re: Mantenimiento MA-VA”, recabado en la inspección de THALES (folios 7677 y 7678).

¹⁵⁹ Correo electrónico interno de THALES de 11 de junio de 2009 de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) al Director del Negocio de Integrated Communications Solutions (ICS) en España de THALES, con asunto “Re: Mantenimiento MA-VA”, recabado en la inspección de THALES (folio 7677).

¹⁶⁰ Correo electrónico interno de THALES de 11 de junio de 2009 de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) al Director del Negocio de Integrated Communications Solutions (ICS) en España de THALES, con asunto “Re: Mantenimiento MA-VA”, recabado en la inspección de THALES (folio 7677).

¹⁶¹ Información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos de información realizados (folios 28880, 28882 a 28992, 29427 a 29575 y 29700 a 29847).

D. Año 2009

73. En abril de 2009 ADIF licitó también por procedimiento negociado las “Obras de ejecución del proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles para el tramo Barcelona-Figueres, de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Fase 2”¹⁶².

La ejecución en esta fase 2 consistía en la realización de ampliaciones sobre el equipamiento ya existente (subsistema de red) que en esos momentos estaba formado por dos centrales de conmutación de tecnología NSN adquiridas en el primer contrato para la instalación del sistema GSM-R en la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida -la misma había sido adjudicada por ADIF el 24 de junio de 2003 a la UTE ADIS formada por ALCATEL (actual THALES), DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), INDRA y SIEMENS S.A.¹⁶³.

74. Esta licitación estaba incluida en el reparto acordado en el MoU firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) de 1 de junio de 2003¹⁶⁴. En la licitación de 2009 relativa a las **telecomunicaciones móviles del tramo Barcelona-Figueres de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa**, la única oferta presentada fue la de NSN.

E. Año 2010

75. En anotaciones manuscritas de marzo de 2010 de D. Jesús Sánchez Bargos (THALES), ante la pronta convocatoria de nuevas licitaciones del mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones, infraestructuras de operadores y telemando de energía de las **líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y ramal La Sagra-Toledo y de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Madrid-Barcelona y ramal Zaragoza-Huesca**, se indica lo siguiente¹⁶⁵:

¹⁶² Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 33554 a 33607).

¹⁶³ Licitación para la “Construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones del telemando de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, sistemas auxiliares de detección y sistemas de señalización, control ferroviario y comunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona”, información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos de información realizados (folios 916 a 1002 y 33583 y 33584).

¹⁶⁴ Memorandum of Understanding de 1 de junio de 2003 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa ((folios 3769 a 3779).

¹⁶⁵ Anotaciones de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) de marzo de 2010, recabadas en la inspección de THALES (folio 448).

“Siemens-Nokia/Thales 50/50”

En mayo de 2010 D. Jesús Sánchez Bargos (THALES), analizó la licitación del mantenimiento de las telecomunicaciones **Madrid-Lleida-Barcelona**, próxima a convocarse, indicando lo siguiente¹⁶⁶:

“(…) lo que nos ofrece Nokia: 25% Madrid-Lleida y 50% Lleida-Barcelona”

76. Respecto de esta licitación, en unas anotaciones manuscritas de D. Jesús Sánchez Bargos de 11 de junio de 2010, se indica que THALES se ocuparía de las telecomunicaciones fijas con voz y datos y NSN (actual NOKIA) del GSM-R, con el objetivo de tener el 25% del total del mantenimiento de toda la línea, con un 50% del tramo Lleida-Barcelona¹⁶⁷.

En esas mismas anotaciones manuscritas de 11 de junio de 2010 D. Jesús Sánchez Bargos (THALES), en relación con la licitación del **mantenimiento de las telecomunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga**, indica lo siguiente:

*“UTE SIEMENS TS y THALES al 60-40%
NSN de subcontratista con un 42,5 %”*

77. El 17 de julio de 2010 se publicaron en el BOE las convocatorias de las licitaciones, por procedimiento abierto, de 2 lotes para el mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones, infraestructuras de operadores y telemando de energía de las líneas de alta velocidad:

- Madrid-Sevilla, Córdoba Málaga y ramal La Sagra-Toledo (lote 1) y
- Madrid-Barcelona-frontera francesa, tramo: Madrid-Barcelona y ramal Zaragoza-Huesca (lote 2).

Se establecía en el pliego de condiciones particulares que cada licitador no podía presentar más de una proposición para cada lote, ni podía suscribir ninguna propuesta en UTE, si lo había hecho individualmente o figuraba en otra UTE. Cada empresa licitadora, aunque hubiera presentado su oferta de forma individual o en UTE, solo podía ser adjudicataria de un único lote¹⁶⁸.

78. En relación con el **lote 1 Madrid-Sevilla, Córdoba Málaga y ramal La Sagra-Toledo**, el 26 de julio de 2010 SIEMENS S.A. analizó su estrategia para la licitación: concurriría con THALES en UTE y se plantea que NSN (actual NOKIA) pudiera presentarse como subcontratista oculto de

¹⁶⁶ Anotaciones de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) de mayo de 2010, recabadas en la inspección de THALES (folio 454).

¹⁶⁷ Anotaciones de D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) de junio de 2010, recabadas en la inspección de THALES (folio 456).

¹⁶⁸ Información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos de información realizados (folios 1348 a 1480, 1574 a 1576 y 24257 a 24400).

COBRA si la UTE THALES-SIEMENS no alcanzara un acuerdo de subcontratación satisfactorio con ella¹⁶⁹.

Dicho acuerdo se alcanzó como se constata en el correo electrónico enviado el 10 de agosto de 2010 por D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) a THALES y NSN (actual NOKIA)¹⁷⁰:

“Quedan pendientes de clarificar 2 temas:

- NSN espera recibir un pedido por el 43,75% de la totalidad del contrato, incluida la partida alzada de incidencias. SIEMENS y THALES en principio entendían que esa partida no se repartía al comienzo sino que se le pagaban a NSN las horas asociadas a la misma cuando se produjesen y facturasen al cliente.

- El reparto exacto de ingenieros y oficiales a aportar por cada socio y en cada base, así como el nº de personas de SIEMENS actualmente subcontratadas por NSN a SIEMENS que seguirían siendo subcontratadas por NSN.

Se propone que cada parte revise la hoja y tras intercambiar comentarios volvamos a mantener una reunión para cerrar el acuerdo, anexando un MOU que recoja lo hablado”.

79. Los días 10 y 11 de agosto de 2010 se produjo un intercambio de correos electrónicos internos en SIEMENS S.A. en relación con el número de empleados de SIEMENS S.A. y de NSN (actual NOKIA) que debían prestar dichos servicios de mantenimiento, planteándose distintas opciones para concurrir a esa licitación¹⁷¹:

“A) Siemens va sola y subcontrata a Nokia el 49%: Lo que nos daría un volumen de 8.888.662 con un margen antes de repuestos y penalidades de 2.987.176 (33,6%) y una aportación de personal de 23.5. (MO podría aportar 13,5 y SSII 10).

B) Siemens va en UTE con Thales, (60-40) sin Nokia: Lo que nos daría un volumen de 10.457.250 con un margen antes de repuestos y penalidades de 3.745.332 (35,8%) y una cantidad de personal de 27,5. (MO podría aportar 15,5 y SSII 12)

A primera vista, la opción que planteas de ir solos con Thales (Opción B) es la más atractiva, pero hay que considerar que Nokia no nos daría ninguna carta soporte para la oferta, lo que no se si nos descalificaría y caso de ser adjudicatarios y necesitarlos posteriormente, (Soporte o repuestos) sus precios serían desorbitados, como ya nos han transmitido.

¹⁶⁹ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 35377 a 35381, 35408 y 35409).

¹⁷⁰ Correo electrónico de 10 de agosto de 2010 de D. Gonzalo Martínez Delgado (entonces Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS) a THALES y NSN (actual NOKIA), con asunto “Hoja de cálculo elaborada durante la reunión de hoy entre THALES, NSN, SIEMENS (Mant Telecom Madrid-Málaga) y documento adjunto “NSN Mant Mad-Sev hoja reparto SSA Thales Nokia ed04.xls”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35410 y 35411).

¹⁷¹ Correos electrónicos internos de SIEMENS de 10 y 11 de agosto de 2010, con asunto “Re: Hoja de cálculo elaborada durante la reunión de hoy entre THALES, NSN, SIEMENS (Mant Telecom Madrid-Málaga)”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35412 a 35415).

Además, mi percepción personal en las dos reuniones que he mantenido con Thales en tu ausencia, es que está mucho más cercana a Nokia que a Siemens, por diferentes negocios en los que colaboran, por lo que la posibilidad de que Thales acuerde ir con nosotros, sin contar con Nokia, la veo difícil y podrían plantearse justo lo contrario”.

80. En relación con el lote 2 **Madrid-Barcelona-frontera francesa, tramo: Madrid-Barcelona y ramal Zaragoza-Huesca**, se ha recabado un correo electrónico interno de THALES en el que se dice lo siguiente ¹⁷²:

“Ayer tuvimos una reunión con Nokia, para acordar el grado de participación de Thales, como subcontratista, en una hipotética (¡esperemos real!) adjudicación a NSN de esta licitación. Las conclusiones son las siguientes:

En caso de adjudicación, Nokia subcontratará a Thales trabajos y responsabilidades por el 22,50% de la Venta adjudicada, que suponen la aportación de 13-14 recursos humanos (dos años 13 y dos años 14), así como las responsabilidades sobre las tecnologías (TAC2 y 3), según relación adjunta (...)

Sobre una adjudicación a NSN con una Baja del 3% sobre el PEC, nuestra venta estimada sería del orden de 5,4 M€ (aprox.), por el período de cuatro años.

Thales presentará oferta también. (énfasis añadido).

En respuesta al citado correo se indica que:

“Yo les pediría el 25%”

En la misma cadena de correos finalmente se señala que¹⁷³:

“A mí con el 22,5% me parece bien, por supuesto el 25% mejor. Pero sacarle más a NSN se me antoja complicado, sobre todo, después de las negociaciones del Mad-Sev-Cob-Mal y teniendo en cuenta que aumentamos considerablemente nuestra presencia en esta línea y nos consolidamos en todas las líneas de HSL.

(...) habla con Sistem para que nos ayuden dando una oferta “disuasoria” a Cobra sobre la parte de seguridad que ellos controlan por el Roda de Bará. No creo que sea necesario darles cacho en este contrato ya que somos amigos en muchos sitios.

(...) hablamos el lunes 23 para prepararlo todo y analizar en detalle el estado de preparación de ambas ofertas (...).”

81. El 18 de agosto de 2010 SIEMENS envió un correo electrónico a THALES, adjuntando un borrador de acuerdo de subcontratación por parte de THALES a SIEMENS para el supuesto de que THALES resultara

¹⁷² Correo electrónico interno de THALES de 18 de agosto de 2010, con asunto “RE: RESULTADOS REUNIÓN THALES NOKIA MANTENIMIENTO HSL MADRID-BARCELONA”, recabado en la inspección realizada en la sede de THALES (folios 7750 y 7751).

¹⁷³ Correo electrónico interno de THALES de 18 de agosto de 2010 del Director del Negocio de Integrated Communications Solutions (ICS) en España de THALES dirigido entre otros a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES), con asunto “RE: RESULTADOS REUNIÓN THALES NOKIA MANTENIMIENTO HSL MADRID-BARCELONA”, recabado en la inspección de THALES (folios 7749 y 7750).

adjudicataria en la licitación de la línea **Madrid-Barcelona y ramal Zaragoza-Huesca**, indicando SIEMENS lo siguiente¹⁷⁴:

“(…) Como seguimiento a nuestra conversación sobre este asunto, hemos analizado el documento, adjuntando el Acuerdo revisado para vuestra consideración/comentarios.

El objeto del mismo es tener firmado el acuerdo de colaboración/subcontratación entre ambas partes (...) para el hipotético caso de que Thales ganase el Madrid-Barcelona, lo que impediría ganar el Madrid-Sevilla-Málaga, donde siemens tiene el acuerdo previo de formación de UTE entre ambas empresas.

Ruego que lo revise y lo comentemos, si lo consideras necesario”.

La cláusula primera de dicho borrador de acuerdo indica el 10 de agosto de 2010 indica que THALES presentará oferta al concurso convocado por ADIF para la contratación de “Mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones, infraestructuras de operadores y telemando de energía de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Madrid-Barcelona y Ramal Zaragoza-Huesca” y en las siguientes cláusulas que¹⁷⁵:

”Segunda: Que, en caso de resultar adjudicatarios del Concurso, Thales se compromete a subcontratar los servicios de SIEMENS para la ejecución de los trabajos objeto del Concurso, por un importe del 40% del presupuesto del cliente; actuando Siemens como socio en la sombra y asumiendo en su contrato todos los riesgos y responsabilidades del adjudicatario mediante una fórmula “back to back”.

(…) Quinta: Las Partes han acordado presentarse conjuntamente al Concurso, por lo que se comprometen a no presentar al Concurso ninguna oferta conjuntamente con otras sociedades, sin acuerdo previo entre Las Partes”.
(énfasis añadido)

En contestación a dicho correo electrónico, el 19 de agosto de 2010 THALES comunicó a SIEMENS S.A. que¹⁷⁶:

“(…) Como comenté telefónicamente, no considero conveniente la redacción, discusión y firma de un documento de estas características, independientemente de los comentarios a su contenido que más abajo razono.

¹⁷⁴ Correo electrónico de 18 de agosto de 2010 DE SIEMENS S.A. a THALES, en copia, entre otros destinatarios, D. Gonzalo Martínez Delgado (entonces Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS), con asunto “Acuerdo para Madrid Barcelona” y documento adjunto “Acuerdo M-B.doc”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4664) y en la inspección de THALES (folios 7753 y 7754).

¹⁷⁵ Documento adjunto “Acuerdo M-B.doc” al correo electrónico de 18 de agosto de 2010 de SIEMENS S.A. a THALES, en copia, entre otros s, D. Gonzalo Martínez Delgado (Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS), con asunto “Acuerdo para Madrid Barcelona”, recabado en las inspecciones de SIEMENS (folios 4664 a 4667 y 7754) y THALES (folios 7753 y 7754).

¹⁷⁶ Correo electrónico de 19 de agosto de 2010 de THALES a SIEMENS S.A., entre otros, D. Gonzalo Martínez Delgado (Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS) y el Director del Negocio de Integrated Communications Solutions (ICS) en España de THALES, con asunto “RE: Acuerdo para Madrid Barcelona”, recabado en la inspección de THALES (folio 7753).

Como decís, la hipótesis es tan ligera, tan improbable, teniendo en cuenta los antecedentes y la propia preparación de la oferta, e incluso el orden de apertura de las mismas antes que el Madrid-Málaga, que no merece la pena, a nuestro juicio.

Cuando, en la conversación con Ricardo, propuso ir conjuntamente en UTE también al Madrid-Barcelona, le comenté que Thales, por razones de su alta presencia en el pasado en la totalidad de la línea y por el futuro, quiere presentarse ante ADIF como empresa capaz de asumir en su totalidad estas responsabilidades en dicha Línea.

Respecto al texto redactado, el escenario del 40% de la venta a subcontratar por Thales a Siemens, no es comprable con el acuerdo 60/40 en modo UTE, del Madrid-Málaga. En ese caso, ambas empresas declaran/asumen una parte de la venta, sin que tengan que asumir nada (prácticamente) de los costes asociados a la venta de la otra parte.

En el Madrid-Barna, dicho 40% de Venta lo tendría que asumir Thales como coste, ya que tiene que declarar la venta total del contrato. Eso se ha tenido que hacer por ambas partes en el Madrid-Málaga, con un tercero, Nokia, y por las razones que conocemos. Pero no entre nosotros. Está, por tanto, totalmente desbalanceado. No asumible.

(...) Lo que sí puedo asegurar, como Thales, es que de llegar ese momento, Thales se compromete a contratar a Siemens una participación en el Proyecto, claramente superior a la que actualmente posee en el mantenimiento de esta línea, sin poder garantizar, por las razones expuestas, un porcentaje determinado.

Quiero que entendáis que nuestra postura se basa en la determinación de tener éxito en el Madrid-Málaga y en la confianza en el acuerdo a futuro, en ésta o en otras oportunidades que puedan surgir de interés común. Probadas muestras tenemos ambas empresas de ello (...). (énfasis añadido)

La negativa de THALES a firmar el acuerdo de subcontratación con SIEMENS S.A. fue interpretada por ésta en correos electrónicos internos de 19 de agosto de 2010, como una estrategia de THALES para subcontratar con NOKIA y dejar fuera a SIEMENS S.A. Esta no descartaba¹⁷⁷:

“... un acuerdo oculto de subcontratación con Nokia en ambas líneas, que deje a Siemens fuera del mercado.

Desconozco el detalle del Madrid-Barcelona, ni quien está hoy fuerte en esta línea, pero ¿Se podría dar la siguiente configuración?

Madrid-Barcelona gana Thales subcontratando a Nokia y Madrid-Sevilla-Málaga gana Nokia subcontratando a Thales.

Si esto fuera así, hay que pensar en cómo asegurar que esto no sea posible, bien con un documento compromiso de subcontratación inversa con Nokia o similar”.

82. El 26 de agosto de 2010 D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) envió un correo electrónico a NSN (actual NOKIA) adjuntándole la carta en la que SIEMENS S.A. se comprometía a dar soporte a NSN (actual NOKIA)

¹⁷⁷ Correos electrónicos internos de SIEMENS S.A. de 19 de agosto de 2010, con asunto “Re: RE: Acuerdo para Madrid Barcelona”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35416 y 35417).

en la **línea Madrid-Barcelona** en caso de que NSN (actual NOKIA) fuera adjudicataria, así como el presupuesto de dicho soporte¹⁷⁸.

El 27 de agosto de 2010 envió otro correo electrónico a NSN (actual NOKIA), adjuntándole la carta en la que SIEMENS S.A. se comprometía a dar soporte a NSN (actual NOKIA) en la **línea Madrid-Málaga** en caso de que NSN (actual NOKIA), fuera adjudicataria, pero en esta ocasión no adjuntaba el presupuesto para dicho soporte porque sabían que NSN (actual NOKIA) no iba a ganar la licitación del mantenimiento de las telecomunicaciones de la línea Madrid-Málaga, indicando por eso que el soporte era por el sistema P500 aunque por error el pliego se refiere al P1000, indicando que¹⁷⁹:

“(...) con esta no deberían descalificaros, en todo caso daros una menor puntuación, pero ese es precisamente el objetivo, que paséis el filtro técnico y os abran la económica”.

83. El 26 de agosto de 2010 el Jefe de Ventas del Negocio ferroviario para España de NSN (actual NOKIA) envió un correo electrónico a SIEMENS S.A. y THALES adjuntando la propuesta del acuerdo de presentación de oferta y subcontratación para el mantenimiento de la línea de **alta velocidad Madrid-Sevilla-Málaga**, para su revisión y firma al día siguiente, recogiendo el acuerdo alcanzado, consistente en que SIEMENS S.A. y THALES iban a ofertar en UTE, comprometiéndose a subcontratar un 43,75% del contrato a NSN (actual NOKIA)¹⁸⁰.

El 27 de agosto de 2010 D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) reenvió internamente dicho correo de NSN (actual NOKIA), sugiriendo adjuntar al acuerdo la hoja de cálculo con el reparto de trabajos entre SIEMENS S.A., THALES y NOKIA que había sido acordado en una reunión celebrada el de 9 de agosto de 2010¹⁸¹.

Ese mismo día D. Gonzalo Martínez Delgado (Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS), envió un correo

¹⁷⁸ Correo electrónico de 26 de agosto de 2010 de D. Gonzalo Martínez Delgado (Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS) a NSN (actual NOKIA), con asunto “OFERTA SIEMENS A NSN MTTO TELEMANDO VICOS P1000 LAV MADRIDBARCELONA” y documentos adjuntos, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35419 a 35524).

¹⁷⁹ Correo electrónico de 27 de agosto de 2010 de D. Gonzalo Martínez Delgado (Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS) a NSN (actual NOKIA) con asunto “RE: OFERTA SIEMENS A NSN MTTO TELEMANDO VICOS P1000 LAV MADRIDBARCELONA. Carta compromiso VICOS P500”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35525 y 35526).

¹⁸⁰ Correo electrónico de 26 de agosto de 2010 de NSN (actual NOKIA) a SIEMENS S.A. y THALES, con asunto “Propuesta ACUERDO Mant. Madrid-Sevilla-Málaga v1.doc” y documento adjunto “0 Propuesta ACUERDO Mant. Madrid-Sevilla-Málaga v1.doc”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35579 a 35581).

¹⁸¹ Correo electrónico interno de SIEMENS S.A. de 27 de agosto de 2010, con asunto “Re: Propuesta ACUERDO Mant. Madrid-Sevilla-Málaga v1.doc”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folio 35581).

electrónico a THALES para firmar el 30 de agosto de 2010 los documentos de la oferta para **la línea Madrid-Sevilla**, así como para tomar la decisión de la baja definitiva.

Adjunta al citado correo, señalando que estaban pendientes de firma¹⁸²:

- el acuerdo de UTE de SIEMENS S.A. y THALES para la línea Madrid-Málaga;
- el acuerdo entre THALES y SIEMENS S.A. por el que la primera se comprometía a subcontratarle el 40% en caso de que le fuera adjudicado el contrato para la línea Madrid-Barcelona y
- el acuerdo a tres bandas entre THALES, SIEMENS S.A. y NSN (actual NOKIA) para la línea Madrid-Málaga por el que se establecía el compromiso de subcontratar a NSN (actual NOKIA) el 43,75% de los trabajos.

Ambas licitaciones fueron adjudicadas el 29 de octubre de 2010¹⁸³:

Tabla 14. Resultado de las licitaciones de 2010

Lote	Adjudicatario	Precio de adjudicación	Otras ofertas presentadas	
Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y ramal La Sagra-Toledo	UTE THAMENS, formada por SIEMENS S.A. y THALES	18.271.218,68€ (baja del 2,22%).	NSN (actual NOKIA)	18.452.473,19€ (baja del 1,25%),
		La UTE subcontrató a NSN (actual Nokia)		
Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Tramo: Madrid-Barcelona y ramal Zaragoza-Huesca	NSN (actual NOKIA)	25.684.848,46€ (baja del 2,61%).	THALES	excluida por falta de solvencia técnica.

Los trabajos de mantenimiento en ambos casos tenían una duración de 4 años, hasta el 31 de diciembre de 2014. Fueron ampliados hasta el 28 de febrero de 2015.

No consta que ADIF tuviera constancia de la subcontratación en ninguna de las 2 licitaciones¹⁸⁴.

84. El 5 de noviembre de 2010 THALES y SIEMENS S.A. tuvieron una reunión en la sede de THALES para definir diferentes aspectos de la UTE que debían constituir para la licitación del lote 1, referente al mantenimiento

¹⁸² Correo electrónico de 27 de agosto de 2010 de D. Gonzalo Martínez Delgado (entonces Jefe de Mantenimiento de la Unidad de Negocio de Infraestructuras de SIEMENS) a THALES, con asunto "Cierre de la oferta de mantenimiento de las Telecomunicaciones del Madrid-Sevilla: lunes 30/8 a las 15:00 en SIEMENS Tres Cantos" y documentos adjuntos, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35583 a 35597).

¹⁸³ Correo electrónico interno de THALES de 19 de agosto de 2010 dirigido, entre otros destinatarios, a D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado) y al Director del Negocio de Integrated Communications Solutions (ICS) en España de THALES, con asunto "RE: RESULTADOS REUNIÓN THALES NOKIA MANTENIMIENTO HSL MADRID-BARCELONA", recabado en la inspección realizada en la sede de THALES (folio 7749) e información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos realizados (folios 1348 a 1480 y 24257 a 24400).

¹⁸⁴ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folio 807).

de las instalaciones de telecomunicaciones **Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y ramal La Sagra-Toledo**, a la que asistieron por SIEMENS S.A., entre otros, D. Gonzalo Martínez Delgado, como se acredita por un correo electrónico interno de THALES de 8 de noviembre de 2010¹⁸⁵.

Entre los aspectos acordados establecieron que desde la UTE se generarían 3 pedidos, uno a cada uno de los miembros de la UTE (SIEMENS S.A. y THALES) y otro a NSN (actual NOKIA) y el reparto de los costes, como se acredita por la tabla Excel adjunta al citado correo electrónico interno de THALES de 8 de noviembre de 2010, explicativa de dicho reparto de costes, que señalaba que *“Aunque no esté firmada, prevalece como acuerdo cerrado”*¹⁸⁶.

Dicha tabla contemplaba 2 escenarios diferentes, en los que los márgenes de beneficio variaban dependiendo si la propuesta era de NSN (actual NOKIA) o de la UTE THALES-SIEMENS S.A.¹⁸⁷.

85. El 7 de marzo de 2012 se celebró una reunión de seguimiento de la UTE THAMENS, adjudicataria del mencionado lote 1 (**Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y ramal La Sagra-Toledo**). Asistieron representantes de SIEMENS S.A. y THALES, miembros de la UTE, y también de NSN (actual NOKIA). Se acordó la variación de ajuste de gastos comunes, el reparto de los gastos de personal y la realización de trabajos por NSN (actual NOKIA) a terceros a petición de la UTE¹⁸⁸.

F. Año 2012

86. El 5 de noviembre de 2012 un responsable de THALES remitió un correo electrónico al Presidente y Consejero Delegado de NSN (actual NOKIA) y al *Account Manager* de NSN (actual NOKIA), copiando al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, en el que se refiere a la reunión previa mantenida entre los mismos y resume la situación de partida de los **tres contratos de mantenimiento (el Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga, el Madrid-Lleida-Barcelona y el**

¹⁸⁵ Correo electrónico interno de THALES de 8 de noviembre de 2010 con asunto “Notas reunión Mto Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga 5-nov-2010” y documentos adjuntos “20101105 Reunión Siemens-Thales.doc” y “NSN Mant Mad-Sev hoja reparto SSA Thales Nokia_ed04.xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 7789, 28170 y 28171).

¹⁸⁶ Correo electrónico interno de THALES de 8 de noviembre de 2010 con asunto “Notas reunión Mto Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga 5-nov-2010” y documentos adjuntos “20101105 Reunión Siemens-Thales.doc” y “NSN Mant Mad-Sev hoja reparto SSA Thales Nokia_ed04.xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 7789, 28170 y 28171).

¹⁸⁷ Tabla Excel “NSN Mant Mad-Sev hoja reparto SSA Thales Nokia ed04”, aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 35411).

¹⁸⁸ Documento “120307 NSNTHAMENS.pdf”, adjunto al correo electrónico interno de THALES de 13 de noviembre de 2012, con asunto “Comité de gerencia UTE THAMENS”, recabada en la inspección de THALES (folios 8323 a 8328).

Madrid-Valladolid) y la situación en que se encontraban en ese momento¹⁸⁹.

El 19 de noviembre de 2012, contesta el *Account Manager* de NSN (actual NOKIA), añadiendo en copia al *Care Manager* de NSN (actual NOKIA), matizando que la prórroga del contrato de mantenimiento de Córdoba-Málaga no se había ejecutado y había sido sustituida por un nuevo contrato, incluyendo los tramos **Córdoba-Málaga y Madrid-Sevilla**¹⁹⁰.

El 26 de noviembre de 2012 el mismo responsable de la Dirección Comercial del Mercado Doméstico del Departamento de Ventas de Transporte de THALES contestó por correo electrónico al *Account Manager* de NSN, con copia al Presidente y Consejero Delegado de NSN y al *Care Manager* de NSN, así como al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES¹⁹¹:

“Hemos recibido vuestros cálculos, en los que contempláis el Contrato Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga como dentro del acuerdo 50%/50%, cosa que nosotros no lo creemos procedente, toda vez que el escenario de este contrato y las negociaciones a tres bandas con Siemens, fueron muy diferentes. Tampoco, por coherente con nuestro criterio, hemos considerado el Madrid Barcelona, por la misma razón y antecedentes.

Creo que, una vez obtenida vuestra respuesta, lo mejor es que nos reunamos para analizar y discutir este asunto.” (énfasis añadido)

87. En unas anotaciones manuscritas D. Fernando Ortega Díaz (THALES) describe el 10 de diciembre de 2012 el reparto de las licitaciones de mantenimiento de telecomunicaciones de las líneas de alta velocidad **Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, Madrid-Lleida-Barcelona y Madrid-Valladolid** (imagen 9). En las mismas refleja el acuerdo adoptado con

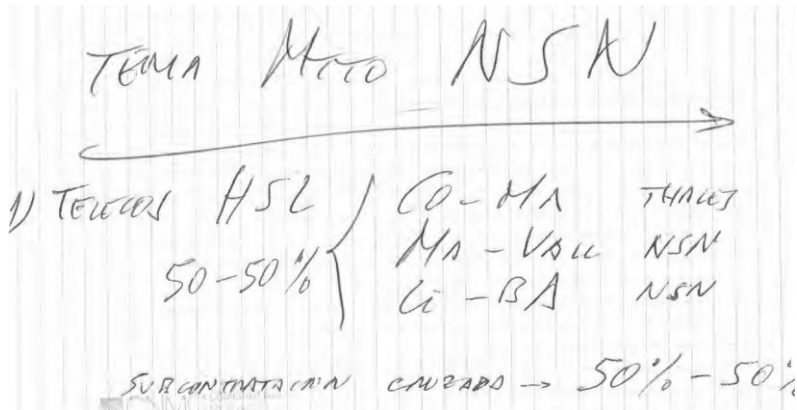
¹⁸⁹ Correo electrónico de 5 de noviembre de 2012 de la Dirección Comercial del Mercado Nacional del Departamento de Ventas de Transporte de THALES a directivos de NSN (actual NOKIA) y al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, con asunto: “SITUACIÓN DE LOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO MADRID-VALLADOLID, CÓRDOBA MÁLAGA Y LLEIDA BARCELONA” y documento adjunto “COMPARATIVA MANTENIMIENTOS v9 cierre contrato C-M y LL-B (2).xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 8299 a 8300).

¹⁹⁰ Correo electrónico de 19 de noviembre de 2012 de NSN (actual NOKIA) a THALES, con asunto: “RE: SITUACIÓN DE LOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO MADRID-VALLADOLID, CÓRDOBA MÁLAGA Y LLEIDA BARCELONA”, recabado en la inspección de THALES (folios 8331 y 8332).

¹⁹¹ Correo electrónico de 26 de noviembre de 2012 de la Dirección Comercial del Mercado Nacional del Departamento de Ventas de Transporte de THALES al *Account Manager* de NSN (actual NOKIA), con copia al Presidente y Consejero Delegado de NSN (actual NOKIA), al *Care Manager* de NSN (actual NOKIA) y al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, con asunto: “RE: SITUACIÓN DE LOS CONTRATOS DE MANTENIMIENTO MADRID-VALLADOLID, CÓRDOBA MÁLAGA Y LLEIDA BARCELONA”, recabado en la inspección de THALES (folios 8331 y 8332).

NSN (actual NOKIA), incluyendo la subcontratación cruzada para garantizar el reparto acordado¹⁹²:

Imagen 9. Anotaciones Thales 2012



G. Año 2013

88. El 26 de abril de 2013 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y el Presidente y Consejero Delegado de NSN (actual NOKIA) intercambiaron correos electrónicos, al tener conocimiento el primero de ellos de los contactos que esa empresa había mantenido con ADIF ante la posible ampliación del contrato de mantenimiento de las telecomunicaciones de la línea de alta velocidad **Madrid-Valladolid**. Le reprocha que no les hubiese avisado, tal y como habían acordado con anterioridad, ya que¹⁹³:

“Es necesario que hagamos nuestros números internos, y luego nos sentemos con NSN con el espíritu de equilibrar los números, y mantener los márgenes”.

La situación es analizada internamente en THALES, señalándose¹⁹⁴:

“Creo que de cara a la renovación del contrato con NSN y al ajuste de las situaciones conviene indicar lo siguiente:

- Seguimos teniendo pendiente de compensación 356 KE a favor de Thales del acuerdo de reparto 50 %, en todos los contratos. En las últimas conversaciones indicaron que no podían compensarlo ahora y que se tendría en cuenta para el futuro. Ya estamos en el futuro.

- Respecto al contrato que nos ocupa indicar:

¹⁹² Anotaciones manuscritas de D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Programas de THALES), recabadas en la inspección de THALES (folio 579).

¹⁹³ Correos electrónicos entre THALES y NSN (actual NOKIA) de 26 de abril de 2013, con asunto “RE: MANTENIMIENTO TELECOMUNICACIONES MADRID VALLADOLID”, recabados en la inspección de THALES (folios 8339 y 8340).

¹⁹⁴ Correo electrónico interno de THALES, de 29 de abril de 2013, remitido por la Dirección Comercial del Mercado Nacional del Departamento de Ventas de Transporte de THALES a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Programas de THALES) y al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, recabado en la inspección de THALES (folios 8337 y 8338).

*La adjudicación inicial del contrato para un periodo de 4 años fue de 9.650 KE. La previsión de certificación (sin revisión de precios) de ambas Compañías a 15-11-2013 en el actual contrato es la siguiente:
NSN --- 5.640 KE -----58,5 % del total.
Thales -4.008 KE -----41,5 % del total”*

89. D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) solicitó a personal de su dirección que hicieran sus cálculos internos para negociar con NSN, con el objetivo de equilibrar los porcentajes acordados de 50-50 y mantener los márgenes¹⁹⁵.

*“OK, Eduardo, lo vemos a partir del ejercicio que hagamos en base a esta reducción y a la vez, intentando equilibrar en parte el 50%-50%.
A ver qué le proponemos a NSN.
Pero si esto es un trágala (está por ver, como dice Agustín), no veo problema en aceptarlo ante ADIF (no parece peor que ahora, menos venta pero menor coste aún, aparentemente).
Lo que hay que negociar es internamente con NSN”.*

90. En septiembre de 2013 SIEMENS A.G. vendió su participación del 50% en NSN a NOKIA CORPORATION, pasando a denominarse NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L. (NOKIA).

91. El 4 de septiembre de 2013 el *Care Manager* de NOKIA informó a THALES de la decisión de ADIF de prorrogar el mantenimiento de la **línea de alta velocidad Madrid-Valladolid** durante 6 meses, desde el 15 de noviembre de 2013 hasta 14 de mayo de 2014, manteniendo las condiciones contractuales¹⁹⁶.

Dicha ampliación fue analizada por THALES, como se constata al día siguiente en un correo electrónico interno de THALES, planteando dos opciones y la necesidad de poner encima de la mesa una serie de contratos que finalizaban en 2014¹⁹⁷:

*“1º - Mantener el contrato vigente con los mismos valores de la subcontratación y recursos.
2º Usar esta renovación (prorroga) para intentar balancear el desequilibrio que teníamos con NSN en el reparto del 50-50. Este contrato de Madrid-Valladolid era el que provocó ese desequilibrio tan grande. Comentar que después de meter el contrato Mad-Sev-Co-Ma para que las cifras saliesen más favorables a*

¹⁹⁵ Correo electrónico interno de THALES de 29 de abril de 2013 remitido por el Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, recabado en la inspección de THALES (folio 8339 y 8340).

¹⁹⁶ Correo electrónico de NOKIA a THALES, con copia al Presidente y Consejero Delegado de NOKIA y al Account Manager de NOKIA, de 4 de septiembre de 2013, con asunto “Mantenimiento Madrid-Valladolid (Ampliación de 6 meses)”, recabado en la inspección de THALES (folio 8413).

¹⁹⁷ Correo electrónico interno de THALES, con copia a D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de 5 de septiembre de 2013, con asunto “Mantenimiento Madrid-Valladolid (Ampliación de 6 meses)”, recabado en la inspección de THALES (folio 8412).

NSN todavía quedaban 355K€ a nuestro favor. Si NSN al final acepta compensar en estos meses nos dirá que nos tenemos que hacer cargo de algún coste, por lo que la compensación no será pura pero mejorara la situación.

Creo que también podríamos comenzar a poner encima de la mesa los siguientes contratos

En Feb-14 termina el mantenimiento de Telec. Móviles (actualmente lo tiene NSN) y Telemando de Energía (actualmente lo tiene Telvent) de la línea Madrid-Levante cuyo período será de Feb-14 a Nov-14, justo para unirse a nuestro contrato Telec. Fijas que termina en esa fecha. Al incorporarse el telemando de energía en la licitación y para establecer entre ambos las coberturas adecuadas de cara a un win seguro, nosotros también nos podríamos presentar, y negociar con ellos la asunción del telemando y por tanto más alcance en MAD – LEV.

Recordar que la situación del próximo año de cara a finalización de contratos con Nokia es la siguiente:

En Nov-14 termina el actual contrato Madrid-Levante (Telec Fijas) y se le unirán las Telec móviles y Telemando de energía.

En Dic-14 termina el actual contrato Madrid-Barcelona (Telec Fijas + Móviles + Telemando de energía).

En Dic-14 termina el actual contrato Madrid –Sevilla - Málaga (Telec Fijas + Móviles + Telemando de energía).

En May-14 terminará la prórroga de Madrid-Valladolid (Telec Fijas + Móviles + Telemando de energía).”

92. En un correo electrónico interno de THALES de 9 de septiembre de 2013 se referencia la conversación con NOKIA, que no veía factible alterar las condiciones contractuales en la prórroga de sólo seis meses y explicarlo a ADIF¹⁹⁸.

Ante tal situación THALES se planteó¹⁹⁹:

“(…) alternativas que no conllevaría alterar los recursos, ni hacerlo visible al cliente es simplemente que se pase el coste a otra empresa y la facturación asociada al mismo. Lo hemos hecho en la UTE Thames desde Mayo con Siemens, por lo acuerdos que se firmaron y ha sido transparente.”

93. El 12 de septiembre de 2013 THALES se plantearon las propuestas a trasladar a NOKIA, de cara a propiciar un reparto real 50/50 y compensar en la medida de lo posible las desviaciones que estaban penalizando a THALES frente a NOKIA²⁰⁰:

¹⁹⁸ Correo electrónico interno de THALES, con copia a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), de 9 de septiembre de 2013, con asunto “Mantenimiento Madrid-Valladolid (Ampliación de 6 meses)”, recabado en la inspección de THALES (folios 8411 y 8412).

¹⁹⁹ Correo electrónico interno de THALES, con copia a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), de 9 de septiembre de 2013, con asunto “Mantenimiento Madrid-Valladolid (Ampliación de 6 meses)”, recabado en la inspección de THALES (folio 8411).

²⁰⁰ Correo electrónico interno de THALES, con copia a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES), de 12 de septiembre de

“Una vez analizada la situación vigente te detallo las propuestas que pensamos serian mas adecuadas trasladar a NSN de cara a propiciar un reparto real 50 / 50, y compensar en la medida de lo posible las desviaciones vigente que nos están penalizando frente a ellos.

1) Hacernos cargo del TAC de Telemando de Telvent y Siemens. Nosotros pagamos a Telvent y Siemens el importe de esta ampliación de 6 meses, pero cobramos a NSN ese importe multiplicado por 1,25 (20% de margen) que es el mismo margen que se estableció en el tramo Lérida-Barcelona para el TAC de Voz que contrató directamente NSN a Siemens Enterprise.

2) Hacernos cargo de varios técnicos a razón de los precios acordados (64K€/año). Agustín te indico que no es posible variar las condiciones contractuales del personal de mantenimiento de la línea, y estas alteraciones no lo serian pues el personal sería el mismo. Tambien llama la atención que para ellos es mas fácil, ya que a finales del año pasado ellos pasaron personal contratado por NSN a IS2 y esto si no me equivoco alteraba los acuerdo ya que los de NSN se cotizaban a un precio y los contratados a otro y ahora imputan contratados a precio de propios”.

94. El 2 de octubre de 2013 un responsable de la Dirección Comercial del Mercado Doméstico del Departamento de Ventas de Transporte de THALES informó al Director General de Proyectos y Servicios de THALES y a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) de la última conversación mantenida con NOKIA en relación con esa posible ampliación de seis meses del contrato de mantenimiento de las telecomunicaciones de la **línea de alta velocidad Madrid-Valladolid** y futuras compensaciones²⁰¹:

“(…) siguen pensando que las compensaciones se deberían hacer en el nuevo contrato del Madrid Valencia”.

H. Año 2014

95. Consta un correo electrónico de 5 de febrero de 2014 del Account Manager CT Railways Spain de NOKIA a D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS), D. Miguel Moratalla Martínez (THALES), en copia el Presidente y Consejero Delegado de NOKIA, en el que se hace referencia a un acuerdo entre las tres empresas para subcontratar a NOKIA en exclusiva los trabajos de telecomunicaciones que se licitasen en el año 2014²⁰²:

2013, con asunto “Mantenimiento Madrid-Valladolid (Ampliación de 6 meses)”, recabado en la inspección de THALES (folio 8411).

²⁰¹ Correo electrónico interno de THALES a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES), de 2 de octubre de 2013, con asunto “Mantenimiento Madrid-Valladolid (Ampliación de 6 meses)”, recabado en la inspección de THALES (folios 8424 a 8425).

²⁰² Correo electrónico de NOKIA a D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), en copia el Presidente y Consejero Delegado de NOKIA, de 5 de febrero de 2014, con asunto “RV: Acuerdo de colaboración entre

“(…) Adjuntamos nuestra propuesta de acuerdo en relación a la participación conjunta del consorcio THALES-SIEMENS y NSN en las telecomunicaciones móviles GSM-R en los siguientes proyectos durante el año 2014.

El fichero adjunto presenta los datos de partida estimados a día de hoy (KM, BTS y repetidores FOR), y el precio de referencia del mantenimiento en cada proyecto en base a estos datos, considerando lo siguiente:

El precio del mantenimiento está calculado ponderando los KM y las BTS+FOR al 50% cada uno. El precio dependerá de los datos finales de cada proyecto.

NSN aplicará un 20% de descuento sobre el valor del precio de referencia en el segundo proyecto adjudicado a THALES-SIEMENS, 30% sobre el tercero y 40% sobre el cuarto y siguientes.

Este acuerdo será válido durante todos los concursos de similares características y alcance durante todo el año 2014.

El alcance de cada uno de los proyectos es equivalente al ofertado en el Valladolid-León-Burgos.

Por su parte, THALES y SIEMENS se comprometen a ofertar la solución de NSN como único Subcontratista Nominado para las Telecomunicaciones Móviles, y en caso de resultar adjudicatario el consorcio en el que participan, a subcontratar a NSN los trabajos contemplados en la oferta entregada para cada proyecto (…)”. (énfasis añadido)

El fichero adjunto a dicho correo es una tabla de 2013 elaborada por NOKIA con los datos de referencia para calcular el mantenimiento de las licitaciones próximas a convocarse durante 2014: las relativas al mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control del tráfico centralizado y sistemas de protección de tren, control de tráfico centralizado y sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones de protección y seguridad, en **las líneas de alta velocidad Valladolid-León-Burgos, Antequera-Granada Monforte del Cid-Murcia y Olmedo-Ourense y Ourense-Santiago (Fase 1: Olmedo-Zamora)**²⁰³. THALES y SIEMENS RAIL tenían previsto presentarse de forma conjunta.

D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS) reenvió ese correo a varios directivos de SIEMENS ese mismo día, con la siguiente indicación²⁰⁴:

THALES-SIEMENS y NSN para los proyectos de Alta Velocidad GSM-R futuros”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 17985).

²⁰³ “Mantenimientos 2014 THALES-SIEMENS V3.pptx” adjunto al correo electrónico de NOKIA a D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), en copia el Presidente y Consejero Delegado de NOKIA, de 5 de febrero de 2014, con asunto “RV: Acuerdo de colaboración entre THALES-SIEMENS y NSN para los proyectos de Alta Velocidad GSM-R futuros”, aportado por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folios 17985 y 17986).

²⁰⁴ Correo electrónico interno de SIEMENS de 5 de febrero de 2014 enviado por D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “RV: Acuerdo de colaboración entre THALES-SIEMENS y NSN para los proyectos de Alta Velocidad GSM-R futuros”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 17985).

“Ruego mantener este acuerdo confidencialmente en este foro, ya que seguiremos pidiendo oferta a Kpachs en cada concurso.”

96. De estas licitaciones citadas expresamente en el acuerdo, solo dos resultaron en adjudicaciones a la UTE formada por THALES y SIEMENS RAIL: las líneas **Antequera-Granada**, por procedimiento abierto, y **Olmedo-Ourense y Ourense-Santiago** (Fase 1: Olmedo-Zamora), también por procedimiento abierto²⁰⁵.

En ambas licitaciones se subcontrataron a NOKIA los trabajos para la instalación del sistema de las telecomunicaciones móviles GSM-R. En concreto, en la licitación de la línea Antequera-Granada por un importe de 4.416.380,21€ y en la de la línea Olmedo-Ourense y Ourense-Santiago (Fase 1: Olmedo-Zamora) por un importe de 15.167.594,23€, en la que también se subcontrata a NOKIA el mantenimiento de sus instalaciones²⁰⁶.

En todo caso, se deriva de tales correos que el acuerdo era válido para todos los concursos de similares características y alcance que se convocaran durante 2014.

97. El 21 de abril de 2014 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) informó al Presidente y Consejero Delegado y al Director de Ventas y Desarrollo de Negocio, Seguridad Civil de THALES, indicando²⁰⁷:

“ADIF está preparando un concurso para juntar todos los contratos de mtto de telecos (fijas y móviles) y vederlo en uno solo, y ampliar el periodo de mtto a 10 años.

Los tramos que entrarían dentro de este contrato serían:

LAV Madrid-Valladolid

LAV Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga

LAV Madrid-Barcelona

LAV Barcelona-Figueras

LAV Madrid-Valencia/Albacete

Sistemas centrales “core” red GSM-R

Sistemas centrales de gestión de telecomms

El contrato está valorado en unos 300 M€, que incluye el mtto preventivo y correctivo (unos 260 M€), y también un parte inversión para renovaciones tecnológicas (unos 40 M€). Estamos pendientes de confirmar estos datos. Parece que la intención sería licitarlo en mayo o junio con vistas a empezar con el nuevo contrato en el 4Q14 o primeros del año que viene.

Nosotros hemos estado reuniéndonos con ADIF para “ayudarles” a definir las condiciones técnicas y económicas del nuevo concurso, al igual que otros, NSN

²⁰⁵ Información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos realizados (folios 2080 a 2273 y 2465 a 2683).

²⁰⁶ Información aportada por ADIF (folios 893 y 901) y NOKIA (folio 12427) en contestación a los requerimientos realizados.

²⁰⁷ Correo electrónico del Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES a D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES), de 21 de abril de 2014, con asunto “Licitación ADIF Mtto. Comms LAV a 10 años”, recabado en la inspección de THALES (folios 638, 639, 8997 y 8998).

(supongo que alguno más). La intención sería dejar un Pliego lo más atado posible para evitar “kamikazes”, que los técnicos de ADIF no quieren, pero que no está claro si se va a poder evitar...

Ahora mismo se está decidiendo en ADIF, a nivel D.G., cómo y cuándo se licitaría y el ppto final asignado.

Parece que ADIF ve bien que hay UTE entre empresas para este concurso. Obviamente, por razones históricas, tecnológicas y de presencia actual en los contratos, nuestra intención es ir con NSN en UTE, y repartirnos el contrato, más o menos basado en los actuales acuerdos, creo que es la mejor estrategia para “asegurar” nuestra competitividad a la vez de no “tirar” los precios.

Siemens (aunque reconocen que este no es su negocio ya) también quiere participar, pues tienen personal de mtto con muchos años de antigüedad en la LAV Madrid-Servilla, y su intención es preservar eta parte, para evitar costes de despidos altos. Siemens quiere una UTE NSN-Thales-Siemens, aunque ni NSSA ni nosotros lo vemos, son muy minoritarios, pero estaríamos dispuestos a “preservarles” su negocio en la LAV Madrid-Servilla, como subcontratistas. Se ha estado hablando con ellos para convencerles del asunto, pero, de momento, no terminan de verlo. Dentro de Siemens, es Jesús Guzmán y su equipo (Leopoldo Olea) el que llevaría el tema (...). (énfasis añadido)

98. El 22 de mayo de 2014 el Account Manager de NOKIA envió a THALES, con copia al Care Manager de NOKIA, un fichero con los posibles repartos que habían estado viendo conjuntamente para esa licitación²⁰⁸.

“Hola a ambos,

Adjunto el fichero de lo que hemos estado viendo, sobre los posibles repartos”.

El 26 de mayo de 2014 un responsable THALES reportó a D. Miguel Moratalla Martínez (G THALES) la reunión celebrada el 22 de mayo de 2014 con directivos de NOKIA, entre ellos el Account Manager de NOKIA y el Care Manager de NOKIA²⁰⁹.

“Miguel:

El pasado Jueves tuvimos una reunión con Nokia, para el tema del Mantenimiento. Por parte de Nokia asistieron Alberto Mayor y Agustín Díez y por nosotros, Eduardo Mariscal y yo.

Previamente, en reunión anterior, hablamos de cómo avanzar en la preparación de la estrategia de oferta y nos intercambiamos informaciones. Les enviamos lo que teníamos de Pliego, ya que ellos dijeron que “no lo tenían”, y que adjunto.

²⁰⁸ Correo electrónico de NOKIA a THALES de 22 de mayo de 2014, con asunto “Mantenimiento 10 años v20140522.xlsx” y correo electrónico interno de THALES con asunto “Mantenimiento 10 años v20140522.xlsx” y documento adjunto “Presupuesto Mantenimiento 10 Tlco Comparativo ADIF_Thales_v7. xlsx”, recabados en la inspección de THALES (folios 8788, 8789, 8984 y 13383 a 13388).

²⁰⁹ Correo electrónico interno de THALES de 26 de mayo de 2014 con copia al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, con asunto “NOTAS Y DATOS DE LO HABLADO CON NOKIA. MNTO 10 AÑOS” y documentos adjuntos: “Mantenimiento 10 años v20140522. _Comentarios Thales.xlsx”, “NOTAS SOBRE EL BORRADOR DEL PLIEGO.docx”, “PPT Mto. TELECOM.doc” Mantenimiento 10 años v20140522.xlsx”, recabados en la inspección de THALES (folios 8809 a 8973).

El Jueves, nos facilitaron comentarios (adjunto) a nuestro Pliego, y resulta que sus observaciones se refieren supuestamente a nuestro Pliego, pero la paginación y los comentarios no tienen nada que ver con nuestro documento, lo que nos hace pensar que tienen otro, que no nos han enviado y que se “les ha pasado” disimular. Ocultan información.

También nos entregaron su estudio de reparto, según los antecedentes que ellos han considerado y en el que estiman que la participación, hasta la fecha, según canon es de (ver documento adjunto):

-Nokia: 51,81%

-Thales: 32,41%

-Siemens: 7,73%.

-Kapsch: 5,41%.

Por lo que consideran que podemos ir al 60%/40%, si Thales se hiciese cargo de la participación de Siemens y Kapsch.

Por otra parte, nosotros le entregamos un borrador de propuesta de UTE que están considerando, y les comentamos que si íbamos en UTE, dentro de los costes de gestión de obsolescencia, habría que considerar las inversiones de mejor coste, y si alguna empresa, por las razones que fueran, consideraba que debía instalar equipos de mayores costes, dicha diferencia tendría que ser compensada a la otra parte. Ahí surgió la duda de qué hacer con el Core GSM-R, u otros sistemas (Juniper), por lo que les dijimos que si el Core GSM-R era un problema, que se quitara del reparto.

Eduardo ha hecho una comparativa con nuestras estimaciones, y en ese caso la distribución que nos sale sería (fichero adjunto):

-Nokia: 59.51%

-Thales: 29.62%

-Siemens: 7,05%.

-Kapsch: 3,78%

-Telvent: 2,63%.

Es decir, que ahora el 60/40 se constituiría de otra manera, o bien otro porcentaje, en base a los nuevos datos.

Si te parece, y antes de contestarle a Nokia con nuestras observaciones, lo podemos hablar contigo (y con Ignacio, si quiere) Eduardo y yo”.

D. Fernando Ortega Díaz (THALES) fue informado inmediatamente de cómo avanzaban los contactos con NOKIA de cara a la creación de esa UTE. Se plantea que, si NOKIA mantenía esa intención de cederles los porcentajes de SIEMENS S.A. y KAPSCH, podrían acercarse a una UTE 50-50%²¹⁰.

“Si NSN mantiene su planteamiento de la reunión previa en la que su intención era cedernos los % de Siemens y Kaps podríamos acercarnos a una UTE 50% - 50%. Veremos como avanza”.

²¹⁰ Correo electrónico interno de THALES de 27 de mayo de 2014 dirigido a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), con asunto “RE: NOTAS Y DATOS DE LO HABLADO CON NOKIA. MNT0 10 AÑOS”, recabado en la inspección de THALES (folio 8980).

99. El 4 de junio de 2014 THALES volvió a circular internamente una nueva versión con los posibles repartos²¹¹. Ese mismo día D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) remitió a D. Jesús Sánchez Bargos (THALES), al Director de Ventas y Desarrollo de Negocio, Seguridad Civil de THALES y a D. Fernando Ortega Díaz (THALES) más información acerca de esa licitación que consideraba estratégica. Su duración era de 10 años y su presupuesto de 240 M€ para mantenimiento y unos 40 M€ para mejoras e inversiones de renovación de planta instalada. También realiza una propuesta de acciones inmediatas²¹²:

*“Más info sobre esta oportunidad, **que considero estratégica**, pues de perderla, estarían perdiendo unos 8 M€ por año (ICS) de nuestro MYB 2015-2025, y además nos quedamos fuera para los próximos 10 años de este segmento del mercado, donde hemos estado desde hace muchos años, y al que sería muy difícil o imposible volver a incorporarse (...).*

Según ADIF (dptos. técnicos) no debería haber más de tres o cuatro empresas que puedan pasar el corte, e intentarán aplicar objetiva y restrictivamente los criterios mínimos de solvencia que se exigen. Lo cual nos lo pone más fácil, pues seguro que Thales es una de ellas. No obstante, y dada las experiencias recientes en las licitaciones AVE con empresas tipo CAF y grupo ACS, que han pasado el corte, estoy hay que ponerlo en cuarentena, lo cual, en este segundo caso, jugaríamos a la subasta, y ahí el riesgo de no ser adjudicatarios (salvo juicios y poner en serio riesgo la rentabilidad de los contratos, ya muy ajustada en algunas líneas) es ciertamente alto, independientemente de la estrategia comercial que se siga.

Mi propuesta de acciones inmediatas (algunas de ellas ya iniciadas) son:

Hablar con potenciales socios/colaboradores para ver si podemos ser más competitivos técnica y económicamente. Por ejemplo, NSN y Siemens (actuales mantenedores, junto con Thales, de este tipo de sistemas en LAV de ADIF en contratos. --> M. Moratalla (ya en desarrollo) (...).”

100. El 4 de julio de 2014 el Account Manager de NOKIA envió a THALES con copia al Care Manager de NOKIA, un documento con los cálculos elaborados para el reparto de esa licitación²¹³. El 7 de julio de 2014 THALES analizó internamente el reparto, teniendo en cuenta la información trasladada por NOKIA el 4 de julio, según la cual²¹⁴:

²¹¹ Correo electrónico interno de THALES de 4 de junio de 2014, con asunto “RE: Mantenimiento 10 años v20140522.xlsx” y documento adjunto “Mantenimiento 10 años v20140604._Comentarios Thales.xlsx”, recabado en la inspección de THALES (folio 8983 a 8985).

²¹² Correo electrónico interno de THALES de 4 de junio de 2014, dirigido entre otros a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), con asunto “RE: Licitación ADIF Mto. Comms LAV a 10 años”, recabado en la inspección de THALES (folios 637, 8995 y 8996).

²¹³ Correo electrónico de NOKIA a THALES de 4 de julio de 2014, con asunto “Mantenimiento 10 años v20140704.xlsx”, recabado en la inspección de THALES (folio 8999).

²¹⁴ Correo electrónico interno de THALES de 7 de julio de 2014, entre otros al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, con asunto “RV: Mantenimiento 10

“(…) Siemens interpreta el reparto desde lo que tiene contratado, por lo que con el Madrid Sevilla reclama mayor porcentaje, en detrimento de Thales, que es titular de un menor número de contratos.

Las dos hojas del Excel reflejan estas diferencias de aproximaciones. En la que denomina “volumen de negocio total, Nokia ha corregido algo, no todo lo que les proponíamos.

Lo vemos y hablamos (…).”

101. El 22 de julio de 2014 THALES envió un correo electrónico a NOKIA, con copia al Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES, adjuntando el fichero revisado con los datos de volumen de negocio facturado y proponiéndoles que THALES gestionara una reunión con SIEMENS²¹⁵.

Al día siguiente, un responsable de THALES informó a D. Fernando Ortega Díaz (THALES) y al Corresponsal de ICS en España de THALES, de lo siguiente²¹⁶:

“(…) La propuesta de reparto del contrato de teleco a 10 años que sustituirá a todos los contratos de mtto de teleco esta casi cerrada con NSN y es la que refleja el @ y documento adjunto. La misma ha sido construida en base a las facturaciones actuales de todos los actores que participan en el mtto actual. El siguiente paso es reunirse con Siemens para trasladarle (Thales + NSN), los datos y tratar de alcanzar y cerrar un acuerdo con ellos también.

(…) de cara a que se cierre el % final y coger algo más de peso (35%), nosotros debemos argumentar que NSN a parte va a facturar los TAC 2 y TAV 3 a la UTE y esto ya está consolidado en el actual y que NSN tiene con Thales una descompensación económica derivada de que no se han podido cumplir al 100 % los acuerdos pactados en los contratos anteriores de 350 KE, que debe quedar zanjada en este acuerdo.

Por estos motivos y porque siemens va a aspirar a un % mayor la propuesta de reparto, una vez repartido el varios la propuesta justa bajo mi punto de vista razonable es la siguiente

-Nokia: 55% (aparte facturara los TCA a la UTE).

-Thales: 35 %.

-Siemens (SRA): 10 %.

(…) Si se consolidaba el reparto que indico el bugget anual por empresa sin la baja que se ofertase sería:

Nokia: 55% (aparte facturara los TCA a la UTE): 13.475.

-Thales: 35%: 8,57 ME

-Siemens (SRA): 10%. 2.45”.

años v20140704.xlsx” y documento adjunto “Mantenimiento 10 años v20140704.xlsx”, recabado en la inspección de THALES (folios 8999 y 9000).

²¹⁵ Correo electrónico de THALES a NOKIA de 22 de julio de 2014, con asunto “VOLUMEN NEGOCIO CONTRATO MTTO 10 AÑOS”, recabado en la inspección de THALES (folio 9018).

²¹⁶ Correo electrónico interno de THALES de 23 de julio de 2014, dirigido entre otros a D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios de THALES), con asunto “Mantenimiento 10 años v20140721_Volumen Negocio Final_V1.xlsx” y documento adjunto “Mantenimiento 10 años v20140721_Volumen Negocio Final_V1.xlsx”, recabado en la inspección de THALES (folios 9017 y 9018).

102. El 24 de julio de 2014 se publicó en el BOE la convocatoria de ADIF de la licitación por procedimiento abierto el citado contrato de **“Servicios de mantenimiento y renovación de las instalaciones de telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, infraestructura de operadores de telefonía móvil, sistemas centrales del CORE de Red GSM-R, sistemas de gestión centralizada de telecomunicaciones, telemando de energía y telemando de detectores de las Líneas de Alta Velocidad: LAV Madrid-Valladolid y Ramal Olmedo-Medina; LAV Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, Ramal La Sagra-Toledo; LAV Madrid-Valencia y bif. Albacete-Albacete; LAV Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, Ramal Zaragoza-Huesca y Ramal Tarragona-Vandellós; Sistemas centrales CORE GSM-R y Sistemas de gestión centralizada de telecomunicaciones”**, con un presupuesto base de licitación de 287.875.861,82€ y un plazo de ejecución de 10 años.

El 31 de julio de 2014 el responsable de la Dirección Comercial del Mercado Doméstico del Departamento de Ventas de Transporte de THALES informó a D. Fernando Ortega Díaz (THALES) y al Corresponsal de ICS en España de THALES, de lo siguiente²¹⁷.

“Finalmente se llegó ayer por la tarde a un acuerdo de reparto, para la composición de la UTE.

El porcentaje es el siguiente:

-Nokia: 55%.

-Thales: 31,1%.

-Siemens: 9,5%.

No asignados: 3,65% de Kapsch y 0,68% de Telvent.”

103. Ese mismo día D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS) envió un correo electrónico interno adjuntando los documentos compartidos por THALES con las cuotas de mercado de SIEMENS S.A., THALES y NOKIA y la situación prevista para cada una de las líneas de alta velocidad de la licitación en las que se realizarían tareas de mantenimiento de las telecomunicaciones²¹⁸.

104. El 1 de agosto de 2014 un responsable de NOKIA envió un correo electrónico a D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS), al Presidente y Consejero Delegado de NOKIA y su *Account Manager* y *Care Manager*, así como a THALES, agradeciendo a todos el esfuerzo realizado durante

²¹⁷ Correos electrónicos internos de THALES de 30 y 31 de julio de 2014, con asunto “ACUERDO UTE MANTENIMIENTO TELECOS 10 AÑOS”, recabados en la inspección de THALES (folio 9021).

²¹⁸ Correo electrónico interno de SIEMENS de 31 de julio de 2014, enviado por D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con documentos adjuntos, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 35604 a 35609).

esas últimas semanas para cerrar el acuerdo en esta licitación y ofreciendo un resumen de los acuerdos adoptados²¹⁹.

Este documento generó controversias entre las 3 empresas, especialmente respecto a la cuota que se debía atribuir a NOKIA en la línea **Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga**, ya que hasta ese momento el mantenimiento de las telecomunicaciones lo habían llevado a cabo THALES y SIEMENS conjuntamente, siendo NOKIA subcontratista para la prestación de los servicios de telecomunicaciones móviles²²⁰. NOKIA pretendía que esa facturación se tuviese en cuenta como trabajo que estaba desempeñando, mientras que SIEMENS S.A. opinaba que esos trabajos formaban parte de la cuota que tenía que atribuirse exclusivamente a SIEMENS S.A., siendo reelaborada por SIEMENS S.A. la propuesta inicial elaborada por NOKIA para determinar la cuota que le correspondía a cada una con el fin de asignar los trabajos que cada empresa llevaría a cabo si la oferta les fuera adjudicada²²¹.

105. El 13 de agosto de 2014, un responsable de SIEMENS envió un correo electrónico a D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS), informándole del porcentaje de reparto de renovación de las instalaciones de telecomunicaciones conocidas como “modernizaciones”, incluidas en los trabajos de mantenimiento de la licitación que D. Leopoldo Felipe Olea Muriel había “apalabrado” con el Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES y el Presidente y Consejero Delegado de NOKIA²²².

106. En otro correo electrónico interno de SIEMENS de ese mismo día un responsable de SIEMENS informó de que, tras la reunión mantenida ese día con THALES y NOKIA, consideraban que era mejor que las preguntas que se le iban a plantear a ADIF en relación con esta licitación fueran por separado²²³:

²¹⁹ Correo electrónico de NOKIA a SIEMENS y THALES de 1 de agosto de 2014, con asunto “Resumen reuniones mantenidas Mantenimiento”, recabado en la inspección de THALES (folios 9022 y 9023) y aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 35610 y 35611).

²²⁰ Información aportada por ADIF (folios 27693 y 28800) y por NOKIA (folio 12427) en contestación a los requerimientos de información realizados y por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 17655 y 17656).

²²¹ Documento “RV: Mantenimiento 10 años v20140723”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folio 6606).

²²² Correo electrónico interno de SIEMENS de 13 de agosto de 2014, con asunto “RE: Valoración actualizada renovaciones imprescindibles Siemens unas reflexiones”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción (folio 40367).

²²³ Correo electrónico interno de SIEMENS de 13 de agosto de 2014 con asunto “RV: Preguntas ADIF Mantenimiento 10 años telecomunicaciones”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 35613).

“En reunión de hoy con los socios, Thales y Nokia dicen que lo preguntemos por separado para que no sepan que vamos juntos. Aunque adelantan que Adif contestará de oficio diciendo que aplica lo que dicen los pliegos. En cualquier caso tal vez nos interese que conste que asumimos que prevalece el administrativo.

Cuando vengas Fran, te ruego lances la pregunta si te parece oportuno”.

107. El 15 de agosto de 2014 en un correo interno D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS) informó de lo acordado con el *Account Manager* de NOKIA²²⁴:

“(…) La propuesta está mejor pero falta....con un apretón de cambiar pasta de A a B para nosotros puede valer. Llegar a un 11 con algo en las A. Me ha dicho que nos ha quitado algo de datos de Mad- Sevilla de las A y eso es lo que debemos estudiar para subir el 10,18 de las A nuestra....o buscar otras alternativas para la reunión.

Por otro lado nos dan un importe mayor de incidencias.

Y digo que no está mal...porque parece q la baja será muy baja...y entonces todo será más fácil.

Os ruego confidencialidad con esto último (...).”

108. En un Correo electrónico interno de THALES de 26 de agosto de 2014, con asunto “RRV: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS V: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS Mantenimiento Teleco 10 años_v7.docx” , se indica que²²⁵:

“Miguel:

Respecto a este asunto la cuestión es que, partiendo de la situación actual, Siemens es el Gerente de la UTE Thamens, para el Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga, pero de facto en el Córdoba-Málaga no entra para nada.

Según los repartos, creo que a Siemens le correspondería un 0,51% de liderazgo en las líneas, lo que es algo así como el 50% del tiempo del Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga.

Como son 10 años, la cuestión sería ver si preferimos que se mantenga la situación actual, es decir, responsables de la línea todo el tiempo pero nada del Córdoba-Málaga, o cinco años Siemens y cinco Thales. Yo creo que es mejor mantener el Córdoba-Málaga y dejarles el Madrid Sevilla, pero pelear que los cinco últimos años sean para Thales, ¿no Eduardo?.

En cuando a liderazgos, nos quedaríamos con el Madrid-Levante. Madrid Barcelona y Madrid Valladolid para Nokia. Hemos solicitado el Madrid Valladolid, pero Nokia no ha aceptado.

Saludos”

²²⁴ Correo electrónico interno de SIEMENS de D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) de 15 de agosto de 2014, con asunto “FW: Modernizaciones_vFINAL.xlsx”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 35622)

²²⁵ Correo electrónico interno de THALES de 26 de agosto de 2014, con asunto “RRV: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS V: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS Mantenimiento Teleco 10 años_v7.docx”, recabado en la inspección de THALES (folio 9161).

109. El 26 de agosto de 2014, tras la reunión celebrada entre D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (SIEMENS), D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS), D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y el *Account Manager* de NOKIA, se cerró el reparto, acordando el siguiente canon²²⁶:

Tabla 15. Reparto de canon entre agosto 2014

SOLO CANON AJUSTADO	
PORCENTAJE	CANON
32,96%	62.787.956,37
10,18%	19.392.639,44
56,86%	108.316.844,63

TOTAL: 190.497.440,43

En dicho correo electrónico también se hacía referencia a la estructura de costes de la UTE, pues el pliego indicaba que había que dar una estructura de coste y a la necesidad de cerrar un acuerdo “legal”, indicando²²⁷:

“(...) b) Estructura de costes UTE. Como indicaba el pliego había que dar una estructura de costes. Se ha quedado en hacer algo similar a lo que se hizo el Olm-Orense con la justificación d la baja. Todo a muy groso modo. Mandará Siemens una tabla para usarla y dejarlo hecho en el reparto de recursos del jueves.

(...) d) Temas legales del acuerdo, van a propiciar una reunión entre los servicios legales de las 3 empresas para cerrar un acuerdo “legal” (...).”

110. El 15 de septiembre de 2014 se redactó un borrador de Acuerdo de UTE (imagen 10) que recoge los porcentajes de participación en la UTE y la distribución de los suministros, obras, trabajos y servicios entre NOKIA, SIEMENS y THALES de las siguientes líneas²²⁸:

²²⁶ Correo electrónico interno de THALES de 26 de agosto de 2014, con asunto “RRV: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS V: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS Mantenimiento Teleco 10 años_v7.docx”, recabado en la inspección de THALES (folios 13520 a 13522).

²²⁷ Correo electrónico interno de THALES de 26 de agosto de 2014, con asunto “RRV: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS V: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS Mantenimiento Teleco 10 años_v7.docx”, recabado en la inspección de THALES (folios 13520 a 13522).

²²⁸ Documento “1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS Mantenimiento Teleco 10 años_v7.docx”, recabado en la inspección de THALES (folios 9175 a 9206).

Imagen 10. Líneas a repartir en 2014

DISTRIBUCION DE LOS SUMINISTROS, OBRAS, TRABAJOS Y SERVICIOS ENTRE LOS MIEMBROS

Línea	Responsable
Madrid-Barcelona-Figueras	NOKIA
Madrid-Valladolid	NOKIA
Madrid-Sevilla-Málaga	SIEMENS/THALES
Madrid-Albacete-Valencia	THALES
Core de Gestores	NOKIA
Core GSM-R	NOKIA

El Acuerdo de UTE, firmado el 29 de septiembre de 2014, estableció un porcentaje del 57,46% para NOKIA, del 32,36% para THALES y del 10,8% para SIEMENS. Los citados porcentajes, según el acuerdo, son el resultado de la media de la cuota de mantenimiento (según contratos anteriores) y de las modernizaciones obligatorias y las modernizaciones opcionales²²⁹.

A esta licitación concurrió un único oferente, la UTE MAVENTS, integrada por NOKIA, THALES y SIEMENS, a la que le fue adjudicado el contrato el 19 de diciembre de 2014 por 284.651.652,17€, con una baja del 1,12%²³⁰.

5. ACUERDOS ENTRE THALES, DIMETRONIC Y COBRA

A. Introducción

B. Año 2008

111. El 22 de marzo de 2008, ADIF publicó en el BOE la licitación número 3.8/3700.0549/1-00100 relativa al contrato de obras de las instalaciones de señalización, sistemas de protección del tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado, para los tramos Motilla del Palancar-Valencia, Motilla del Palancar-Albacete y Torrejón de Velasco-Motilla del

²²⁹ Correo electrónico de NOKIA a THALES y SIEMENS y correo electrónico interno de THALES de 17 de noviembre de 2014, con asunto "FW: Mant 10 años teleco ADIF 20141113" adjuntando el "Acuerdo UTE firmado", recabados en la inspección de THALES (folios 9570, 9571 y 13614 a 13711).

²³⁰ Información aportada por ADIF e incorporada desde el Expte. S/DC/0557/15 NOKIA (folios 21058 a 21061). A raíz de dicha licitación, KAPSCH, empresa competidora de NOKIA, denunció ante la CNMC a NOKIA por abuso de su posición de dominio en los mercados mayorista de apoyo, soporte y suministro de repuestos para el mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R y minorista de mantenimiento de instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R en España, que impidió a KAPSCH presentar oferta económica en dicha licitación de 2014, siendo dicha conducta sancionada por la Resolución de 8 de junio de 2017 de la CNMC (Expte. S/DC/0557/15 NOKIA).

Palancar, del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Madrid-Levante.

112. THALES y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) tenían la intención de presentar a esa licitación una oferta conjunta en UTE con COBRA²³¹. Sin embargo acordaron no incluir a Cobra en la UTE por los motivos que se explican en el correo electrónico interno de INVENSYS (matriz de DIMETRONIC) de 25 de abril de 2008, con asunto “Fw: HSL Madrid-Valencia”:

“Since approval was given, we have learned that Cobra are no longer to be a party within the consortium/UTE. We understand that the reason for this is that de customer (ADIF) has encouraged us not to have Cobra as a UTE partner as it would create an overly powerful group which could provoke a challenge by others parties (under procurement rules) if it were to be awarded the contract. As a non UTE partner, Cobra would then be able to provide quotes to other bidding consortia and allow ADIF to demonstrate there had been adequate bidding competition for this work”

Por ello, acordaron que COBRA fuera subcontratada con un porcentaje de subcontratación idéntico al que hubiera tenido de concurrir en la UTE²³².

Lo anterior se constata en el correo electrónico de 29 de abril de 2008 enviado por una empleada de COBRA en representación D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA), a D. Jesús Sánchez Bargas (THALES), en el que adjunta el archivo “Precontrato Construcción.doc (74.75 kB); Acuerdo UTE LAV Valencia_TRSS-v100408_nz Clean.doc (192.51 kB); Madrid-Valenciamuyutil 08_03_14.xls” que contiene el borrador del acuerdo de subcontratación a suscribir entre THALES, DIMETRONIC y COBRA²³³.

Dicha documentación era el acuerdo para presentar una oferta conjunta en UTE a esa licitación entre THALES y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL),

²³¹ Correos electrónicos entre D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General Filial Ferrocarriles de COBRA, D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Director General de DIMETRONIC) y D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) de 14 de marzo de 2008 con asunto “Re: Acuerdo LAV” y documentos adjuntos “Acuerdo UTE LAV Valencia v1 clean.doc” y “Madrid Valenciamuyutil.xls”, (folios 7378 a 7402), de 1 de abril de 2008, con asunto “Re: Aavales LAV” (folios 7432 a 7435), de 4 de abril de 2008 “Re: Acuerdo LAV” y documento adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia v2 clean.doc” (folios 7436 a 7464), de 9 de abril de 2008 con asunto “Re: Acuerdo LAV” y documento adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia_TRSS-v100408-nz.doc” (folios 7465 a 7497), recabados en la inspección de THALES y correo electrónico de 22 de abril de 2008, con asunto “Re: Acuerdo LAV” y documento adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia v2 clean.doc” recabado en la inspección de COBRA (folios 5052 a 5080).

²³² Correo electrónico interno de INVENSYS (matriz de DIMETRONIC) de 25 de abril de 2008, con asunto “Fw: HSL Madrid-Valencia”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 17831).

²³³ Correo electrónico de 29 de abril de 2008 de COBRA a THALES con asunto “RV: Tren de Alta Velocidad” y adjuntos “Precontrato Construcción.doc”, “Acuerdo UTE LAV Valencia_TRSS-v100408_nz Clean.doc” y “Madrid-Valenciamuyutil 08-03-14.xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 7560 a 7591).

donde se comprometían, en caso de ser adjudicatarios, a subcontratar a COBRA. También se incluye una hoja de cálculo donde se recogían los importes para la construcción y el mantenimiento de esos tramos y el reparto que correspondería a cada uno de ellos²³⁴:

“La adjudicación a Cobra por parte de la UTE, está referida según Anexo I, en capítulos de responsabilidad TOTAL y se suplementará dicha adjudicación con partidas o capítulos comunes (U), hasta alcanzar la cifra del 20% en construcción y el 20% en el mantenimiento. los precios de subcontratación de la UTE a Cobra, serán los mismos que la UTE tenga con el ADIF, es decir, se aplicará a los precios de Cobra la misma baja que al proyecto global, según precios de ejecución de contrata del ADIF, descontando un porcentaje para gastos de estructura de la UTE, que no podrán ser superior al 1,5% de monto de la oferta de construcción”.

113. En aplicación de lo acordado, el reparto entre THALES, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y COBRA, según el presupuesto inicial de licitación, sería el contenido en la tabla 16²³⁵:

Tabla 16. Reparto en la licitación Madrid-Valencia entre Thales, Dimetronic y Cobra

UTE	Torrejon-Motilla		Motilla-Albacete		TOTAL			
TC	37.436.912,63 €	16,4%	35.248.523,73 €	14,5%	72.685.436,36 €	15,4%	86.604.943,45 €	18%
TS	47.568.655,18 €	20,8%	53.267.410,67 €	21,9%	100.836.065,85 €	21,4%	120.146.513,77 €	25%
D	68.861.703,94 €	30,1%	73.234.567,41 €	30,1%	142.096.271,35 €	30,1%	169.308.188,29 €	36%
C	39.380.452,17 €	17,2%	41.285.135,60 €	17,0%	80.665.587,76 €	17,1%	96.113.320,86 €	20%
U	35.550.036,33 €	15,5%	40.339.568,70 €	16,6%	75.889.605,04 €	16,1%		0%
TOTAL	228.797.760,25 €	100%	243.375.206,11 €	100%	472.172.966,36 €	100,0%	472.172.966,36 €	100%
	CHECK = OK		CHECK = OK		CHECK = OK			

El mantenimiento de los tramos objeto de la licitación, según su presupuesto inicial quedaría del siguiente modo²³⁶:

Tabla 17. Reparto del mantenimiento en la licitación Madrid-Valencia entre Thales, Dimetronic y Cobra

UTE		
TC	28.348.729,09 €	29,9%
TS	0,00 €	0,0%
D	45.856.261,79 €	48,4%
C	14.005.004,34 €	14,8%
U	6.483.434,37 €	6,8%
TOTAL	94.693.429,58 €	100%
	CHECK = OK	

²³⁴ Documento Excel adjunto al correo “RV: Tren de Alta Velocidad” de 29 de abril de 2008, “Madrid-Valenciamuyutil 08-03-14.xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 7591).

²³⁵ Documento Excel adjunto al correo “RV: Tren de Alta Velocidad” de 29 de abril de 2008, “Madrid-Valenciamuyutil 08-03-14.xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 7591).

²³⁶ Documento Excel adjunto al correo “RV: Tren de Alta Velocidad” de 29 de abril de 2008, “Madrid-Valenciamuyutil 08-03-14.xls”, recabado en la inspección de THALES (folios 7591).

114. En 27 de junio de 2008 ADIF adjudicó, por procedimiento abierto, la licitación Madrid-Levante , relativa al proyecto constructivo y mantenimiento de las instalaciones de señalización, sistemas de protección del tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado para los Tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete y el tramo Torrejón de Velasco-Motilla, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante (fase 1), a la UTE THALDI MADRID-LEVANTE formada por DIMETRONIC (45%) y THALES (55%) [THALES RAIL SIGNALLING SOLUTIONS S.L.U. (32%) y THALES SECURITY SOLUTIONS AND SERVICES S.A.U. (23%)], por un importe total de 584.923.971,19€²³⁷.

115. El 23 de septiembre de 2008 THALES envió por correo electrónico a INVENSYS (matriz de DIMETRONIC) su propuesta para los trabajos incluidos en esa licitación sobre los edificios técnicos y casetas²³⁸.

En dicho correo electrónico se adjunta el fichero “DOCUMENTO DE DEFINICION DEL MODO DE TRABAJO PARA EDIFICIOS TECNICOS DENTRO DE LA UTE THALDI CON PROPUESTA ECONOMICA”, en el que se detallaba cómo debían repartirse la obra con COBRA: se consideraba a ésta a todos los efectos como un miembro más de la UTE THALDI, aunque oficialmente sólo formaran la misma THALES y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL). Le correspondía un porcentaje del 20%, tal y como especificaban en la propuesta económica que acompañaba a ese documento. Simultáneamente, esa misma propuesta era enviada por D. Fernando Ortega Díaz (THALES) a D. Jesús Sánchez Bargas (THALES), para su conocimiento²³⁹.

C. Año 2010

116. El 31 de diciembre de 2009, en relación con la licitación 3.9/3700.0357/7-00000 para la construcción y mantenimiento de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Ourense-Santiago, corredor norte-noroeste de alta velocidad, D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) informó a D. Fernando

²³⁷ Información facilitada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 1205 a 1347).

²³⁸ Correo electrónico de 23 de septiembre de 2008 de THALES a INVENSYS (matriz de SIEMENS RAIL), con asunto “Fw: PROPUESTA EDIFICIOS TECNICOS” y documentos adjuntos “UTE Thalidi MAD-LEV ETs_PROPUESTA.doc” y “ANEXOS_REPARTO.xls, recabado en la inspección de THALES (folios 7656 a 7665).

²³⁹ Correo electrónico interno de THALES de 23 de septiembre de 2008 con asunto “Fw: PROPUESTA EDIFICIOS TECNICOS” y documentos adjuntos “UTE Thalidi MAD-LEV ETs_PROPUESTA.doc” y “ANEXOS_REPARTO.xls, recabado en la inspección de THALES (folios 7656 a 7665).

Ortega Díaz (THALES) y a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES), de lo siguiente²⁴⁰:

“He hablado con <D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Consejero Delegado de DIMETRONIC)> y ha aceptado el reparto, enviará una versión con pequeños cambios en cajas de terminales básicamente y pendiente de acordar el precio al que nos venden los CV [circuitos de vía] que serían de Dimetronic. Ya no aceptan que repartamos la señalización al 50% y que además hagamos telecom y el video, he tenido que renunciar a una parte de nuestro 50% de la señalización para que aceptara que lleváramos las telecom y la videovigilancia. (...) El reparto quedaría pendiente de la aceptación de Cobra”. (énfasis añadido)

117. El 13 de enero de 2010, D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA) envió un correo electrónico a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC) y D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) con el objetivo de fijar los porcentajes que corresponderían a COBRA en la licitación Orense-Santiago²⁴¹:

“Continuando con la conversación mantenida en el día de ayer y tratando de acercar posiciones, os comento lo siguiente:

En el proyecto de Levante, las proporciones son:

DIMETRONIC: 35,59%
THALES: 44,16% (TRSS: 26,84%; TSSS: 17,32%).
COBRA: 20,25%
TOTAL: 100%

La solicitud de Cobra sería la de mantener el actual 20%, en la medida que tal pretensión parece que no es posible, deberíamos buscar una solución intermedia, es decir, participación en la UTE del 17-18% y 5-6% como subcontratista, dejando un cierto margen a la UTE o a las empresas miembros de la UTE que subcontraten a Cobra, lógicamente el porcentaje total supera el 20% porque la parte subcontratada irá con un margen inferior.

Bajo esta filosofía, la propuesta podría ser:

MIEMBRO DE LA UTE

<i>100% Capítulo IV, Sistemas asociados a la Detección:</i>	<i>2,19%</i>
<i>50% Capítulo VII Sistemas de energía:</i>	<i>9,27%</i>
<i>1/3 Capítulo VI Edificios y casetas técnicas:</i>	<i>5,49%</i>
<i>Parte proporcional capítulo comunes X al XVI:</i>	<i>0,36%</i>
<i>TOTAL(miembroUTE):</i>	<i>17,31%</i>

²⁴⁰ Correos electrónicos con asunto “LAV ORENSE SANTIAGO” de 30 de diciembre de 2009 de D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Consejero Delegado de DIMETRONIC) y de 31 de diciembre de 2009 de D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General del Mercado Doméstico de THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (entonces Ingeniero de Ventas de THALES) y el Director del Negocio Integrated Communication Systems en España de THALES, recabados en la inspección de THALES (folios 7711 y 7712).

²⁴¹ Correo electrónico de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Consejero Delegado de DIMETRONIC) y D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) el 13 de enero de 2010, con asunto “PORCENTAJE ALTA VELOCIDAD”, recabado en la inspección de COBRA (folios 5081 y 5082).

SUBCONTRATISTA

1/3 Capítulo VI edificios y casetas técnicas: 5,49% (-Margen).
X% capítulo VI y Y% energía: equivalente a 5,5% (-Margen).

Me parece una propuesta lógica que permite a Dimetronic y a Thales mantener en la UTE una participación muy importante (@ 83%) y a Cobra un volumen de negocio de acuerdo con lo anterior.

Os ruego que estudiéis la propuesta con cariño.”

118. El 14 de enero de 2010 D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), se intercambiaron el siguiente correo electrónico en relación la licitación Orense-Santiago²⁴²:

“Después de mi conversación con Miguel Ángel <Director General Filial Ferrocarriles de COBRA>, envío propuesta que espero sea final.

- *Cedemos un poquito más en Edificio Técnicos, hasta un total de 5,8 M€.*
 - *Le subcontratamos 3 M€ (en tu caso todo ET, ya que sólo te queda 1,5 M €).*
 - *Los porcentajes finales para Cobra serían 17,05% de UTE y 19,76% de Volumen.*
 - *Porcentajes de Thales: 48,56% UTE*
 - *Porcentajes DSA: 34,40% UTE y 36,56% Volumen.*
- Creo que así cerraríamos.*

Llámame cuando puedas. No se lo envió todavía hasta que me digas”.

“En principio estoy de acuerdo, tal vez para simplificar la gestión de la subcontratación de los ET a Cobra sería mejor que te quedaras tú con la parte de edificios que me has asignado, me lo cambias por obra civil y así que gestione Dx (DIMETRONIC) toda la subcontratación a Cobra. Qué te parece?”.

“Ok. Me quedo con tu parte de ET y te paso esa parte a Obra Civil. Dentro de un rato lo rehago y te lo mando”.

“Y lo damos por válido”.

119. En correo electrónico de 19 de febrero de 2010 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General de COBRA) a los “Jesuses” -D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Consejero Delegado de DIMETRONIC y posteriormente, Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A.)-, se disculpa por el perjuicio que podría causar la concurrencia del Grupo ACS -al que pertenece COBRA- a una licitación a la que se presentaban THALES y DIMETRONIC²⁴³:

“Estimados Jesuses, siento lo ocurrido en esta oferta, donde han aparecido como “setas” empresas del grupo ACS (no del Grupo Cobra)

²⁴² Correos electrónicos de 14 de enero de 2010 entre D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Consejero Delegado de DIMETRONIC), recabados en la inspección de THALES (folio 7718).

²⁴³ Correo electrónico con asunto “OBRAS DE SEÑALIZACION AVE” de 19 de febrero de 2010 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA) a D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), recabado en la inspección de THALES (folio 7726).

en diferentes ofertas. Si bien es verdad, pienso que aparecen con socios y en grupos sin posibilidades de éxito de adjudicación, sí pueden incordiar o mover medias, que en un momento determinado pueden perjudicarnos.

Expuesto lo anterior, quiero en primer lugar decirlo que lo siento, segundo que no era consciente de la situación ni por supuesto cómplice, y en tercer lugar que mi siguiente actuación es hablar con <Presidente del Grupo ACS Industrial> y contarle la situación.

Dicho lo anterior, me gustaría sin prisa pero sin pausa, en las próximas semanas hablar de la estrategia a futuro c/s empresas del Grupo ACS. Ruego me digáis algo y que hablemos en unos días sobre este asunto. Que os parece la semana del 09 al 12 de marzo, para almorzar juntos?”. (énfasis añadido)

120. En el Memo interno de DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) de 29 de noviembre de 2010 se detallan los trabajos de mantenimiento asociados al proyecto constructivo de la **licitación Madrid-Levante**, entre ellos, el mantenimiento de los elementos auxiliares a subcontratar con COBRA²⁴⁴:

“A pesar de esto y según el acuerdo interno con Cobra para este proyecto, Cobra tiene las mismas obligaciones y derechos que un miembro de la UTE” Se ha acordado un reparto de 2/5 para este contrato para mantener la cuota de mantenimiento global de Dimetronic-Thales en cincuenta-cincuenta. Esto implica que Dimetronic gestionará cinco centros de mantenimiento y Thales dos de un total de siete. Tal y como sucede en los contratos actuales de mantenimiento de LAV (Córdoba-Málaga, Madrid-Valladolid y Lleida-Barcelona), cada empresa apoyará técnicamente a la otra”. (énfasis añadido)

121. En un correo electrónico de 29 de noviembre de 2010 entre representantes de THALES, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y COBRA, se remite el presupuesto del mantenimiento asociado al citado proyecto constructivo de esa **licitación Madrid-Levante** por anualidades (imagen 11)²⁴⁵:

²⁴⁴ Documento “Memo interno DIMETRONIC Madrid-Valencia-Albacete 20101129” aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 17832 a 17835).

²⁴⁵ Correo electrónico de 29 de noviembre de 2010 entre THALES, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y COBRA, con asunto “RV: Reparto Canon Mantenimiento por Año y Pendientes importantes de cara a la inauguración” y adjunto “MODIFICADO MA-LE DEFINITIVO 36500.xlsx”, recabado en la inspección realizada en la sede de THALES (folios 7805 a 7808).

Imagen11. Presupuesto asociado a la licitación Madrid Levante por anualidades

Presupuesto MDO Mto	65.957.273,36					
	Señalización	Teleco + Video	Total			
Ratio	29.524,00	6.976,00	36.500,00			
Anualidad	13.108.656,00	3.097.344,00	16.206.000,00			
Mensualidad	1.092.388,00	258.112,00	1.350.500,00			
Meses Mto			48,84			
	Total Contrato	Anualidad	Porcentaje			
Thales Señ	12.951.685,14	3.182.287,54	19,64%			
Dimetronic	32.379.212,85	7.955.718,86	49,09%			
Cobra	8.020.404,44	1.970.649,60	12,16%			
Thales Com	12.605.970,93	3.097.344,00	19,11%			
	65.957.273,36	16.206.000,00	100,00%			
	Mensualidad	1.350.500,00				
	Thales Señ	265.190,63				
	Dimetronic	662.976,57				
	Cobra	164.220,80				
	Thales Com	258.112,00				
	Control	1.350.500,00				
Tabla de Repartos por año Canon Mantenimiento						
	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Presupuesto Anual	2.701.000,00	16.206.000,00	16.206.000,00	16.206.000,00	14.638.273,36	65.957.273,36
Thales Señ	530.381,26	3.182.287,54	3.182.287,54	3.182.287,54	2.874.441,25	12.951.685,14
Dimetronic	1.325.953,14	7.955.718,86	7.955.718,86	7.955.718,86	7.186.103,14	32.379.212,85
Cobra	328.441,60	1.970.649,60	1.970.649,60	1.970.649,60	1.780.014,04	8.020.404,44
Thales Com	516.224,00	3.097.344,00	3.097.344,00	3.097.344,00	2.797.714,93	12.605.970,93
	2.701.000,00	16.206.000,00	16.206.000,00	16.206.000,00	14.638.273,36	65.957.273,36

D. Año 2011

122. En relación con el acuerdo para la **licitación Orense-Santiago, D. Fernando Ortega Díaz** (entonces Director General de Proyectos y Programas de THALES) en un correo electrónico interno de 7 de septiembre de 2011 indica que²⁴⁶:

“Acordado con DX que el mantenimiento de la señalización, completo, lo hace THALES, como en Madrid-Valladolid o Córdoba-Málaga. Acordado también con DX que a Cobra tenemos que darle el volumen que le corresponda conforme a % en la UTE, pero con el menor contenido tecnológico posible. Pendiente de definir qué, está claro el cuánto.”

En relación con esta licitación, en el folio 5087 se constata la existencia de una reunión entre DIMETRONIC y COBRA en la que se acuerda que: “JLD,

²⁴⁶ Correo electrónico interno de THALES con asunto: “RE: Comienzo y reparto del mantenimiento”, de 7 de septiembre de 2011, recabado en la inspección de THALES (folios 8001 y 8002).

según Dimetric, los acuerdos genéricos de Thaldi con Cobra, son en base a una participación genérica del 15,00 %, mejorable según las condiciones de cada Proyecto, las Técnicas que lo componen y el grupo de Socios participantes. Y se deberá determinar en cada caso”.

D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) remitió el 16 de septiembre de 2011 un correo electrónico a D. Jesús Sánchez Bargas (THALES), D. Fernando Ortega Díaz (THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), comunicándoles su incapacidad para consensuar con D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA), el porcentaje de participación de COBRA en la UTE²⁴⁷:

“Yo ya estoy agotado con esto... ¿lo manejaís vosotros? ¿Por qué reclaman más % que lo habitual, que está en torno a un 15-17%?”

123. En el marco del reparto acordado entre THALES, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y COBRA, en relación con la licitación para el **tramo Ourense-Santiago** de la que fueron adjudicatarias en UTE con ANTALSIS, al finalizar el contrato de mantenimiento en octubre de 2014, en un documento interno de THALES se recoge el reparto de las certificaciones del contrato.

En él se indica el “Importe a facturar Cobra por acuerdo 910.000€”²⁴⁸. Esta cuantía representa un 13,63% del importe del concepto de mantenimiento y coincide con la suma de las certificaciones mensuales abonadas a COBRA de noviembre de 2011 a octubre de 2014.

124. En un correo electrónico interno de THALES de 1 de marzo de 2011, D. Fernando Ortega Díaz (THALES) recuerda, entre otros, a D. Miguel Moratalla Martínez que, a propósito del reparto de la licitación para la **línea de alta velocidad Sevilla-Cádiz (Expte 2009102040)**,

²⁴⁷ Correo electrónico con asunto “RV: Propuesta Reparto LAV Olmedo-Orense”, remitido el 16 de septiembre de 2011 por THALES a DIMETRONIC, reenviando correos anteriores entre D. Miguel Moratalla Martínez (entonces Director de Ventas y Ofertas de THALES) y D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General de Cobra Ferrocarriles), los días 20 y 21 de junio y 16 de septiembre de 2011, con copia D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES), D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Programas de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Consejero Delegado de DIMETRONIC), recabados en la inspección realizada en la sede de THALES (folios 8013 a 8020).

²⁴⁸ Documento excel “Reparto Certificación Mto Orense-Santiago”, de 30 de octubre de 2014, remitido en la misma fecha en un correo electrónico interno de THALES, con asunto “reparto Cobra”, recabados en la inspección de THALES (folio 9457).

adjudicada a la UTE SEVILLA-CÁDIZ, de THALES y DIMETRONIC²⁴⁹, que tienen un compromiso de subcontratar a COBRA²⁵⁰:

“Roberto,

Si no hay más comentarios plantéaselo al PM de DX y me cuentas. Dile también que hay un compromiso de subcontratar a Cobra, que no se lance.

Saludos”. (énfasis añadido)

125. El 5 de mayo de 2011 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) envió un correo electrónico a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC) y D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA), con copia a D. Fernando Ortega Díaz (THALES) y D. Jesús Sánchez Burgos (THALES), informando que ese día se había publicado en el BOE la licitación **4.1/0810.1004/0-00000, relativa a ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de energía, control del tráfico, telecomunicaciones e instalaciones de protección civil y seguridad del Corredor Norte-Noroeste de Alta Velocidad. Línea de Alta Velocidad Madrid-Galicia. Tramos: Olmedo-Zamora; Zamora-Pedralba de Praderías; Pedralba de Praderías-Ourense**, indicando que²⁵¹:

“Se hace necesario tener una reunión URGENTEMENTE para ir planificando y preparando la estrategia a seguir”.

Dicha licitación formaba parte de los proyectos convocados por ADIF bajo la fórmula de financiación público-privada (PPP). ADIF licitó finalmente sólo el Lote 1 (Instalaciones de energía. Tramo Olmedo-Zamora-Pedralba) bajo esa fórmula y desistió de licitar los otros ²⁵².

La oferta presentada por la UTE formada por THALES, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y COBRA fue de 274.446.751€²⁵³.

126. En la licitación de 2 de febrero de 2011 del proyecto “Redacción de proyecto, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección civil y seguridad, sistemas de protección del tren, telefonía móvil GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil de la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo Albacete-La Encina-Alicante y financiación de parte de las inversiones”,

²⁴⁹ Información aportada por la Secretaría de Infraestructuras del Ministerio de Fomento en contestación al requerimiento de información realizado (folios 31811 a 31888, 31939 a 31952, 31963 a 32023 y 32035 a 32045).

²⁵⁰ Correo electrónico interno de THALES, con asunto: “RE: P1061-REPARTO DE ENERGÍA UTE”, de 1 de marzo de 2011, recabado en la inspección de THALES (folios 7849 y 7850).

²⁵¹ Correo electrónico de 5 de mayo de 2011 de THALES a DIMETRONIC, COBRA y ANTALSIS, con asunto “URGENTE licitación LAV Olmedo Orense”, recabado en la inspección de THALES (folio 7877).

²⁵² Información facilitada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 24401 a 24618).

²⁵³ Información aportada por ADIF en el Expte. S/DC/0557/15 NOKIA (folios 22013 a 22026).

con un presupuesto de licitación de 378.692.231€, que se realizó bajo un modelo de financiación público-privado, que conllevó un elevado componente económico en la evaluación de las ofertas, resultaron adjudicatarias por primera vez ALSTOM y CAFS, que concurren en UTE con EMTE S.L.U. e ISOLUX INGENIERIA S.A. -empresas estas últimas que se encargaban de tareas auxiliares-, con una oferta de 237.980.682€ (baja del 37,16%), un hecho inédito hasta entonces en este mercado.

La oferta presentada por la UTE formada por THALES, DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y COBRA fue de 274.446.751€²⁵⁴.

E. Año 2013

127. En un correo electrónico de 26 de noviembre de 2013 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA) a INVENSYS, matriz de DIMETRONIC, el primero le pide al segundo lo siguiente²⁵⁵:

“Te explico lo que hemos comentado en varias ocasiones, y te ruego que me ayudes.

1. OBRA: Corredor Mediterráneo:

Adjudicatario: Dimetronic(70%)-Bombardier

En su momento me pedisteis oferta, también dimos oferta a Bombardier. Según mi información debéis tener cerrado la subcontratación de la obra civil, canaletas y cables de señalización con SYSTEM.

De igual modo los motores, pedales y otros con ALFAR.

Siempre hemos comentado que nos ayudaríais para subcontratarnos la energía. He hablado innumerables veces con (dato personal), este ha forzado a los de compras y me han pedido oferta de todo, a sabiendas que ya tenéis cerrado con SYSTEM y ALFAR lo enunciado antes, parece que la energía sigue pendiente, es para lo que te pido ayuda □ Que nos contraten la ENERGIA:

Que sepas que de forma paralela estamos hablando con Bombardier para que nos contraten cosas, como mínimo la energía, y si pueden más cosas mucho mejor.

2- ENLACES DE LOS FERROCARRILES CATALANES (FGC) EN TARRASA

Adjudicatario : DIMETRONIC

Referente a esta obra con FGC, que ha estado paralizada mucho tiempo, existe un compromiso entre Dimetronic (dato personal) y Cobra, para subcontratar los trabajos de instalaciones de esta obra Dimetronic a Cobra, a cambio de gestiones realizadas por Cobra, a petición de Dimetronic para FGC, por lo tanto te ruego que nos ayudes a contratar estos trabajos, de los cuales nos han pedido oferta estos días, el representante/Delgado de Dimetronic en Barcelona.

Aprovechando este email comentarte , ha salido la oferta de Instalaciones de Sistemas de Seguridad y Comunicaciones del Corredor del Mediterráneo, en el Tramo Almussafes-Valencia-Castellón, ¿ hay alguna posibilidad de colaboración? UTE, subcontratista nominado, etc.

²⁵⁴ Información aportada por ADIF en el Expte. S/DC/0557/15 NOKIA (folios 22013 a 22026).

²⁵⁵ Correo electrónico de 26 de noviembre de 2013 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) a INVENSYS, matriz de DIMETRONIC, con asunto “Obras a subcontratar a Cobra”, recabado en la inspección de COBRA (folios 5339).

También tengo entendido que va a salir próximamente os sistemas de Seguridad del Vandellos-Perafortm parece lógico que acudáis en UTE Dimetronic y Thales,, la misma pregunta que en el anterior. ¿ hay alguna posibilidad de colaboración?”

F. Año 2014

128. Al finalizar la prestación de los servicios de mantenimiento de la **línea Ourense-Santiago de Compostela**, el 31 de octubre de 2014, el gerente de la UTE Ourense-Santiago, un directivo de THALES, comunicó a directivos de THALES y COBRA, entre éstos, D. Fernando Ortega Díaz (THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA), que ADIF no iba a ampliar el contrato de mantenimiento, sino que había convocado un nuevo contrato, negociado con THALES por su vinculación tecnológica, y que por tanto COBRA debía retirar sus recursos²⁵⁶:

“Conforme a la situación del contrato, hoy finaliza la prestación del servicio por parte de la UTE, por lo que efectivamente debéis proceder a la retirada de los recursos”.

En respuesta al citado correo, el 3 de noviembre de 2014 COBRA señala que (folio 9461):

“La idea de sacar al personal de COBRA de la línea difiere con lo que me han transmitido aquí, donde supuestamente seguiríamos trabajando como subcontrata vuestra.

Convendría aclarar este tema a la mayor brevedad posible”.

D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) contestó el mismo 3 de noviembre de 2014 indicando que²⁵⁷:

“He hablado esta mañana con M.A. Mtnez Anguita <Director General Filial Ferrocarriles de COBRA>, pero no hemos concretado pues ha sido una conversación muy rápida. Había una predisponibilidad a hacerlo así, pues el titular del nuevo contrato sería Thales, no obstante con las últimas negociaciones mantenidas con ADIF, el alcance de los trabajos a realizar y los precios que se están adjudicando, no va a ser posible hacerlo así (es decir, es muy difícil con el nuevo esquema contractual donde Thales es el único contratista encajar todos los márgenes) y tendremos que ver en qué sitio se compensa.”

²⁵⁶ Correos electrónicos con asunto “UTE ORSAN. Finalización del contrato de Mantenimiento”, remitidos el 31 de octubre de 2014 por el Gerente de la UTE a directivos de THALES y COBRA, entre ellos D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA), recabados en la inspección de THALES (folios 9461 a 9463).

²⁵⁷ Correos electrónicos con asunto “UTE ORSAN. Finalización del contrato de Mantenimiento” y “RE: UTE ORSAN. Finalización del contrato de Mantenimiento”, intercambiados el 3 de noviembre de 2014 entre THALES y COBRA, recabados en la inspección de THALES (folio 9461).

129. Tras resultar adjudicataria el 26 de septiembre de 2014 la UTE formada por THALES y SIEMENS RAIL de la licitación para la Redacción de los proyectos constructivos, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones de protección y seguridad del tramo Olmedo-Ourense y conservación y mantenimiento del tramo Ourense-Santiago de Compostela del corredor norte noroeste de alta velocidad²⁵⁸, en un correo electrónico interno de 13 de enero de 2015, D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) da instrucciones para modificar el coste del presupuesto de la construcción del tramo de la línea de alta velocidad Olmedo-Ourense, para que el importe a percibir por COBRA por los trabajos que iba a realizar fuera superior al que inicialmente se había fijado, debiendo ser el factor multiplicador de 0,86 en lugar de 0,84²⁵⁹.
130. El 22 de marzo de 2015 un directivo de THALES preguntó a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) cuál era finalmente el coeficiente a aplicar a los precios PEC (presupuesto ejecución por contrata), una vez aplicada la baja del 18,2% de Acometidas, y de Detectores, en el acuerdo con COBRA. Contesta el directivo que el coeficiente es de 14%²⁶⁰.
131. Además de las licitaciones de construcción y mantenimiento de sistemas de seguridad y comunicaciones para líneas de alta velocidad, durante 2014 y 2015 THALES y SIEMENS RAIL siguieron repartiéndose las **licitaciones convocadas para el mantenimiento de los sistemas de seguridad y comunicaciones** con la participación en algunas de éstas de COBRA.

Así se aprecia en el correo electrónico de 25 de agosto de 2014 de D. Miguel Moratalla Martínez a D. Jesús Sánchez Bargos, D. Fernando Ortega Díaz y D. Luis Fernández Jiménez en relación con la licitación que ADIF tenía previsto convocar por procedimiento negociado para el mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de **alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete**, informando que SIEMENS RAIL para esa ocasión les había propuesto ir en UTE con los porcentajes de reparto que tenían en la UTE THALDI (de THALES y DIMETRONIC), adjudicataria de la licitación

²⁵⁸ Contestación de ADIF al requerimiento de información realizado (folios 2465 a 2483).

²⁵⁹ Correo electrónico de D. Leopoldo Olea Muriel (entonces Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) a directivos de SIEMENS, con asunto "RE Nuevo cálculo ampliado" y documento adjunto "MUY UTIL LAV OLMEDO-ORENSE 14-01-2015.xlsx", de 13 de enero de 2015, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4978 a 4980).

²⁶⁰ Correo electrónico interno de THALES de 22 de marzo de 2015, con asunto "MARGEN UTE CON COBRA OLMEDO ORENSE", recabado en la inspección de THALES (folios 9773).

inicial para la construcción y mantenimiento de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones de esa línea de alta velocidad²⁶¹:

“(...) en la siguiente ya veremos, en función de cómo vayan las adjudicaciones LAV pendientes (Olmedo-Orense y Plasencia-Badajoz), veríamos si continuamos en UTE para la siguiente renovación o lo compensamos en otro sitio si alguna. Visto lo visto, y la incertidumbre que hay en ADIF actualmente, no lo veo mal y es preferible seguir como contratistas principales en MALE, que estar fuera a esperas de que entre algo y se compense (...)”.

132. En correo electrónico interno de 26 de agosto de 2014 D. Fernando Ortega Díaz manifestó su conformidad ya que de ese modo no disminuían alcance, es decir, no disminuiría su resultado final en esa licitación, pero veía necesario dejar fuera a COBRA para optimizar costes y que la UTE no la subcontratase²⁶². Contestó D. Miguel Moratalla Martínez que COBRA estaría fuera de la UTE de cualquier modo, indicando lo siguiente²⁶³:

“(...) pues si hiciéramos una UTE como mejor esquema industrial, ésta sería nueva, y sólo compuesta por Siemens y Thales, que serían a las empresas que invitarían por vinculación tecnológica de los sistemas de señalización y ATP”.

133. En un correo electrónico de 27 de agosto de 2014, D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) reportó a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), la reunión mantenida ese mismo día en ADIF, junto con SIEMENS RAIL, representado por D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y el Responsable de Ventas de Customer Services e ITS de la División Mobility de

²⁶¹ Correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) de 25 de agosto de 2014, con asunto “Licitación Mto MALE 2015-2019”, recabado en la inspección de THALES (folio 9171).

²⁶² Correo electrónico interno de THALES de D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) de 26 de agosto de 2014, con asunto “RV: Licitación Mto MALE 2015-2019”, recabado en la inspección de THALES (folio 9170).

²⁶³ Correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) de 26 de agosto de 2014, con asunto “RV: Licitación Mto MALE 2015-2019”, recabado en la inspección de THALES (folio 9170).

SIEMENS, sobre la **renovación de los contratos de mantenimiento de señalización de líneas de alta velocidad en 2014 y 2015, en concreto, las líneas Madrid-Levante, Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga, Lleida-Barcelona y Madrid-Lleida**. ADIF planteó la necesidad de que presentasen propuestas de optimización que pudiesen abaratar el coste del mantenimiento y que estuviesen en la línea de las ratios de adjudicación de los contratos de mantenimiento incluidos en las recientes licitaciones de líneas de alta velocidad. Ante esa propuesta, D. Miguel Moratalla Martínez reportó internamente²⁶⁴:

“(…) otra vez más tendremos que “jugar” con ADIF a enfriar la situación y que todo continúe igual o parecido al esquema actual con el fin de no perder nivel de pedidos ni producción ni margen (o el menos posible). En cualquier caso, habremos de prepararnos para esa reunión del 10 de septiembre y presentar algo que no sea decir que no, plantear algo “creíble” pero difícilmente “comprable” por ADIF.”

134. En consonancia con ello y ante la reunión prevista para el 10 de septiembre de 2014 con ADIF, el 8 de septiembre de 2014 el Responsable de Ventas de *Customer Services* e ITS de la División *Mobility* de SIEMENS y el Responsable del Departamento de *Services* de THALES intercambiaron una tabla que reportaron a D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División *Mobility* de SIEMENS S.A.), D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de *Customer Services* de la División de *Mobility* de SIEMENS) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con el resumen de los contratos actuales de mantenimiento que comparten en ese momento, próximos a renovar²⁶⁵:

²⁶⁴ Correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) de 27 de agosto de 2014, con asunto “Renovación Mto señalización LAV ADIF 2014/2015”, recabado en la inspección de THALES (folio 9220).

²⁶⁵ Correo electrónico de 8 septiembre de 2014 del Responsable de Ventas de *Customer Services* e ITS de la División *Mobility* de SIEMENS al Responsable del Departamento de *Services* de THALES y a D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División *Mobility* de SIEMENS), D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de *Customer Services* de la División de *Mobility* de SIEMENS) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y correo electrónico interno de THALES de 9 de septiembre de 2014, con asunto “RV: Señalización AVE 2014 (2).xlsx” y documento adjunto “Señalización AVE 2014 (2) recv EMM.xlsx”, recabados en la inspección de THALES (folios 9228 y 9229).

Imagen 12. Contratos de mantenimiento compartidos por THALES SIEMES y COBRA

	KM	RATIO SEÑ	Añualidad Contratista	THALES	Añualidad Siemens	Cobra	Fecha Fin Contrato	Repuestos sin Cobrar
Mto LAV LL-BA	180,00	26.851,14	4.833.205,20		4.833.205,20		30/04/2015	1.595.531,00
Mto LAV BA-FI	131,00	30.000,00	3.930.000,00		3.930.000,00		01/02/2017	
Mto LAV MA-LE	444,00	29.524,00	13.108.656,00	3.182.000,00	7.955.718,84	1.970.937,16	15/12/2014	4.230.679,27
MA-VALL (212KM EQUI)	212,00	27.430,46	5.815.258,00	5.815.258,00			30/04/2018	
MA-SEV (492+21)	513,00	25.400,63	13.030.522,76	13.030.522,76			31/01/2015	
COR-MAL	156,00	26.025,38	4.059.958,90					
			44.777.600,86	22.027.780,76	16.718.924,04	1.970.937,16		
OR-SAN	87,90	25.324,52	2.226.024,96	1.922.692,00		303.332,96		
			895.552.017,20 €					
			170.041.522,25 €					
			1.065.593.539,45 €					

135. Como ya se ha indicado, la UTE MAVENTS formada por NOKIA, THALES y SIEMENS se adjudicó el contrato de mantenimiento de varias líneas para un periodo de 10 años. En relación con este contrato, se ha recabado un correo electrónico interno de THALES de 20 de noviembre de 2014, en el que se indica lo siguiente²⁶⁶:

“Le dije a su jefe (M.a. Mtnez Anguita, D.G. Cobra Ferrocarriles) hace unos días/semanas que no podíamos tenerles como subcontrata en este contrato, y que los aprox 300K por año (2 años, 600 K en total) se los compensaríamos en otro sitio (obra/mantenimiento) que ya le diría donde (aún no lo he concretado con Jesús <Presidente y Consejero Delegado de THALES> ni Fernando <Director General Proyectos y Servicios de THALES>”.

G. Año 2015

136. El 15 de septiembre de 2014 el Responsable de Ventas de *Customer Services* e ITS de la División *Mobility* de SIEMENS envió a D. Miguel Moratalla Martínez y a D. Leopoldo Olea Muriel, el siguiente cuadro resumen de las ratios de mantenimiento de señalización y comunicaciones de todas las licitaciones que compartían en esa fecha para que lo revisaran²⁶⁷:

²⁶⁶ Correos electrónicos internos de 20 de noviembre de 2014 de THALES, con asunto “RE: Kapsch - Mito 10 años”, recabados en la inspección de THALES (folio 9627).

²⁶⁷ Correo electrónico de 15 septiembre de 2014 del Responsable de Ventas de *Customer Services* e ITS de la División *Mobility* SIEMENS a D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División *Mobility* de SIEMENS) y D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de

Imagen 13. Ratios de mantenimiento de las licitaciones compartidas

SEÑALIZACIÓN									
LINEA	TELECO	AÑOS CONTRATO	ANUALIDAD	km lineal	€/km lineal	km equivalente	€/km equivalente	€/km lineal (SIN TELECO)	€/km equivalente (SIN TELECO)
MADRID-SEVILLA	NO	4	13.030.522,76 €	513	25.400,63 €	513	25.400,63 €	25.400,63 €	25.400,63 €
LLEIDA-BARCELONA	NO	4	4.833.205,20 €	180	26.851,14 €	180	26.851,14 €	26.851,14 €	26.851,14 €
BARCELONA-FIGUERAS	NO	4	3.930.000,00 €	131	30.000,00 €	131	30.000,00 €	30.000,00 €	30.000,00 €
MADRID-LEVANTE	NO	4	13.108.656,00 €	444	29.524,00 €	444	29.524,00 €	29.524,00 €	29.524,00 €
MADRID-VALLADOLID	NO	4	5.815.258,00 €	180	32.306,99 €	212	27.430,46 €	32.306,99 €	27.430,46 €
ORENSE-SANTIAGO	NO	4	2.226.024,96 €	87,9	25.324,52 €	87,9	25.324,52 €	25.324,52 €	25.324,52 €
CÓRDOBA-MÁLAGA	NO	4	4.059.958,90 €	156	26.025,38 €	156	26.025,38 €	26.025,38 €	26.025,38 €
OLMEDO-SANTIAGO	SI	20	11.547.226,03 €	419	27.559,01 €	361,7	31.924,87 €	27.559,01 €	31.924,87 €
Tunel de Pajares	FIJAS	1	1.684.730,40 €	56	30.084,47 €	48	35.098,55 €	30.084,47 €	35.098,55 €
Valladolid-Leon-Burgos	SI	20	9.456.216,00 €	250	37.824,86 €	250	37.824,86 €	37.824,86 €	37.824,86 €
Vandellos -Tarragona	FIJAS	20	1.670.790,00 €	52	32.130,58 €	52	32.130,58 €	32.130,58 €	32.130,58 €
Monforte-Murcia	SI	20	2.548.689,00 €	80	31.858,61 €	80	31.858,61 €	31.858,61 €	31.858,61 €
Antequera- Granada	SI	20	4.445.340,00 €	120	37.044,50 €	104,4	42.579,89 €	37.044,50 €	42.579,89 €
							MEDIA	30.148,82 €	30.921,04 €
TELECOS									
LINEA	TELECO	AÑOS CONTRATO	ANUALIDAD	km lineal	€/km lineal	km equivalente	€/km equivalente		
MADRID-SEVILLA-MÁLAGA	SI	4	4.362.300,00 €	693	6.294,81 €	693	6.294,81 €		
MADRID-VALLADOLID	SI	4	2.196.450,00 €	180	12.202,50 €	212	10.360,61 €		
MADRID-LEVANTE	GSM-R	4	3.224.076,00 €	444	7.261,43 €	444	7.261,43 €		
MADRID-LEVANTE	FIJAS	4	3.530.688,00 €	444	7.952,00 €	444	7.952,00 €		
BARCELONA-FIGUERAS	GSM-R	4	960.000,00 €	131	7.328,24 €	131	7.328,24 €		
BARCELONA-FIGUERAS	FIJAS	4	684.500,00 €	131	5.225,19 €	131	5.225,19 €		
MADRID-BARCELONA	SI	4	5.884.116,00 €	621	9.475,23 €	621	9.475,23 €		
	FIJAS		4.215.188,00 €	575	7.330,76 €	575	7.330,76 €	Se compara con este valor, media de los contratos que tienen sólo FIJAS	
	GSM-R		4.184.076,00 €	575	7.276,65 €	575	7.276,65 €		
	SI		12.442.866,00 €	1494	8.328,56 €	1526	8.153,91 €	Se compara con este valor, media de los contratos que tienen GSM-R y FIJAS	
	TODO		20.842.130,00 €	2069	10.073,53 €	2101	9.920,10 €		

137. Algunas de estas licitaciones se siguieron repartiendo por THALES y SIEMENS RAIL (tras la adquisición de DIMETRONIC) con COBRA. Así se constata en correo electrónico de 5 de febrero de 2015 entre COBRA, D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), intercambiando los cálculos realizados respecto a la 5ª y 6ª ampliación del mantenimiento de las instalaciones de señalización. La primera de ellas ampliaba por un periodo de un mes y quince días, extendiéndose hasta el 31 de diciembre de 2014 y la segunda por 4

Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto "RE: Señalización AVE 2014 (2).xlsx" y documento adjunto "CUADRO RESUMEN RATIOS MANTTO SEÑALIZACION.xlsx", recabado en la inspección de THALES (folio 9255 a 9257).

meses, extendiéndose hasta el 30 de abril de 2015 para los **tramos Motilla-Valencia y Motilla Albacete y Torrejón de Velasco-Motilla**²⁶⁸:

Imagen 14. Cálculos de intercambio con Cobra

	Según Modificado 2-1				
	Total Contrato	Anualidad	Porcentaje	Anualidad	Mensualidad
Thales Señ	12.951.685,14	3.182.287,54	19,64%	3.182.287,54	265.190,63
Dimetric	32.379.212,85	7.955.718,86	49,09%	7.955.718,86	662.976,57
Cobra	8.020.404,44	1.970.649,60	12,16%	1.970.649,60	164.220,80
Thales Com	12.605.970,93	3.097.344,00	19,11%	3.530.688,00	294.224,00
	65.957.273,36	16.208.000,00	100,00%	16.639.344,00	1.386.612,00

A partir de Enero 2012 Mod 2 DEF

Porcentaje	1ª Ampliación	Total con 1ª Ampli	2ª Ampliación 4meses	Total con 2ª Ampliación
19,13%	354.875,14	13.306.560,28	1.060.762,51	14.367.322,80
47,81%	1.205.823,77	33.585.036,62	2.651.906,29	36.236.942,91
11,84%	610.883,76	8.631.288,20	656.883,20	9.288.171,40
21,22%	561.329,30	14.425.411,65	1.176.896,00	15.602.307,65
100%	2.732.911,98	69.948.296,76	5.546.448,00	75.494.744,76

138. El 20 de marzo de 2015 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) envió un correo electrónico a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) informándole de que finalmente se había decidido ir en UTE a la licitación relativa a la extensión del **mantenimiento de la señalización de la línea de alta velocidad Madrid-Valencia-Albacete**²⁶⁹:

“Tened en cuenta que la UTE debería subcontratar a Cobra parte del alcance (como se hace actualmente). Hablad con los gestores del contrato actual de Thales y SRA para que nos digan lo que está manteniendo actualmente y su

²⁶⁸ Correo electrónico de 5 de febrero de 2015 entre COBRA, D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “RV: Cifras Ampliación de plazo 4 meses en el mantenimiento AVE MA-LE”, recabado en la inspección de THALES (folios 9653 y 9654).

²⁶⁹ Correo electrónico de 20 de marzo de 2015 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Reparto Mto Señalización LAV Madrid-Valencia/Albacete” aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 40020).

propuesta de alcance para Cobra, de tal manera que podamos negociar con Cobra el mismo”.

El 24 de marzo de 2015 THALES solicitó a COBRA que les enviara una carta de compromiso. La misma fue remitida el 25 de marzo de 2015 junto con su oferta²⁷⁰. En correo electrónico interno de THALES de 25 de marzo de 2015 en relación con la subcontratación de COBRA, consta la tabla elaborada con la parte que le correspondía a THALES y SIEMENS RAIL como miembros de la UTE y la que le correspondía a COBRA, del 10,82%²⁷¹:

“(…) Aunque el acuerdo final con COBRA se haga a otro nivel, supongo que habrá que pedir oferta a COBRA por los capítulos que se considera que serán de ellos, ¿no?”.

139. De cara a la negociación con COBRA, en correos electrónicos internos de 6 y 7 de abril de 2015, THALES analizó los importes que se pagaban a COBRA por el mantenimiento, indicándose en una tabla contenida en el correo electrónico interno de THALES de 7 de abril de 2015 el reparto en esos momentos entre THALES, SIEMENS RAIL y COBRA²⁷²:

Tabla18. Reparto entre Thales, siemens y cobra en abril de 2015

REPARTO ACTUAL EMPRESAS	Mensualidad	Anualidad	% actual
Thales	265.190,63	3.182.287,56 €	24,28%
Siemens	662.976,57	7.955.718,84 €	60,69%
Cobra	164.220,80	1.970.649,60 €	15,03%

140. El 8 de abril de 2015 THALES realizó un estudio económico con el 10,83% correspondiente de COBRA²⁷³. El 9 de abril de 2015, D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) envió esos datos a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), para preparar la cita que tendrían con COBRA, dando cuenta de su valoración sobre lo elevado de la oferta de COBRA, expresándose en los siguientes términos al respecto²⁷⁴:

²⁷⁰ Correos electrónicos de 24 y 25 de marzo de 2015 entre THALES a COBRA, con asunto “CONCURSO MANTENIMIENTO MADRID - LEVANTE (COBRA)”, recabados en la inspección de THALES (folios 9792 y 9793).

²⁷¹ Correo electrónico de 25 de marzo de 2015 interno de THALES, en copia D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), con asunto RV: CONCURSO MANTENIMIENTO MADRID - LEVANTE (COBRA)”, recabado en la inspección de THALES (folios 9790 y 9791).

²⁷² Correos electrónicos internos de THALES de 6 y 7 de abril de 2015 con asunto “RE: Oferta COBRA Mto Madrid-levante”, recabados en la inspección de THALES (folios 9798 y 9799).

²⁷³ Correo electrónico interno de THALES de 8 de abril de 2015 con asunto “RE: Oferta COBRA Mto Madrid-levante”, recabado en la inspección de THALES (folios 9796 y 9797).

²⁷⁴ Correo electrónico de 9 de abril de 2015 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “RV Propuesta a COBRA

“...me parece un robo hacer esos servicios por ese dinero”.

En el presupuesto elaborado por SIEMENS RAIL para dicha licitación consta el siguiente comentario para justificar cuatro ingenieros más de los que corresponderían por los trabajos a realizar, para²⁷⁵:

“(...) cubrirnos del Palo que nos va a meter Cobra (a la espera de su oferta)”.

141. El 13 de abril de 2015 tuvo lugar la reunión entre SIEMENS, THALES y COBRA para cerrar el acuerdo²⁷⁶.

142. El 15 de abril de 2015 la UTE SIEMENS RAIL (71,40%)-THALES (28,60%) presentó oferta a esta licitación para la ampliación de los trabajos de mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad del Levante. Tramo Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete, convocada por procedimiento negociado sin publicidad, por 24.508.800€, siendo optimizada el 15 de junio de 2015 a requerimiento de ADIF, con una baja del 1,10%, quedando en 24.239.203,20€²⁷⁷.

143. El 9 de julio de 2015 SIEMENS RAIL analizó los problemas que estaba dando COBRA en su condición de “**minor silent partner**” en diversos proyectos, tras la conversación mantenida entre D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) con D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA). Esto se pone de manifiesto en el correo electrónico enviado por D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) a diversos directivos de SIEMENS²⁷⁸:

“Esta mañana bajé a hablar con Jesús Guzmán <Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A > y se sumó Leopoldo <Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS>

Parece que <Directivo de SIEMENS> también está descontento con la actitud de Cobra en Haramain donde deberían estar agradecidos por las concesiones que hizo Dimetronic en su día

Jesús <Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A > le ha pedido a Leo <Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS> que le cite en persona y le haga una

Mto Madrid-levante”, recabado en la inspección de THALES (folios 9812 a 9814) y aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6609 a 6611).

²⁷⁵ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6642 y 6647).

²⁷⁶ Correo electrónico interno de THALES de 12 de abril de 2015, con asunto “RE: Oferta COBRA Mto Madrid-levante”, recabado en la inspección de THALES (folio 9815).

²⁷⁷ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 1719 a 1790).

²⁷⁸ Correos electrónicos internos de SIEMENS RAIL de 9 de julio de 2015, con asunto “RV: Charla con Cobra” e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 40385 a 40395, 40040 y 40041).

advertencia: con esta actitud nos replantearemos el espíritu de colaboración existente.

Le he insistido en que le proponga la salida elegante de abrir la puerta a mi propuesta de gastos de estructura. Por lo que leo parece que la va a seguir. Veremos a ver

Este año <Jefe de Contratos de Mantenimiento de SIEMENS RAIL> tiene que negociar con Cobra su alcance en OIOr, AnGra y Madrid-Levante, y ya le había adelantado que estoy disgustado y quiero que no haya concesiones.”

144. El 16 de julio de 2015 SIEMENS RAIL y THALES se intercambiaron información con lo acordado en la reunión del día anterior, confirmando que la baja sería del 1,1% y no del 1,5%, para la ejecución de los trabajos de **mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-comunidad Valencia-Región de Murcia. Tramo Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete**, y que le correspondía a COBRA 1.083.182,57€ por cada uno de los dos años de vigencia del contrato, en función del citado 10,83% que acordaron adjudicarle como subcontratista²⁷⁹.

145. El 14 de octubre de 2015 tuvo lugar una reunión entre SIEMENS RAIL y THALES, a instancias de D. Miguel Moratalla Martínez (THALES), en la sede de SIEMENS RAIL, con asunto “Reunión Reparto y Acuerdo UTE Mto MALE” y con una serie de puntos entre los que destacaba el “encaje” de COBRA en este contrato²⁸⁰.

146. En un correo electrónico de esa misma fecha, enviado después de esa reunión, D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) informó tanto a directivos de SIEMENS RAIL, entre otros, a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), como de THALES, de lo acordado en dicha reunión, indicando lo siguiente²⁸¹:

“Reparto:

(Directivo de SIEMENS RAIL) envía ficheros de reparto histórico para análisis interno y posterior acuerdo.

Tratamiento” Cobra:

²⁷⁹ Correos electrónicos entre THALES y SIEMENS de 16 de julio de 2015, con asunto “RV: Reunión Alcance Cobra LAV Ma-Le: Puntos acordados” y adjunto “Reunión SRA-TH 150715_3.xls”, recabados en la inspección de THALES (folios 10139 a 10141).

²⁸⁰ Correo electrónico remitido por D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS de SIEMENS RAIL, con asunto “Reunión Reparto y Acuerdo UTE Mto MALE”, de 9 de octubre de 2015, recabado en la inspección de THALES (folio 10346).

²⁸¹ Correo electrónico de 14 de octubre de 2015 remitido por D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a directivos de SIEMENS RIAL, entre otros, D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y THALES, con asunto “Notas Reunión Oferta Mto MALE”, recabado en la inspección de THALES (folio 10352).

(Directivo de SIEMENS RAIL) y (Directivo de THALES), plantearán un “Pliego” para contratar a Cobra, tanto a nivel técnico como económico”.

H. Año 2016

147. El 1 de febrero de 2016, D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA), en representación de COBRA, y D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), en representación de SIEMENS RAIL, firmaron el acuerdo de subcontratación de la licitación de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla la Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, **tramo Torreón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete**²⁸²:

"MANTENIMIENTO PREVENTIVO Y CORRECTIVO DE LOS EDIFICIOS TÉCNICOS Y CASETAS (INCLUIDO EL CRC DE ALBACETE), DE LOS GRUPOS ELECTRÓGENOS Y DE LOS SISTEMAS AUXILIARES DE DETECCIÓN (DCC, SCVL, DCDP Y DCO) DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-CASTILLA LA MANCHA-COMUNIDAD VALENCIANA-REGIÓN DE MURCIA. TRAMO TORREÓN DE VELASCO-VALENCIA Y BIFURCACIÓN ALBACETE-ALBACETE"

148. Según la información facilitada por ADIF al requerimiento realizado por la Dirección de Competencia no existen constancia de esta subcontratación²⁸³.
149. Constan correos electrónicos entre directivos de SIEMENS RAIL, THALES y COBRA de 2 de febrero de 2016 determinando el importe a subcontratar a COBRA en la ejecución de dicha obra en base a los acuerdos alcanzados, al menos, desde 2008, para cumplir con el “reparto acordado”²⁸⁴.
150. El 3 de febrero de 2016 directivos de COBRA informaron a D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles), del estado de las negociaciones²⁸⁵. Indicaban que se había fijado una anualidad para COBRA del 10,82% sobre el canon fijado por la UTE THALSI, en vez del 12,16% del contrato anterior, pudiendo ser dicha diferencia compensada en la línea de alta velocidad Olmedo-Ourense (licitación correspondiente a la construcción y mantenimiento de los sistemas de señalización y telecomunicaciones de dicha línea, publicada

²⁸² Documentación aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6612 a 6646).

²⁸³ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folio 810).

²⁸⁴ Correos electrónicos entre directivos de SIEMENS RAIL, THALES y COBRA con asunto “RE. Contrato THALDI anula el anterior”, recabados en la inspección de COBRA (folios 5115 a 5119).

²⁸⁵ Correos electrónicos internos de COBRA, con asunto “RE. Contrato THALDI anula el anterior”, recabados en la inspección de COBRA (folios 5115 a 5116).

el 14 de marzo de 2014 y adjudicada a la UTE THALSI, formada por THALES y SIEMENS RAIL, el 26 de septiembre de 2014²⁸⁶).

151. El 26 de febrero de 2016 D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) envió un correo electrónico a D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA) y a D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), dándoles cuenta del precio anual acordado con COBRA, siguiendo lo indicado²⁸⁷:

“El compromiso es mantener como colaborador a Cobra por 3 años (1 más, según contrato UTE con ADIF, siempre y cuando ADIF prorrogue el contrato 1 año”.

152. El 3 de marzo de 2016 un empleado de COBRA envió un correo electrónico con la nueva oferta respecto de sus trabajos para **la línea Madrid-Levante** a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), poniendo en copia a su director General, D. Miguel Ángel Martínez Anguita²⁸⁸.

Solicitó un importe de subcontratación de 2.617.262,78€, lo que provocó el malestar de THALES y SIEMENS RAIL. El Responsable del Departamento de *Services* de THALES trasladó a D. Fernando Ortega Díaz (THALES) lo siguiente²⁸⁹:

“Creo que su intención (Anguita) < D. Miguel Ángel Martínez Anguita, Director General Filial Ferrocarriles de COBRA>, es la del escalado de sus desavenencias a otros niveles, para entiendo conseguir algún otro compromiso”.

153. El 4 de marzo de 2016 D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) trasladó a D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA) que tenían que proceder a la subcontratación en **la línea Madrid-Valencia** en los términos económicos acordados por éste con D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (SIEMENS RAIL y SIEMENS S.A.) y D. Jesús Sánchez Burgos

²⁸⁶ Información aportada por ADIF en respuesta al requerimiento de información realizado por la Dirección de Competencia (folios 2465 a 2683).

²⁸⁷ Correo electrónico de 26 de febrero de 2016 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) y D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), con asunto “Notas Reunión “Colaboración UTE ThalSi-Cobra nuevo contrato Mto Sig MALE 2016-2018” “y documento adjunto “PPTP.pdf”, recabado en la inspección de THALES (folios 11071 y 11172).

²⁸⁸ Correo electrónico de 3 de marzo de 2016 de COBRA a D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES), D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS) y con copia a D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA), con asunto “RE: 83PO-00189 Maintenance Madrid-Levante. Cobra”, recabado en la inspección de THALES (folio 11187).

²⁸⁹ Correo electrónico de 3 de marzo de 2016 del Responsable del Departamento de *Services* de THALES a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Servicios de THALES), con asunto “RE: 83PO-00189 Maintenance Madrid-Levante. Cobra”, recabado en la inspección de THALES (folio 11187).

(Presidente y Consejero Delegado de THALES) o bien su personal tendría que abandonar la obra hasta cerrar las negociaciones²⁹⁰.

En esa misma fecha, D. Gonzalo Martínez Delgado (SIEMENS) solicitó al Director de Ventas Nacionales de la División de *Mobility* de SIEMENS que interviniera para recuperar los acuerdos “firmados o apalabrados” con COBRA en fase de oferta para que ajustaran el precio de su oferta a lo pactado en su día²⁹¹.

154. El 7 de abril de 2016 THALES, SIEMENS RAIL y COBRA llegaron a un acuerdo sobre el importe a subcontratar a COBRA para el mantenimiento de las **instalaciones de Madrid-Levante**, remitiendo THALES por correo electrónico a COBRA las siguientes cifras de los pedidos (anual y global)²⁹²:

Tabla 19. Acuerdo de subcontratación Thales, Siemens y Cobra 2016

	“Importe final acordado	2.655.341,56.
UN AÑO	DOS AÑOS	
947.956,94 €	1.895.913,87	Siemens RA
379.713,85 €	759.427,69	Thales”.

155. El 23 de septiembre de 2016 SIEMENS RAIL, THALES y COBRA acordaron los importes a avalar por cada una de ellas. El importe fue de 20.562.690,03€. La cifra correspondiente al importe total neto de la base imponible de la certificación establecida por ADIF en marzo de 2016 tras aplicar una revisión de precios en la **licitación “Contrato de -obras y mantenimiento de las instalaciones de señalización, sistemas de protección del tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado para los tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete, así como para el tramo Torrejón de Velasco-Motilla, del nuevo acceso ferroviario de Alta Velocidad de Levante”**, adjudicada el 27 de junio de 2008 a la UTE THALDI.

Dado que COBRA no formaba parte de la UTE, el importe a avalar por COBRA se repartía en dos cantidades a cubrir por las otras dos entidades:

Tabla 20. Reparto de avales de cobra entre Thales y Siemens

THALES	55% y	388.827,04€
SIEMENS RAIL	45%,	318.131,21€

²⁹⁰ Información y correo electrónico de D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de *Mobility* de SIEMENS) de 4 de marzo de 2016, con asunto “Anguita”, aportados por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40394, 40395 y 40046).

²⁹¹ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40385 a 40395 y 40047).

²⁹² Correo electrónico de THALES a COBRA de 7 de abril de 2016, con asunto “RV: CONDICIONES CONTRATO COBRA E IMPORTE” y documento adjunto “Alcance y Condiciones Mto Subcontrata Cobra V0.6 (revisado según oferta).pdf”, recabado en la inspección de THALES (folios 11388 a 11516).

Tal separación se constata en el correo electrónico remitido por SIEMENS RAIL a THALES y COBRA el 23 de septiembre de 2016 a las 11:33 horas²⁹³:

“(…) Se han aceptado por las tres empresas los importes del cuadro que envíe y reenvío.

*Se me comunica por parte de los socios que el importe a avalar por COBRE a la UTE THAKDI se repartirá en dos cantidades que se avalarán hacia THALES y SIEMENS al 55% y 45% respectivamente, así los **706.958,25€** a avalar a la UTE THALDI por COBRA (como figura en la tabla) quedan repartidos así:*

55% aval a THALES con importe 388.827,04€

45% aval a SIEMENS con importe 318.131,21€

El resto queda como lo reflejado en la tabla.

RESUMEN

Aval de SIEMENS a ADIF: 9.003.681,67€

Aval de THALES a ADIF: 11.559.008,36€

Aval de COBRA a THALES: 388.8277,04€


Aval de COBRA a SIEMENS: 4.101.223,80€ (318.131,21 + 3.783.092,59)

Os envío el modelo acordado que, como no es el habitual, no se podrá presentar en la caja general, según me indican (…)

ES MUY URGENTE, DEBEMOS TENER COMO OBJETIVO PRESENTARLO EL LUNES 26, PUES DEPENDE DE SU PRESENTACIÓN REALIZAR EL COBRO DE LA FACTURA DE MANTENIMIENTO QUE ESTÁ BLOQUEADA

²⁹³ Correo electrónico entre THALES, SIEMENS RAIL y COBRA de 23 de septiembre de 2016, con asunto “RV Revisión de precios AVE MADRID-LEVANT” y documento adjunto “Aval UTE THALDI Final.docx”, recabado en la inspección de THALES (folios 12192 a 12198).

Imagen15. Revisión Aval correspondiente a Cobra entre Thales y Siemens

REVISIÓN DE PRECIOS / REPARTO AVAL ESPECIAL AL ADIF							
				TOTAL			
		BASE= límite presentación de ofertas DATOS A Junio '15 (Obra) Feb 16 (Mantenim)					
SIEMENS	OBRA	-7.482.493,24 €	-7.482.493,24 €	-4.831.168,92 €	-3.802.118,47 €	-	8.633.287,39 €
	MANTENIMIENTO	2.651.324,32 €	2.651.324,32 €				
THALES RSS	OBRA	-9.327.123,11 €	-9.327.123,11 €	-8.274.308,44 €			
	MANTENIMIENTO	1.052.814,67 €	1.052.814,67 €			-	11.109.092,96 €
THALES TTS	OBRA	-3.899.619,38 €	-3.899.619,38 €	-2.834.784,52 €			
	MANTENIMIENTO	1.064.834,86 €	1.064.834,86 €				
COBRA	OBRA	-1.418.753,63 €	-1.418.753,63 €	-710.513,67 €			
	MANTENIMIENTO	708.239,96 €	708.239,96 €				
COBRA/DIM	OBRA	-3.802.118,47 €	-3.802.118,47 €	-3.802.118,47 €			
	MANTENIMIENTO	0,00 €	0,00 €				
UTE	OBRA	-214.775,58 €	-214.775,58 €	-213.209,60 €	-923.723,27 €	-508.047,80 €	
	MANTENIMIENTO	1.565,98 €	1.565,98 €			-415.675,47 €	
TOTAL UTE'S	OBRA	-26.144.883,41 €	-26.144.883,41 €				
	MANTENIMIENTO	5.478.779,79 €	5.478.779,79 €				
		-20.666.103,62 €	-20.666.103,62 €	-20.666.103,62 €			Cifra de la UTE
				-20.562.690,03 €			Cifra de ADIF
				-103.413,59 €			Ajuste 99,500% C

El mismo día 23 de septiembre de 2016, en un correo electrónico interno de COBRA se valora dicha presentación de avales a la UTE THALDI por la parte

de obra realizada por COBRA en función de los acuerdos entre ellos adoptados, indicándose literalmente lo siguiente en dicho correo²⁹⁴:

“Ya se lo he anticipado al gerente ute, que cobra no puede presentar los avales para el lunes.... los avales a adif lo hacen thales y siemens que son los adjudicatarios. Nosotros lo tenemos que hacer a favor de ellos para cubrir la parte de obra que ha realizado cobra...tenemos más tiempo para entregarlos o nos podemos negar...pero eso causaría más problemas...en nuestros contratos aceptamos linealmente la rev de precios que se aplique...aun cuando no estemos en la ute.

Lo hablamos el lunes”.

6. ACUERDOS ENTRE THALES, SIEMENS RAIL, ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS

A. Introducción

156. Entre diciembre de 2013 y mayo de 2014, ADIF convocó por procedimiento abierto 7 grandes licitaciones para la ejecución de obras, conservación y mantenimiento de los sistemas de seguridad y comunicaciones en nuevas líneas de alta velocidad, que sumaban un importe total de 1.737.908.038€ y cuya vigencia se extendía en algún caso hasta el año 2038²⁹⁵. En ellas ADIF fijó que la valoración de la parte técnica tendría un peso del 25% y la económica del 75%.

B. Año 2014

157. El 14 de enero de 2014, en una presentación interna, SIEMENS RAIL analizó el mercado en España ante la previsión de convocatoria de las mencionadas licitaciones para nuevos proyectos en líneas de alta velocidad con 20 años de mantenimiento. Destaca que ADIF estaba presionando para reducir los costes de los mantenedores y por tanto que la estrategia era mantener la alianza con THALES. Indica también que la posición de sus competidores iba a ser la de ofertar en diferentes consorcios²⁹⁶.

158. La entrada de nuevos operadores supone una mayor competencia en un mercado dominado hasta entonces de manera hegemónica por THALES y SIEMENS RAIL, como se constata en un correo electrónico interno de CAFS de 14 de enero de 2014 remitido por D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), en el que se plantea como objetivo

²⁹⁴ Correo electrónico interno de COBRA, en copia D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles) de 23 de septiembre de 2016, con asunto “RE:RV: Revisión de precios AVE MADRID-LEVANTE”, recabado en la inspección de COBRA (folios 5124 y 5125).

²⁹⁵ Contestación de ADIF a los requerimientos de información realizados (folios 1586 a 1718, 1791 a 2079, 2274 a 2464 y 25151 a 25310).

²⁹⁶ “Revisión Negocio Siemens RA enero 2014”, facilitado por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (folios 16840 y 16847).

presentarse a dichas licitaciones y también que su presencia como adjudicataria es un aliciente para que las empresas competidoras constaten la necesidad de aliarse²⁹⁷:

“(…) Debemos presentar, no podemos desaparecer. Esto nos da caché y respeto ante ADIF y ante el sector para el futuro, que lo vamos ganando día a día. Si nos mostramos fuertes, las empresas verán cada vez más la necesidad de aliarse (…)”.

En las 7 licitaciones mencionadas, se presentaron las siguientes ofertas.

Tabla 21. Ofertas presentadas a las 7 licitaciones con sus bajas

LICITACIÓN	OFERENTES	PORCENTAJE BAJA	MONTO
Expte. 4.13/20505.0062 Tramo La Robla-Pola de Lena del corredor norte-noroeste. Presupuesto 56.576.208€	ANSALDO-INABENSA	16,7%	47.136.575 €
	CAFS-REVENGA	49,7%	28.457.822 €
	ALSTOM -ISOLUX	3,0%	54.878.921 €
	BOMBARDIER	2,5%	55.178.775 €
	THALES-SIEMENS RAIL	4,1%	54.256.583 €
Expte. 4.13/20505.0059-OM 001/14 Corredor mediterráneo Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo Vandellós-Camp de Tarragona. Presupuesto de 95.546.520€.	THALES-SIEMENS RAIL	13,7%	82.422.342 €
	ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA	4,9%	90.875.516 €
	CAFS-FCC-REVENGA	14,7%	81.515.072 €
Expte. 4.14/06800.0001 Antequera-Granada. Presupuesto 200.514.137€	THALES-SIEMENS RAIL	14,0%	172.442.158 €
	ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA	3,8%	192.894.600 €
Expte. 4.14/06800.0103 Tramo Olmedo-Ourense; y conservación y mantenimiento tramo Ourense-Santiago del corredor norte noroeste. Presupuesto 609.019.766€.	THALES-SIEMENS RAIL	30,3%	423.079.331 €
	ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA	15,7%	513.445.525 €
Expte. 4.13/06402.0103 Corredor norte-noroeste Tramos Valladolid-León y Venta de Baños-Burgos, Presupuesto 361.146.516€	THALES-SIEMENS RAIL	3,7%	347.747.707 €
	ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA	6,1%	339.175.709 €
Expte.4.14/06800.0002 Madrid-Levante, Tramo Monforte del Cid-Murcia. Presupuesto 155.783.559€	THALES-SIEMENS RAIL	5,5%	147.215.464 €
	ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA	14,2%	133.662.294 €
	CAFS, FCC y REVENGA	17,6%	128.250.737 €
Expte.4.14/20830.0003 Madrid-Extremadura/frontera portuguesa. Tramos: Cáceres-Badajoz y Plasencia-Cáceres. Presupuesto 259.321.333€.	THALES-SIEMENS RAIL	15,08%	220.190.745 €
	ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA	36,6%	164.452.638 €

159. Se han recabado unas anotaciones manuscritas de D. Jesús Sánchez en las sede de THALES en las que realiza unas estimaciones de

²⁹⁷ Correo electrónico de D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) de 14 de enero de 2014, con asunto “Concursos Adif”, recabado en la inspección de CAFS (folio 13831 y 13832).

las bajas previstas para la licitación **4.13/20505.0062 Tramo La Robla-Pola de Lena**, estimando la de la oferta de ANSALDO-INABENSA entre el 18% y el 22% (fue del 16,68%, resultando la ganadora, por 47.136.575€), la de CAFS-REVENGA, en UTE con FCC, en torno al 25% (fue del 49,70%, de 28.457.822€) y con gran exactitud, las de ALSTOM en UTE con ISOLUX (3%), la de BOMBARDIER de un 2,5% (fue de 2,47%) y la de THALES-SIEMENS RAIL (del 4,1%)²⁹⁸.

160. D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) en un correo electrónico interno de 13 de febrero de 2014 informa del resultado de la licitación de **La Robla-Pola de Lena**²⁹⁹:

(...) Es evidente el pacto entre ALSTOM, BOMBARDIER y THALES-SIEMENS RAIL, cuyas bajas mínimas (del 2, 3 y 4%) son inéditas en el sector en los últimos diez años (...).

Comentario adicional interno, de cómo se ven las bajas en estos proyectos, fuera de los "pactos".

En la de Burgos (de 360M€), vamos con Ansaldo de líder, con una participación del 10% y sin apenas contenido tecnológico (solo el puesto de mando). A esa oferta el Consorcio hemos ido a una baja global de 48.68%, que forzó Ansaldo (aunque nosotros en nuestro alcance limitamos el riesgo sin bajar tanto para no perder en nuestro alcance). Se abre el 27 de febrero." (énfasis añadido)

C. Año 2015

161. El 7 de abril de 2015 ADIF convocó el concurso para el Expte. 4.15/20830.0047 de "Ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en los proyectos: proyecto constructivo para la implantación del sistema de protección del tren ERTMS centralizado distribuido en el eje atlántico. Tramo: Vigo-Santiago de Compostela. Proyecto constructivo para la implantación del sistema de protección del tren ERTMS centralizado distribuido en el eje atlántico. Tramo: Santiago de Compostela-A Coruña", **conocida como Eje Atlántico**. Su presupuesto máximo de licitación fue de 56.793.454€³⁰⁰.

162. El 27 de abril de 2015, se celebró una reunión entre las empresas ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL para presentar oferta a través de la UTE formada por dichas empresas a esa licitación. Acordaron que los miembros de la UTE debían "*pedir oferta a todos de todo*", incluyendo

²⁹⁸ Anotaciones recabadas en la inspección de THALES (folio 13100) e información facilitada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 1791 a 1896).

²⁹⁹ Correo electrónico con asunto: "Resultado La Robla", remitido el 13 de febrero de 2014 por D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), recabado en la inspección de CAFS (folios 13835 y 13836).

³⁰⁰ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25151 a 25310).

también a las empresas BOMBARDIER y THALES, integrando tecnología de estas dos empresas³⁰¹.

Una de las preocupaciones de CAFS en la negociación del acuerdo según se desprende del correo electrónico enviado por la responsable de la Dirección Comercial Nacional a D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) el 27 de abril de 2015 era que³⁰²:

“...tiene que quedar muy clara cuál es la frontera de nuestro proyecto. Es decir nosotros llegamos hasta Santiago y NO hacemos el mantenimiento de Santiago. Este tiene que formar parte del proyecto LAV SANTIAGO-ORENSE”.

163. El departamento de ofertas de SIEMENS RAIL pidió autorización interna para realizar una baja de hasta el 13% en la parte de construcción en la UTE, equivalente a una oferta de 13.430.221,65€, que fue concedida. La baja que se hizo en la parte de construcción fue de 5,4%, de 15.697.798,21 €³⁰³.

164. En un correo electrónico interno de THALES de 16 de abril de 2015 en relación con esta licitación, se constata que el planteamiento de THALES es ir en UTE con BOMBARDIER, estando aún pendiente el detalle del reparto de dicha licitación, presentando también oferta en esta licitación la UTE de SIEMENS RAIL, ALSTOM y CAFS, como se detallará más adelante³⁰⁴:

“En principio, parece que iremos en UTE con Bombardier para el Eje Atlántico, pendiente todavía de acordar reparto, a ver si entre esta tarde y mañana lo aclaramos, aunque no sea a nivel de detalle, sí al menos en grandes bloques/actividades.

Aunque sería una B2, se va a intentar que la BL la degrade a B1 (por aquello del business as usual y que al ir en UTE, el stake de Thales sería probablemente menor de 30 M€) para que la podamos gestionar a nivel local a nivel de Gates. Id preparando lanzamiento de oferta para la semana que viene, lo antes posible. Intentad mantener la máxima confidencialidad hacia afuera sobre el tema.

³⁰¹ Correo electrónico interno de CAFS de una responsable de la Dirección Comercial Nacional a D. Francisco Travieso Mateo (Director Comercial Nacional de CAFS) de 27 de abril de 2015, con asunto “resumen reunión ERTMS EJE ATLÁNTICO, y anotaciones manuscritas, recabados en la inspección de CAFS (folios 5794 y 5860) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40581 a 40611).

³⁰² Correo electrónico interno de la Dirección Comercial Nacional de CAFS a D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) de 27 de abril de 2015, con asunto “resumen reunión ERTMS EJE ATLÁNTICO”, recabado en la inspección de CAFS (folio 5794).

³⁰³ Documento denominado “Documentación interna de SIEMENS oferta Santiago de Compostela-A Coruña PM040”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 17954 y 40578 a 40580).

³⁰⁴ Correo electrónico interno de THALES remitido por D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) de 16 de abril de 2015, con asunto “UTE Bombardier ERTMS Eje Atlántico”, recabado en la inspección de THALES (folio 9823).

Ya os diré los interlocutores de Bombardier, si se va confirmando todo. Intentando que integren ellos, creo que en el Corredor Mediterráneo lo hicimos nosotros...”

165. El 1 de junio de 2015 ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL suscribieron un Convenio de colaboración para la licitación del Eje Atlántico, en el que se identificaba a THALES y BOMBARDIER responsables de llevar a cabo las tareas de integración de sistema y diseño de ingeniería de determinados aspectos de la obra³⁰⁵.
166. El 2 de julio de 2015 tuvo lugar la apertura de las 2 ofertas presentadas a esta licitación³⁰⁶: la de la UTE de THALES y BOMBARDIER con una oferta de 53.428.598,79€ (baja del 5,92%) y la de la UTE de ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL con una oferta de 52.238.607,82€ (baja del 8,02%)³⁰⁷.
167. En esa misma fecha hubo una reunión entre ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, SIEMENS RAIL y THALES, presidida por D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS)³⁰⁸.
168. Se celebró otra reunión el 15 de julio de 2015, con representantes de estas mismas empresas y presidida igualmente por D. Francisco Travieso Mateo³⁰⁹.
169. El 31 de julio de 2015 **fue adjudicada la licitación del Eje Atlántico** a la UTE de ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL, ampliándose posteriormente el periodo inicial de ejecución de las obras hasta el 12 de abril de 2018 y el del mantenimiento hasta el 12 de enero de 2038³¹⁰.
170. El 5 de mayo de 2015 BOMBARDIER analizó la estrategia para 2 nuevas licitaciones próximas a ser convocadas por ADIF: las relativas a los **tramos L'Hospitalet de Llobregat-Mataró de la línea R1 de la red**

³⁰⁵ “Acuerdo interno UTE Eje Atlántico_Alstom_Siemens_CAFS.pdf” de 13 de julio de 2015, recabado en la inspección de CAFS (folios 14181 a 14210).

³⁰⁶ Correo electrónico interno de CAFS de 2 de julio de 2015 con asunto “Apertura Eje Atlántico-ERTMS N1”, recabado en la inspección de CAFS (folio 15350).

³⁰⁷ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25151 a 25310).

³⁰⁸ Nota de calendario “Reunión Siemens, Alstom, Thales, Bombardier, CAFS” de 2 de julio de 2015, recabada en la inspección de CAFS (folio 14486).

³⁰⁹ Nota de calendario “Reunión Técnicas (Siemens, Thales, Bombardier, Alstom)” de 15 de julio de 2015, recabada en la inspección de CAFS (folio 14487).

³¹⁰ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25151 a 25310).

de cercanías de Barcelona³¹¹ y Gava-Castelldefels³¹². En el caso de la **licitación Cercanías Barcelona**, veían como probable que se sacase con 20 años de mantenimiento y que, *“Podríamos ir con SIEMENS, pero no hay nada hablado”*, mientras que en la Gava-Castelldefels, *“La idea es ir solos”³¹³.*

171. El 12 de junio de 2015 D. Francisco Travieso Mateos (CAFS) informó a D. Iñigo Balda Arana (CAFS) que había quedado con D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS) para el lunes 15 de junio con el fin de tratar el tema de la citada licitación de los ERTMS de Cercanías Barcelona³¹⁴.

172. El 10 de julio de 2015 BOMBARDIER daba cuenta del reparto definitivo alcanzado con ALSTOM para presentar oferta en UTE a la **licitación Cercanías Barcelona** y que el Departamento de Compras de BOMBARDIER debía pedir oferta a SIEMENS RAIL para los FTGs y los FS300 y a CAFS para los TI21, indicando expresamente *“...Nos deben decir cuántos quieren que les ofertemos”³¹⁵.*

173. El 5 de agosto de 2015 D. Francisco Travieso Mateos (CAFS) informó a D. Iñigo Balda Arana (CAFS) de la reunión que había cerrado para el día siguiente con el Director General de la Unidad de Sistemas e Infraestructura de ALSTOM, en relación con la licitación de **Cercanías Barcelona**, trasladándole el 6 de agosto de 2015 el resultado de la reunión³¹⁶.

³¹¹ “Redacción de los proyectos constructivos, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, suministro de energía, telecomunicaciones fijas y telecomunicaciones móviles GSM-R para la implantación del sistema ERTMS nivel 2 y aumento de la disponibilidad GSM-R en el tramo L'Hospitalet de Llobregat-Mataró de la línea R1 de la red de cercanías de Barcelona” (Expte. 4.15/06402.005, con un presupuesto máximo de licitación de 76.800.00€, conocida como Cercanías Barcelona)

³¹² “Contrato para la ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en el proyecto “instalación de enclavamientos electrónicos (Gavá y Castelldefels) y circuitos de vía de audiofrecuencia en el trayecto el Prat-Garraf. Mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control del tráfico centralizado, sistemas de detección de telecomunicaciones fijas BAB Gava-Castelldefels” (conocida como Gava-Castelldefels).

³¹³ Anotaciones recabadas en la inspección de BOMBARDIER (folios 15772 a 15774).

³¹⁴ Conversaciones de WhatsApp entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), recabadas en la inspección de CAFS (folio 28499).

³¹⁵ Anotaciones recabadas en la inspección de BOMBARDIER (folios 15857 a 15859).

³¹⁶ Conversaciones de WhatsApp entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), recabadas en la inspección de CAFS (folio 28505).

174. El 17 de septiembre de 2015 el departamento de ofertas de SIEMENS RAIL realizó los cálculos sobre el coste que conllevarían los trabajos relativos a la **licitación de Cercanías Barcelona**, con una previsión de horas de ingeniería de 28.487, incluyendo 6.000 horas adicionales a las inicialmente previstas, un 21% sobre el total.

Al día siguiente, a esas 6.000 horas se sumaron otras 5.000 adicionales, incrementando el número total de horas de ingeniería a 33.487 y también incluyeron 1.000 horas más de dedicación del jefe de obra. También se incrementaron los riesgos del 6% al 8%, produciendo todo ello un importante incremento en la predicción de costes, al que la propia SIEMENS RAIL no encuentra justificación³¹⁷.

175. El 21 de septiembre de 2015 se presentaron las ofertas de la **licitación de Cercanías de Barcelona** por un importe de:

Tabla 22. Ofertas a licitación del ERTMS cercanías de Barcelona

Entidades que presentan oferta	Oferta	Baja
UTE THALES y SIEMENS RAIL	76.031.597,01€	1%
UTE ALSTOM y BOMBARDIER	72.661.635,08€	5,39%
UTE ENYSE y SICE	76.323.209,08€	0,62%
UTE CAFS y EMTE	74.806.786,12€	2,60%

El 27 de noviembre de 2015 la licitación fue adjudicada a la UTE ALSTOM-BOMBARDIER. Posteriormente se amplió el periodo inicial de ejecución de las obras hasta el 2 de enero de 2019³¹⁸.

176. El 22 y el 28 de diciembre de 2015 ADIF convocó las licitaciones relativas al **proyecto constructivo, obra y mantenimiento de la señalización y comunicaciones en el Tramo Murcia Cargas-Lorca**, a través de un procedimiento negociado sin publicidad, con un presupuesto de 10.901.516€ y a la **ejecución de la obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de señalización y comunicaciones por implantación del ancho estándar en el tramo Hernani-Irún**, a través de un procedimiento abierto, con un presupuesto de 14.119.522€.

D. Año 2016

177. En relación con estas 2 licitaciones, consta que el 12 de enero de 2016 D. Francisco Travieso Mateos (CAFS) informó a D. Iñigo Balda

³¹⁷ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 17635 a 17660 y 40612 a 40616).

³¹⁸ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25311 a 25477).

Arana (CAFS) de la conversación mantenida al respecto con D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), confirmándole éste³¹⁹:

“(...) acabo de hablar con Leopoldo y me confirma que prácticamente está cerrado nuestro acuerdo para Murcia-Lorca e Irún-Hernani, mañana comentamos (...)”

178. El 19 de enero de 2016 en una comunicación entre el responsable de la Dirección Corporativa de CAFS y D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) se da traslado del borrador de acuerdo de UTE alcanzado con SIEMENS RAIL para el **proyecto Murcia-Lorca**³²⁰. Dicho documento era muy semejante al acuerdo de la UTE del Eje Atlántico firmado por CAFS el 1 de junio de 2015 con ALSTOM y SIEMENS³²¹.

Los únicos cambios en el nuevo documento eran la eliminación de ALSTOM del acuerdo, la adaptación del acuerdo a dos socios en lugar de tres, la eliminación del acuerdo que existía para el desarrollo del PCE por SIEMENS RAIL y la inclusión de un único porcentaje en la UTE para las fases de ejecución y mantenimiento, diferenciadas en el **Eje Atlántico**³²².

179. En relación con la licitación del tramo **Murcia Cargas-Lorca**, la UTE de SIEMENS RAIL y CAFS presentó una oferta por un importe de 10.007.591,56€, frente a la presentada por ALSTOM por un importe de 10.083.902,17, la de THALES por un importe de 10.269.227,94€ y la de BOMBARDIER por un importe de 10.225.621,88€. Sin embargo, resultó adjudicataria la UTE de ENYSE y SICE, que presentó una oferta de 9.918.199,13€³²³.

180. El 28 de diciembre de 2015 se publicó la licitación relativa a **la obra y mantenimiento de la señalización y comunicaciones del tramo Humanes-Monfragüe**, también por procedimiento abierto y con un presupuesto de licitación de 42.199.878€.

³¹⁹ Conversaciones de WhatsApp entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), recabadas en la inspección de CAFS (folio 28509).

³²⁰ Correo electrónico entre el responsable de la Dirección Corporativa de CAFS y D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS), con asunto “Borrador acuerdo UTE Murcia-Lorca” y documento adjunto “2016.01.19. Acuerdo UTE CAFS – SIEMENS Murcia – Lorca v0.docx”, recabado en la inspección de CAFS (folios 14088 a 14096).

³²¹ “Acuerdo interno UTE Eje Atlántico Alstom Siemens CAFS.pdf” de 13 de julio de 2015, recabado en la inspección de CAFS (folios 14181 a 14210).

³²² Correo electrónico interno de CAFS con asunto “Borrador acuerdo UTE Murcia – Lorca” y adjunto “2016.01.19. Acuerdo UTE CAFS – SIEMENS Murcia – Lorca v0.docx”, recabado en la inspección de CAFS (folios 14088 a 14096).

³²³ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25678 a 25977).

181. Las ofertas a la licitación de **Humanes-Monfragüe** se presentaron el 22 de febrero de 2016. Fue adjudicataria la UTE de SIEMENS RAIL y THALES, por 39.330.286,37€ (baja del 6,80%), frente a los 40.638.482,59€ de ALSTOM (baja del 3,70%), los 40.976.081,62€ de BOMBARDIER (baja del 2,90%), los 40.123.644,08 de la UTE de SICE y ENYSE (baja del 4,92%) y los 40.325.260,64€ de CAFS (baja del 4,44%).

182. En la licitación para la ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en el proyecto constructivo de modificación de las instalaciones de señalización y comunicaciones por implantación del ancho estándar en el tramo **Hernani-Irún**, cuyas ofertas se presentaron el 29 de febrero de 2016, la adjudicataria resultó la UTE de SIEMENS RAIL y CAFS, con una oferta de 13.300.589,54€ (baja del 5,80% sobre el presupuesto de licitación).

El resto de empresas presentaron las siguientes ofertas: ALSTOM 13.695.936,16€ (baja del 3%); BOMBARDIER 13.569.851,98 (baja del 3,89%), y la UTE SICE- ENYSE 13.671.932,97€ (baja del 3,17%)³²⁴.

183. La licitación para la ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en el proyecto constructivo de modificación de las instalaciones de señalización y comunicaciones por implantación del ancho estándar en de la **Estación de Irún**, había sido convocada el 29 de diciembre de 2015.

Las ofertas se presentaron el 7 de marzo de 2016. Fue adjudicataria la empresa THALES con una oferta 13.595.260,08 €, (baja del 9,06%).

El resto de las ofertas fueron ALSTOM 14.501.360,75€ (baja del 3%); BOMBARDIER 14.650.859,31€ (2 %), SIEMENS RAIL 14.074.745,05€ (5,85%); CAFS 13.978.546,49€ (6,5%) y la UTE ENYSE-SICE 13.997.550,58€ (6,37%)³²⁵.

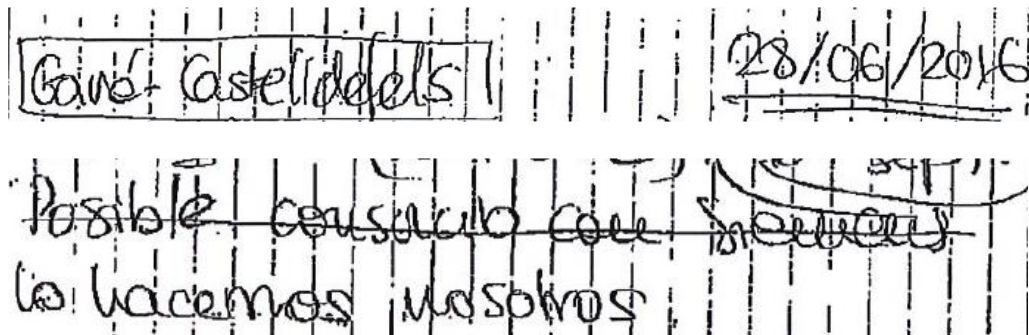
184. Tras la publicación en el BOE de 18 de mayo de 2016 de la **licitación Gavá-Castelldefels**, el 28 de junio de 2016 BOMBARDIER valoró la estrategia a seguir respecto de dicha licitación, indicando lo siguiente³²⁶:

³²⁴ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26050 a 26195).

³²⁵ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26196 a 26348).

³²⁶ Anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de BOMBARDIER (folio 15882).

Imagen 16. Valoración de Bombardier licitación Gavá



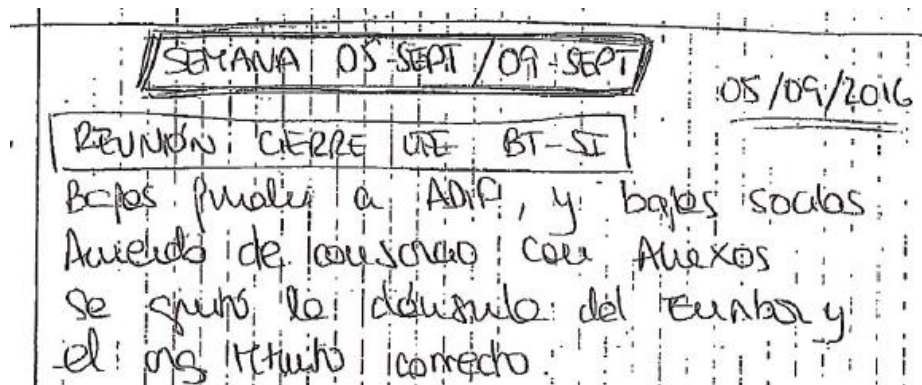
Gavá - Castelldefels 28/06/2016

Posible consorcio con Siemens
lo hacemos nosotros

Siguiendo lo indicado en dichas anotaciones, el 29 de julio de 2016, SIEMENS RAIL y BOMBARDIER mantuvieron una reunión para concurrir juntos a dicha licitación, elaborando un borrador de MoU, así como un Convenio de Colaboración para licitación conjunta en compromiso de UTE³²⁷.

185. El 2 y 5 de septiembre de 2016 hubo sendas reuniones entre SIEMENS RAIL y BOMBARDIER para cerrar la formalización de la UTE y sus estatutos. De ello queda constancia en unas anotaciones manuscritas recabadas en la sede de BOMBARDIER en las que se hace referencia a los asuntos a tratar: “bajas finales a ADIF y bajas socios”³²⁸:

Imagen 17. Reunión cierre UTE BOMBARDIER-SIEMENS



SEMANA 05 SEPT / 07 SEPT 05/09/2016

REUNION CIERRE UTE BT-SI

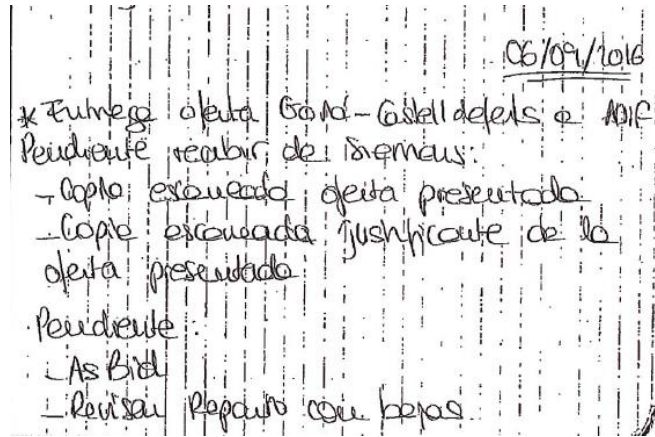
Bajas finales a ADIF, y bajas socios
Acuerdo de consorcio con Siemens
se quita la denuncia del concurso y
el org. nuevo correcto

³²⁷ Ficheros “MOU BT-Siemens.docx”, “20160722 Acuerdo UTE XXXXXXXXXX- SIEMENS Gava-Castelldefels V0.docx”, “MOU BT-Siemens Rev SRA.docx” y “MOU BT-Siemens Rev SRA BT 160703.docx”, adjuntos al correo electrónico interno de BOMBARDIER de 1 de agosto de 2016, con asunto “Seguimiento Oferta Gava-Castelldefels” y anotaciones manuscritas, recabados en la inspección de BOMBARDIER (folios 15131 a 15175, 15205 y 35885, respectivamente).

³²⁸ Anotaciones manuscritas y fichero “20160826 Acuerdo UTE BOMBARDIER - SIEMENS Gava-Castelldefels V8 - final.docx”, recabados en la inspección de BOMBARDIER (folios 35891 y 15180 a 15200, respectivamente).

En anotaciones manuscritas de 6 de septiembre de 2016 recabadas en la sede BOMBARDIER, se indica en relación con esta licitación la necesidad de revisar “el reparto con bajas”³²⁹:

Imagen 18. Ofertas licitación Gavá-Castelldefels



06/09/2016
 x Fumega oferta Gavá-Castelldefels a ADIF.
 Pendiente recibir de Siemens.
 - Copia escaneada oferta presentada.
 - Copia escaneada justificante de la oferta presentada.
 Pendiente:
 - As Bid.
 - Revisar reparto con bajas.

186. El 6 de septiembre de 2016 se presentaron las ofertas para esta **licitación de Gavá-Castelldefels**, por valor de³³⁰:

- - 12.413.731,57€ la de la UTE de SIEMENS RAIL y BOMBARDIER (baja del 10,05%),
- - 12.986.460,71€ la de ALSTOM (baja del 5,90%),
- - 13.364.178,08€ la de THALES (baja del 3,16%),
- - 13.183.180,72 la de CAFS (baja del 4,47%) y
- - 13.014.062,12€ la de la UTE formada por SICE y ENYSE (baja del 6,70%).

187. El 28 de octubre de 2016 la **licitación Gavá-Castelldefels** fue adjudicada a la oferta presentada por la UTE formada por SIEMENS RAIL y BOMBARDIER³³¹.

188. El 27 de octubre de 2016, ante la posibilidad de que pudiera ser convocada antes de finalizar el año, BOMBARDIER analizó la licitación referente al **tramo la Encina-Xàtiva-Valencia**³³².

³²⁹ Anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de BOMBARDIER (folio 35891).

³³⁰ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26481 a 26639).

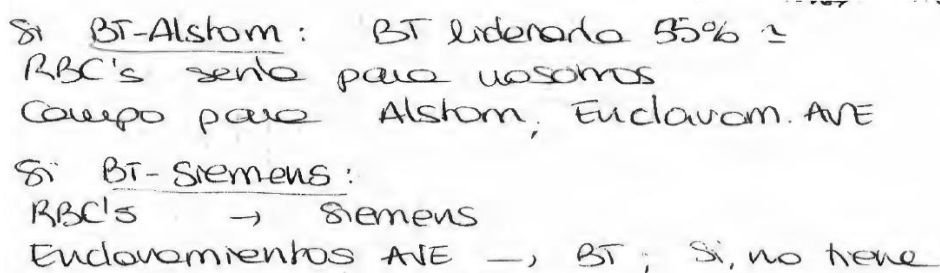
³³¹ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26481 a 26639).

³³² Redacción de los proyectos constructivos, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control del tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, sistema de suministro de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles, instalaciones de protección y seguridad, afecciones. Tramo: Nudo la Encina-Xàtiva-Valencia del Corredor del Mediterráneo.

189. En anotaciones de BOMBARDIER, el presupuesto estimado de esa licitación era de 299 millones € de los que 166 correspondían al PEC (al presupuesto de ejecución) y 133 al mantenimiento, de los cuales se consideraban cautivos de ALSTOM 2,3 millones, (1,4% del total), de SIEMENS 7,8 millones (4,7% del total) y de BOMBARDIER 7,2 millones (4,3% del total).

Si BOMBARDIER iba en UTE con ALSTOM, lideraría al 55% la UTE y los RBC'S (Radio Block Center) serían para ellos y los enclavamientos para ALSTOM, mientras que si formaba la UTE con SIEMENS sería al revés³³³:

Imagen 19. Notas de Bombardier sobre licitación Encina-Valencia



Si BT-Alstom: BT lideraría 55% =
RBC's sería para nosotros
Campo para Alstom, Enclavom. AVE

Si BT-Siemens:
RBC's → Siemens
Enclavamientos AVE →, BT; Si, no tiene

E. Año 2017

190. El 10 de octubre de 2017 D. Francisco Travieso Mateos (CAFS) envió un correo electrónico a D. Iñigo Balda Arana (CAFS) en relación con la **licitación Torrelavega-Santander**. En él le informaba de que se reunía al día siguiente con D. Leopoldo Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División *Mobility* de SIEMENS)³³⁴.

191. CAFS se planteó, tal como consta en anotaciones manuscritas de 14 de octubre de 2017, su posible participación en UTE con SIEMENS RAIL en dicha licitación³³⁵. Lo mismo se indica en un correo electrónico interno de CAFS de 17 de octubre de 2017³³⁶.

³³³ Anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de BOMBARDIER (folios 35895 a 35896).

³³⁴ Correo electrónico de 10 de octubre de 2017 de CAFS entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), recabado en la inspección de CAFS (folio 14391).

³³⁵ Anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de CAFS (folio 5748)

³³⁶ Documento "Lanzamiento oferta IOP01089 V2.DOCX", adjunto al correo electrónico interno de CAFS de 17 de octubre de 2017, con asunto "Invitación: Lanzamiento oferta Torrelavega - Santander (19 Oct 12:30 CEDT en Sala Oaris)", recabado en la inspección de CAFS (folios 14567 a 14569).

192. El 18 de octubre de 2017 en un correo electrónico interno de CAFS consta una versión provisional del reparto del **proyecto Torrelavega-Santander**³³⁷

“Adjunto una versión provisional del Reparto de UTE para el proyecto Santander-Torrelavega para que veáis cuál es la propuesta y podamos comentarla en la reunión de lanzamiento (como la tengo yo más clara no hay problema en que esta parte la cuente yo porque como estaré en ADIF a primera hora no nos dará tiempo a comentarla entre nosotros antes de la reunión de lanzamiento). Como concepto general, la UTE se plantea como un 60%-40% (SIEMENS/CAFS respectivamente).

Nuestros serían los enclavamientos de Torrelavega y Renedo y de SIEMENS serían Guarnizo, Boo, Muriedas y Santander.

El reparto al detalle lo tenéis en el archivo adjunto ya que explicar por aquí temas de campo, energía, etc. sería complicado.

Al principio del correo os indico que es una versión provisional ya que la intención es que algo más caiga en nuestro alcance, pero sería muy mínimo y no variaría el concepto global, sería alguna cantidad de algo”.

193. Se ha recabado el borrador del convenio de Colaboración por parte de CAFS y SIEMENS RAIL para la **licitación Torrelavega-Santander**³³⁸.

194. El 7 de noviembre de 2017 se reunieron D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), D. Fernando Ortega Díaz (GTS SPAIN de THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Francisco Travieso Mateos (CAFS) en relación con esa licitación Torrelavega-Santander.

195. En relación con la esta licitación, el 14 de noviembre de 2017 en el Comité de Dirección de CAFS se dejó constancia de que acudirían en consorcio con SIEMENS RAIL³³⁹. Se indican en anotaciones del Departamento de Ofertas de CAFS de 16 de noviembre de 2017 las fechas de 17 y 21 de noviembre de 2017 para la entrega de toda la documentación a SIEMENS RAIL³⁴⁰.

No obstante, el 20 de noviembre de 2017 D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) comunicó a su ya ex-Director Comercial Nacional (jubilado el 30 de octubre de 2017³⁴¹), que SIEMENS RAIL les dejaba solos en la

³³⁷ Correo electrónico interno de CAFS de 18 de octubre de 2017 con asunto “Alcances UTE Santander - Torrelavega” y documento adjunto “IOP01089 - Reparto UTE_prov.xlsx”, recabado en la inspección de CAFS (folios 14392 y 14393).

³³⁸ Borrador acuerdo UTE-SANTANDER-TORRELAVEGA.docx, recabado en la inspección de CAFS (folios 14429 a 14438).

³³⁹ Acta del Comité de Dirección de CAFS de 14 de noviembre de 2017, recabada en la inspección de CAFS (folios 32330 y 32331).

³⁴⁰ Anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de CAFS (folio 5728).

³⁴¹ Información aportada por CAFS en contestación al requerimiento de información realizado (folios 35216 a 35220).

licitación relativa al **tramo Torrelavega-Santander**, con un presupuesto de licitación de 23.896.564€, así como las razones de dicho cambio³⁴²:

“Siemens nos deja solos en Torrelavega. Dicen que órdenes de Alemania ante las circunstancias Siemens España actuales...”

En dicha fecha SIEMENS ya había presentado su solicitud de reducción del importe de la multa ante la Dirección de Competencia.

El 27 de noviembre de 2017 CAFS presentó oferta en solitario a la **licitación Torrelavega-Santander** por un importe de 19.191.000€. SIEMENS RAIL presentó oferta de 19.138.758,32€. THALES presentó 21.030.880,15€ BOMBARDIER 20.455.384,81€ y ALSTOM 19.988.190,74€.

196. Resultó adjudicataria el 30 de julio de 2018 la UTE formada por ENYSE -SICE por un importe de 19.547.338,40€ (baja del 18,20%)³⁴³.

197. En relación con la licitación, convocada por procedimiento negociado sin publicidad, relativa al “Mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la Línea Madrid-Barcelona-Figueras, tramo Lleida-Barcelona Sants-Figueras”, sólo presentó oferta SIEMENS RAIL el 21 de noviembre de 2017. La oferta fue objeto de optimización económica a solicitud de ADIF, dado que era del mismo importe que el presupuesto de licitación. La optimización fue presentada el 21 de diciembre de 2017 y su cuantía fue de 33.349.531,68€³⁴⁴.

VI.FUNDAMENTOS DE DERECHO

PRIMERO. Competencia para Resolver

De acuerdo con el artículo 5.1.c) de la Ley de creación de la CNMC compete este organismo *“aplicar lo dispuesto en la Ley 15/2007, de 3 de julio, en materia de conductas que supongan impedir, restringir y falsear la competencia”*³⁴⁵. El artículo 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 *“la Sala de*

³⁴² Conversaciones de WhatsApp entre D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) y D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS), recabadas en la inspección realizada en la sede de CAFS (folio 28548).

³⁴³ Información aportada por ADIF en contestación a los requerimientos realizados (folios 27126 a 27677 y 39913 a 39922).

³⁴⁴ Información aportada por ADIF al requerimiento de información realizado (folios 29330 a 29426) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 40662 a 40666).

³⁴⁵ Ley 3/2013, de 4 de junio, de creación de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (LCNMC).

*Competencia conocerá de los asuntos relacionados con la aplicación de la Ley 15/2007, de 3 de julio*³⁴⁶.

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 general aplicable

La Sala de Competencia debe resolver, sobre la base de la instrucción realizada por la DC que se recoge en el informe y propuesta de resolución, si las prácticas investigadas son constitutivas de infracción a la normativa de competencia.

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.

Aplicar al caso los preceptos de tipificación de las conductas de uno u otro texto legal podría resultar indiferente dada su práctica identidad³⁴⁷.

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 aquella que sea más beneficiosa para el infractor en el caso concreto. En atención a esta consideración debe considerarse que el régimen sancionador diseñado por la LDC es, desde un punto de vista global, más favorable a las empresas que el contemplado por la Ley 16/1989³⁴⁸.

En el caso de las personas físicas, el régimen de la Ley de 1989 resulta más favorable que el de la LDC, razón por la cual parece razonable aplicar a las conductas el régimen vigente en el momento en que se han cometido los hechos. La propuesta de resolución propone la imposición de multas por la participación de determinadas personas físicas, algunas de las cuales habrían llevado a cabo hechos durante la vigencia de la Ley de 1989 y la LDC. Esta cuestión será desarrollada en el momento en que analice la responsabilidad de las personas físicas en esta resolución.

En relación con la aplicación del artículo 101 del TFUE, como se ha indicado en el apartado correspondiente, el mercado geográfico afectado por el presente expediente abarca todo el territorio nacional. Además se verifican circunstancias en el caso (naturaleza de la conducta y de los sujetos que la llevan a cabo) que

³⁴⁶ Aprobado por Real Decreto 657/2013, de 30 de agosto.

³⁴⁷ Sentencia de la Audiencia Nacional, de 2 de abril de 2014 (rec. núm. 194/2011).

³⁴⁸ Véase, entre otras, la STS de 26 de junio de 2017 en relación con el expediente [S/0120/08](#) TRANSITARIOS y las resoluciones de la CNMC, de 4 de diciembre de 2014, en el expte. [S/0453/12](#) RODAMIENTOS FERROVIARIOS, de 26 de mayo de 2016, en el expte. [S/0504/14](#) AIO y de 14 de marzo de 2019 en el expte. [S/DC/0598/16](#) ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECAÑICAS FERROVIARIAS.

acreditan la afectación al comercio interior de la Unión Europea y, en consecuencia, la aplicación del artículo 101 del TFUE³⁴⁹.

La aplicación de la normativa nacional y la europea deben realizarse de manera conjunta³⁵⁰.

TERCERO. Propuesta de Resolución del Órgano Instructor

La Dirección de Competencia ha propuesto a esta Sala que se declare la existencia de una práctica prohibida por los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE, constitutiva de cártel, consistente en un acuerdo de no competencia y reparto de licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones (fijas y móviles) y sistemas de protección ferroviaria, para las líneas de alta velocidad y convencionales, desde julio de 2002 hasta diciembre de 2017, de la que considera responsables a las siguientes empresas:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y solidariamente a su matriz ALSTOM, S.A.
- BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L. y solidariamente a su matriz BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED.
- CAF SIGNALLING, S.A. y solidariamente a su matriz CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A.
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., y solidariamente a su matriz ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.
- NOKIA SPAIN S.A. -sucesora de NOKIA SIEMENS NETWORKS, S.L. (NSN) y NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L. (NOKIA) y por sus propias actuaciones a partir de septiembre de 2013- y, solidariamente, su matriz NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS, OY.
- SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. -sucesora de DIMETRONIC y por sus propias actuaciones a partir de abril de 2013- y solidariamente a su matriz SIEMENS, A.G.
- SIEMENS S.A. y solidariamente a su matriz SIEMENS, A.G.
- THALES ESPAÑA GRP, S.A.U. y solidariamente a su matriz THALES EUROPE, SAS.

La DC propone que se impongan las sanciones previstas en el artículo 63.1.c) de la LDC para las infracciones muy graves, como describe en el apartado 7 de su Propuesta de Resolución.

Asimismo, la DC propone que se impute responsabilidad a las siguientes personas físicas de las empresas incoadas, de conformidad con el artículo 63.2 de la LDC:

³⁴⁹ Apartado 79 de las Comunicaciones de la Comisión — Directrices relativas al concepto de efecto sobre el comercio contenido en los artículos 81 y 82 del Tratado (OJ C 101, 27.4.2004, p. 81–96).

³⁵⁰ Por todas, sentencia del TJUE, de 14 de febrero de 2012, en el asunto C-17/10 Toshiba Corporation y artículo 3 del Reglamento 1/2003.

- D. Iñigo Balda Arana como directivo de CAF SIGNALLING, S.A.
- D. Francisco Travieso Mateos, como directivo de CAF SIGNALLING, S.A.
- D. Miguel Ángel Martínez Anguita, como directivo de COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.
- D. Leopoldo Felipe Olea Muriel, como directivo de SIEMENS S.A.
- D. Gonzalo Martínez Delgado, como directivo de SIEMENS S.A.
- D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, como directivo de SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U.
- D. Jesús Sánchez Bargos, como directivo de THALES ESPAÑA GRP, S.A.U
- D. Fernando Ortega Díaz, como directivo de THALES ESPAÑA GRP, S.A.U.
- D. Luis Fernández Jiménez, como directivo de THALES ESPAÑA GRP, S.A.U.
- D. Miguel Ángel Moratalla Martínez, como directivo de THALES ESPAÑA GRP, S.A.U.

La DC propone que se reduzca un 50% del importe de la sanción correspondiente a SIEMENS, S.A., SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. y su directivo D. Gonzalo Martínez Delgado, de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC y en el artículo 50.6 del RDC, por haber aportado pruebas una vez iniciado el expediente que han aportado un valor añadido a la instrucción. La PR se refiere a la prohibición de contratar de acuerdo con las prescripciones legales.

CUARTO. Valoración de la Sala de Competencia

En el presente expediente sancionador esta Sala debe resolver, sobre la base de la instrucción realizada, si las prácticas investigadas son constitutivas de infracción de los artículos 1 de la Ley 16/1989 y de la LDC y del 101 del TFUE.

A. Tipificación de las conductas

a. Consideraciones generales

Los 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. La misma prohibición se deriva del artículo 1 de la Ley 16/1989³⁵¹.

Se considera que existe **acuerdo** cuando varias entidades se asocian en un plan común que limite o pueda limitar su política comercial individual al determinar sus pautas de acción o abstención mutuas en el mercado. No es necesaria la constancia por escrito de dicho acuerdo, ni se requiere que tenga una forma

³⁵¹ Esta norma no recogía una definición de cártel, pero las conductas fueron objeto de sanción por numerosas resoluciones del Tribunal de Defensa de la Competencia (TDC) y de la CNC. Por todas, resolución de la CNC, de 22 de julio de 2009 en el expte. [648/08](#) Hormigones de Cantabria. También la jurisprudencia de la UE hacía uso del término cártel. Véase la Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 11 de enero de 1990, asunto C-277/87 *Sandoz* y Sentencia del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas de 6 de enero de 2004, asuntos acumulados C-2/01 P y C-3/01 P *BAI and Commission v Bayer*

determinada o que se establezcan sanciones contractuales o medidas que aseguren su cumplimiento.

El acuerdo o concertación, por tanto, puede estar implícito en el comportamiento de las partes. El funcionamiento competitivo del mercado exige que cada operador decida su comportamiento y tome sus decisiones de manera independiente, pues al tomarse estas de manera concertada se limita la competencia³⁵².

Esto implica que cualquier toma de contacto directa o indirecta entre competidores que tenga por objeto o efecto influir en el comportamiento en el mercado de un competidor actual o potencial o desvelar a otros el comportamiento que uno mismo ha decidido o tiene intención de mantener en el mercado³⁵³. Bastaría que las entidades participantes hubieran expresado su voluntad común de comportarse en el mercado de una manera determinada, tras una toma de contacto directo o indirecto susceptible, no ya de influir en el comportamiento de un competidor real o potencial, sino de desvelar a éste el que se haya decidido o se pretenda seguir en el mercado.

Las empresas se consideran competidoras entre sí, si desarrollan sus actividades comerciales en el mismo mercado de referencia³⁵⁴.

Un acuerdo anticompetitivo puede ser un acto aislado, pero más frecuentemente el concepto de acuerdo ha de ser entendido en sentido amplio, incluyendo una serie de actos o conductas que conforman un **plan general** que conlleve la fijación de precios, la coordinación de ofertas o el reparto de clientes durante un extenso periodo de tiempo.

Por tanto, los acuerdos prohibidos por el artículo 1 de la LDC y 101 del TFUE deben tener **por objeto o efecto** impedir, restringir o falsear la competencia en el mercado. No es necesario examinar los efectos restrictivos de la competencia derivados de una conducta cuando ésta se considere por objeto³⁵⁵. La jurisprudencia del Tribunal de Justicia muestra que algunos tipos de coordinación entre empresas revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente

³⁵² Sentencias de la AN de 25 y 26 de octubre y 15 y 28 de noviembre de 2012 y 4, 22, 24 y 31 de enero y 26 de febrero de 2013, en el ámbito del expte. [S/0226/10](#) Licitaciones Carreteras; de 1, 4, 5 y 25 de febrero de 2013, en relación con el expte. [S/0185/09](#) Bombas de fluidos y sentencias del TS de 12 de marzo de 2014, 8 y 17 de junio de 2015 y 14 de marzo de 2018 en relación con el expte. [S/0086/08](#) Peluquería Profesional.

³⁵³ Por todas, sentencias del TJUE de 16 de diciembre de 1975, en el asunto C-40/73 *Suiker Unie y otros/Comisión* y, de 19 de marzo de 2015, en el asunto C-286/13 P *Dole Food y Dole Fresh Fruit Europe/Comisión*.

³⁵⁴ Así lo han recogido las directrices de la Comisión Europea y la jurisprudencia nacional y europea. Directrices sobre la aplicabilidad del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea a los acuerdos de cooperación horizontal, DOUE C 11 de 14 de enero de 2011, apartado 10. Ver también sentencia del TJUE, de 30 de enero de 2020, en el asunto C-307/18 *Generics (UK)*, apartados 31 y siguientes.

³⁵⁵ Sentencias del TJUE, de 26 de noviembre de 2015, en el asunto C 345/14 *Maxima Latvija*, apartados 16 y 17, y de 20 de enero de 2016, C 373/14 P en el asunto *Toshiba Corporation/Comisión*, apartados 24 y 25.

para ser calificados de restricción por el objeto, ya que, por su propia naturaleza, resultan perjudiciales para el buen funcionamiento del juego de la competencia³⁵⁶. La fijación de precios, cantidad o la calidad de los productos o los servicios o la coordinación de ofertas son en esencia tan nocivos, que resulta innecesaria la demostración de que tienen efectos concretos en el mercado a efectos de aplicar los artículos 1.1 de la LDC y 101.1 del TFUE.

La nocividad de estas conductas se agrava en el caso de que las mismas estén destinadas a alterar el adecuado funcionamiento de los contratos públicos. Ello es así dado que la falta de concurrencia en estos contratos puede conllevar un descenso en la calidad de los servicios que las empresas prestan a la administración (y, en consecuencia, de los que ésta presta a los ciudadanos). Además, la falta de tensión competitiva que es inherente a la existencia de conductas contrarias a la competencia tiene una incidencia directa en los precios que la administración debe pagar por los servicios recibidos y, en consecuencia, es contraria a la eficiencia exigida a la administración en su actuación.

En lo que se refiere a la definición de **cártel**, la LDC lo define como³⁵⁷:

“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”.

Como puede observarse, la definición de cártel es amplia. Se trata de un acuerdo o práctica concertada entre competidores, que, por la propia lógica de su carácter fraudulento para otros competidores, los consumidores y para el interés general, se hace normalmente con ocultación y que tiene por finalidad afectar al mercado de cualquiera de las formas posibles, pero siempre buscando el beneficio de los cartelistas y en detrimento del interés general.

El objetivo de un cártel, como se infiere de la disposición adicional cuarta de la LDC, es coordinar el comportamiento competitivo en el mercado o influir en los parámetros de la competencia mediante prácticas como, entre otras, la fijación o la coordinación de precios y asignación de cuotas de venta, o la colusión en licitaciones.

³⁵⁶ Sentencias del TJUE, de 11 de septiembre de 2014, en el asunto C 382/12 P MasterCard y otros/Comisión, apartados 184 y 185 y de 20 de enero de 2016, en el asunto C 373/14 P Toshiba Corporation/Comisión, apartado 26.

³⁵⁷ La disposición adicional cuarta de la LDC, en su versión anterior a la reforma introducida el 25 de mayo de 2017, 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*”. Real Decreto-Ley 9/2017, de 26 de mayo.

Esta tipología de acuerdos colusorios, por su propia característica y condición, y por la conciencia de las partes de que están realizando una conducta prohibida y dañina para la economía y el interés general, suelen ser acuerdos **secretos** que se mueven dentro de la mayor opacidad, destruyendo todo posible rastro para que no sean conocidos por las autoridades de competencia³⁵⁸.

Al respecto, las sentencias del Tribunal Supremo 1988/2016, de 26 de julio de 2016, y 538/2018, de 3 de abril de 2018, establecen que: “*el concepto de “secreto” se valora en relación al contexto y a los medios empleados bien para asegurar la ejecución de los acuerdos, bien para garantizar la continuidad de los contactos y de los intercambios de información.*” En el mismo sentido, la Audiencia Nacional, en su Sentencia 1314/2018, de 6 de abril de 2018, establece que el carácter secreto del acuerdo debe interpretarse “*en relación con el contexto, determinando en cada caso para quienes de los intervinientes en el mercado ha de permanecer secreto el cártel con el fin de preservar la eficacia anticompetitiva perseguida por las empresas que lo integran.*”

A continuación, se analizan las conductas acreditadas a la luz de estas exigencias teóricas.

b. La existencia de acuerdo entre las partes

Debe analizarse si existe prueba de la existencia de acuerdos entre las empresas THALES, SIEMENS RAIL, SIEMENS SA, NOKIA, COBRA, ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS. Para realizar este análisis se parte de una visión que separa la cronología de la conducta y la intervención de las diferentes empresas a lo largo del tiempo.

▪ La alianza estratégica entre THALES y DIMETRONIC

El solicitante de clemencia ha declarado que ambas empresas, dedicadas a la prestación de servicios de señalización, llegaban a entendimientos para presentarse de forma conjunta a diversas licitaciones de cuya próxima convocatoria habían tenido conocimiento, así como a aquellas que en un futuro pudieran llegar a convocarse. En los acuerdos las empresas establecían las cuotas de carga de trabajo y suministros que les iba a corresponder a cada una. Estas cuotas eran de aplicación a todas las licitaciones a las que se extendía el acuerdo, lo que revela que la carga de trabajo de cada una se determinaba con independencia de las capacidades que cada una tuviera para cubrir o no la totalidad o parte del trabajo que iba a ser objeto de la licitación (folios 3685 a 3702).

Los hechos acreditados corroboran esta información.

Los hechos acreditados confirman que esta alianza se articuló inicialmente a través de distintos *Memorandos of Understanding (MoUs)*, que se fueron

³⁵⁸ Resolución del Consejo de la CNC de 26 de octubre de 2011, en el Expediente [S/0192/09](#) Asfaltos.

sucedido entre los años 2003 a 2006, y cuyas estipulaciones contenían acuerdos de participación conjunta a las licitaciones de construcción de la señalización con un reparto equitativo de los beneficios obtenidos en los mismos (hechos 1 a 57).

Tal como se estipula en el MoU del año 2003 (folios 3770 a 3773), las empresas acordaron un reparto equitativo de los contratos (50% cada una) y renunciaron a preparar o presentar ofertas con terceros sin haber obtenido el previo consentimiento escrito de la otra parte. La participación de terceros en las UTEs constituidas por ambas empresas quedaría, en todo caso, limitada al 20% como máximo.

Las empresas acordaron, asimismo, intercambiar toda la información relativa a los proyectos de señalización de ADIF (punto 5 del MoU). Este intercambio de información podía incluir aspectos confidenciales, tales como clientes actuales y potenciales, estructura del negocio, activos y pasivos, operaciones, presupuestos y estrategias, revelados directa o indirectamente por una Parte a la otra (punto 1 del MoU).

En un principio los acuerdos se centraron en los contratos de construcción de la señalización, sin embargo, a partir del año 2006 las empresas decidieron repartirse también los contratos de mantenimiento de las líneas de alta velocidad, asignando la responsabilidad de cada línea a una de las empresas (en unos casos THALES y en otros casos DIMETRONIC) pero estableciendo un reparto equitativo del 50%:

“Como norma general se tenderá a establecer un reparto equitativo (50% para cada una de las partes) entre las dos empresas en las cuantías económicas asociadas a la prestación de servicios de mantenimiento”.

(...)

“Los servicios de mantenimiento de las restantes líneas de alta velocidad no relacionadas en esta estipulación se irán asignando a las Partes en función del interés que en cada momento haya por cada una de las partes, siempre con la premisa de un reparto equitativo entre ambas partes (50% del reparto económico para cada una de ellas).

El presente acuerdo será de aplicación a la prestación de servicios de mantenimiento incluidos en los contratos de líneas de alta velocidad celebrados por ADIF con las UTEs en las que ambas Partes participen descritas en el expositivo I y a las líneas que en el futuro pudieran adjudicarse por ADIF y en las que ambas Partes participen, ya sea conjuntamente o como miembros de una UTE excluyendo los servicios de mantenimiento de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. [...]”. (hecho 10)

Se trata de acuerdos que comprendían la construcción de la señalización y los sucesivos mantenimientos, sin atender a las concretas prestaciones que cada empresa debía acometer y con un claro carácter prospectivo.

A través de esta alianza, SIEMENS RAIL (antes DIMETRONIC) y THALES (antes ALCATEL) adoptaron acuerdos de reparto que afectaron a licitaciones

convocadas por ADIF durante los años 2003 a 2017 y que se relacionan en el **anexo 9** de la presente resolución.

Los acuerdos revelan de hecho que en ocasiones las empresas que acordaban presentarse conjuntamente eran capaces de suministrar los productos objeto de la licitación por separado. En algunos de los acuerdos se establece la necesidad de respetar el principio de paridad entre las dos partes del acuerdo en los trabajos y suministros a realizar en la ejecución del contrato. En determinados casos el acuerdo establece que, si una de las empresas no puede optar a una de las licitaciones objeto del acuerdo, tendrá una participación minoritaria en ese proyecto a cambio de ser compensada en proyectos posteriores (véase, por ejemplo, los hechos 11, 12, 13, 14, 23, 31, 32, 41, 43, 47).

Los importes adjudicados a las empresas se realizaron según un criterio fijado de antemano (que en los acuerdos iniciales se fija en 50-50% y después fue objeto de variaciones y ajustes, del 55-45%). La base del reparto se realizaba primariamente mediante un reparto de la tecnología de señalización a emplear en los proyectos (ETCS N1 y N2, enclavamientos, etc.), de modo que ambas empresas pudieran introducir sus sistemas tecnológicos en los proyectos ganados y al 50%, de manera equilibrada entre las partes, teniendo en cuenta la ubicación geográfica de las líneas (hechos 2, 6, 9, 10 y 20).

En este contexto, si un proyecto suponía la continuación de otro anterior, suministraba la tecnología la empresa que ya lo hubiera hecho para la otra parte de la línea; si una vez repartida la tecnología no se alcanzaba el equilibrio económico entre ambas empresas, aquélla que tuviese un porcentaje menor podía completar su participación mediante la inclusión en su alcance de la provisión de actividades auxiliares (como sistemas de suministro de energía, obra civil, detectores, etc.), de manera que las dos empresas realizaban un seguimiento de los contratos de mantenimiento (y sus correspondientes renovaciones posteriores) adjudicados a cada una de ellas para garantizar el cumplimiento del principio de reparto al 50% (hechos 2, 6, 9, 10 y 20).

En otras ocasiones, los desequilibrios que se producían en los porcentajes de asignación a consecuencia de la diversidad de contratos en los que ambas empresas participaban, también eran ajustados a través de compensaciones con otras obras (véase, a modo de ejemplo los hechos 43 y 47) o por medio de renunciaciones a la participación en determinados contratos aun cuando ambas empresas formaran parte de la misma UTE adjudicataria (véase, a modo de ejemplo los hechos 12, 13 y 14).

“En relación con el asunto de referencia, les envío la presente para comunicarles formalmente que ALCATEL ESPAÑA, S.A. (TSD) renuncia a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas de señalización integrados en nuestro alcance valorado en 6.900.887 € a favor de DIMETRONIC, S.A.”

“En relación con el asunto de referencia, les envío la presente para comunicarles formalmente que DIMETRONIC S.A. renuncia a su parte del reparto del mantenimiento de los sistemas integrados en nuestro alcance valorado en 3.396.673,60 € a favor de THALES RSS. Esta valoración se ajusta a lo acordado en el pasado Comité de Gerencia de fecha 04/10/2007 sobre el reparto del

mantenimiento en función de los coeficientes de participación de cada empresa en la UTE”.

De esta manera, ambas empresas siempre conseguían mantener ese equilibrio en el reparto de las licitaciones, toda vez que el objetivo manifestado de la alianza era que ambas empresas se repartieran los contratos en una relación “win-win” (hecho 35) y con un claro objetivo de sostenibilidad de los acuerdos a medio y largo plazo: “ninguna parte pierde, ambas ganan, obviamente esto del mto [mantenimiento] hay que verlo como un tema de medio/largo plazo, de otra manera no funcionarían, es lo que entiendo se pactó entre Dimetronic (ahora SRA [SIEMENS RAIL]) y Thales en su día, es decir un tema de largo plazo” (hecho 43).

Como se verá en apartados siguientes, no existe una justificación objetiva para una alianza de ambas empresas, durante tanto tiempo y en relación con un número tan elevado de contratos

Esta alianza se mantuvo, en gran medida, gracias al liderazgo que ejercieron D. Jesús Sánchez Bargas, Presidente y Consejero Delegado de THALES y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, que era el Consejero Delegado de DIMETRONIC y, posteriormente, tras la adquisición de dicha empresa por SIEMENS, Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A.

Existen innumerables evidencias de este liderazgo, poniendo de manifiesto el papel decisivo desempeñado por dichos directivos para garantizar tanto la adopción de los acuerdos, como su efectiva ejecución y su mantenimiento a lo largo de todo el tiempo de vigencia de este cártel.

La unidad de acción de ambos directivos de THALES y SIEMENS RAIL era conocida por todos, hasta el punto de que eran identificados como “*los Jesuses*” (hechos 49 y 119).

▪ **Incorporación de SIEMENS en el año 2003**

Las evidencias obtenidas corroboran que el acuerdo entre las empresas ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) se desarrolló en los términos señalados, incorporándose a la alianza en el año 2003 la empresa SIEMENS SA que participó con ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) en las UTEs que se constituyeron a estos efectos, denominadas UTEs ADIS, adjudicatarias en 2003 de tres licitaciones convocadas por el GIF para la construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones y sistemas de señalización y comunicaciones de los tramos de alta velocidad correspondientes a las líneas:

- - Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona;
- - Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga, ramal La Sagra-Toledo, y
- - Segovia-Valladolid, tramo Segovia-Valdestillas.

Según indica el solicitante de clemencia, en el momento en el que se crearon las UTEs ADIS, DIMETRONIC no disponía de la tecnología ERTMS. Por tanto, en los primeros proyectos ALCATEL suministró el ERTMS mientras que

DIMETRONIC suministró los enclavamientos. Cuatro o cinco años después, DIMETRONIC pasó a ser capaz de suministrar dicha tecnología. Desde ese momento, se acordó que la tecnología ERTMS se atribuyese a una u otra de las partes en función de un criterio de ubicación geográfica o, en su defecto, con el objeto de intentar equilibrar la tecnología instalada por ambas partes (folio 3690).

En el caso de SIEMENS SA, está acreditado que participó en la ejecución de actividades de señalización, repartidas con ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), en un porcentaje de 25% para aquélla y 37,5 % para cada una de éstas, respondiendo dicha distribución a un acuerdo previo suscrito entre las tres el 19 de junio de 2003 (hecho 59). Este acuerdo tenía prácticamente el mismo formato que el primer acuerdo suscrito entre ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), y sus términos eran similares.

Posteriormente, SIEMENS SA también participó con ALCATEL y DIMETRONIC en la UTE adjudicataria en 2006 de la licitación convocada para la ejecución de las obras y mantenimiento de las instalaciones y sistemas de señalización y telecomunicaciones de los tramos de alta velocidad Madrid-Segovia y el enlace Valdestillas-Valladolid, como ha confirmado SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa, así como en dos licitaciones más convocadas en 2010 y 2014.

▪ **El papel de NOKIA**

A partir del año 2007, NOKIA comienza a participar en las licitaciones para el mantenimiento y renovación de las instalaciones de telecomunicaciones ferroviarias en los proyectos adjudicados a las UTEs formadas por THALES, DIMETRONIC y SIEMENS S.A.

El solicitante de clemencia ha afirmado que el acuerdo de SIEMENS RAIL, THALES y NOKIA habría consistido en mantener el *statu quo* en el negocio de mantenimiento de las telecomunicaciones, respetando las posiciones que ocupaban en el mercado. Tal afirmación resulta concordante con las evidencias que constan en el expediente y que se citan en los hechos acreditados de la presente resolución (folios 35377 a 35381).

El origen de estos acuerdos hay que situarlo, tal como ha indicado SIEMENS, en el pacto de 2006 entre los responsables de la división Transport Solutions de SIEMENS, S.A. y de la división Comunicaciones de SIEMENS, S.A. para repartirse “*el negocio al 50%*” (folio 35394). No obstante, en abril de 2007 la división de Comunicaciones de SIEMENS pasó a estar controlada en exclusiva por NOKIA y ésta asumió esta alianza que también alcanzó a THALES.

Fruto de esta alianza, en el año 2007 se producen los primeros acuerdos de subcontratación entre SIEMENS y NOKIA en un contrato en el que ADIF había adjudicado el mismo en exclusiva a SIEMENS, sin que les conste a ADIF la existencia formal de esta subcontratación aun cuando ello resulte de obligado cumplimiento (hecho 69).

En total, de 2007 a 2014, estas tres empresas adoptaron acuerdos de reparto a licitaciones convocadas por ADIF entre los años 2007 a 2014 que se relacionan en el **anexo 9** de la presente resolución.

Los acuerdos persiguen preservar porcentajes de participación en las licitaciones, con independencia de la concreta prestación y responsabilidad de cada empresa en el contrato. Los porcentajes suelen basarse en la cuota de mercado de las empresas, respetando siempre a NOKIA el porcentaje cercano al 50%. Las propias manifestaciones de las empresas revelan esta estrategia tal como se detalla en los siguientes ejemplos que constan en los hechos acreditados:

– “(...) respeta lo acordado: 50/50, pero pide ser el prime en Mad-Vad, porque teme que le hagamos la cama. A mí no me parece mala idea siempre que saquemos algo en el Mad-Lleida y/o en el Mad. Sev (...)” (hecho 72)

– “Hemos recibido vuestros cálculos, en los que contempláis el Contrato Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga como dentro del acuerdo 50%/50%, cosa que nosotros no lo creemos procedente, toda vez que el escenario de este contrato y las negociaciones a tres bandas con Siemens, fueron muy diferentes (hecho 86).

– “Finalmente se llegó ayer por la tarde a un acuerdo de reparto, para la composición de la UTE.

El porcentaje es el siguiente:

Nokia: 55%.

Thales: 31,1%.

Siemens: 9,5%” (hecho 102)

Las alianzas se concretan en la concurrencia a las licitaciones a través de la formación de UTEs o por medio de subcontrataciones que no están justificadas por causas de vinculación tecnológica. Las propias empresas califican estas estrategias de “subcontrataciones cruzadas 50%-50%” (hecho 87).

Se trata de acuerdos con un claro alcance prospectivo que persiguen una alianza estable y duradera entre las tres empresas con el objetivo, también, de integrar todos los servicios demandados por ADIF: “No podemos dejarle ser el prime en Valladolid, tenemos una estrategia clara de futuro de unir S & T [Señalización/Seguridad & Telecomunicaciones] y debe ser en CO-Ma y Ma-Va, dile que no le queda otra que fiarse” (hecho 72).

En estos acuerdos, también se observa una dinámica de compensaciones para ajustar los desequilibrios que se van produciendo y que alteran ese reparto prefijado. Existe una gran cantidad de prueba documental en el expediente que atestigua esta forma de proceder, siendo ejemplo de ello las siguientes manifestaciones:

– “Creo que de cara a la renovación del contrato con NSN y al ajuste de las situaciones conviene indicar lo siguiente:

- Seguimos teniendo pendiente de compensación 356 KE a favor de Thales del acuerdo de reparto 50 %, en todos los contratos. En las últimas conversaciones indicaron que no podían compensarlo ahora y que se tendría en cuenta para el futuro. Ya estamos en el futuro” (hecho 88).

– “2º Usar esta renovación (prorroga) para intentar balancear el desequilibrio que teníamos con NSN en el reparto del 50-50. Este contrato de Madrid-Valladolid era el que provocó ese desequilibrio tan grande. Comentar que después de meter el contrato Mad-Sev-Co-Ma para que las cifras saliesen más favorables a NSN todavía quedaban 355K€ a nuestro favor” (hecho 91).

– “Una vez analizada la situación vigente te detallo las propuestas que pensamos serían más adecuadas trasladar a NSN de cara a propiciar un reparto real 50 / 50, y compensar en la medida de lo posible las desviaciones vigentes que nos están penalizando frente a ellos (hecho 93)

– “Si NSN mantiene su planteamiento de la reunión previa en la que su intención era cedernos los % de Siemens y Kaps podríamos acercarnos a una UTE 50% - 50%. Veremos como avanza” (hecho 98)

Esta alianza con NOKIA se prolongó hasta el año 2014, y en ese año las empresas acordaron concurrir, a través de un pacto de exclusividad, de manera conjunta a las licitaciones que se convocaran en el futuro, fijándose una senda creciente de descuentos por parte de NOKIA en los sucesivos contratos que les fueran adjudicados (hecho 95).

En su declaración de clemencia, SIEMENS ha confirmado la existencia de este acuerdo y que como medida de compensación, NOKIA debía ofrecer descuentos progresivos para cada proyecto adjudicado³⁵⁹, tal como expresa de manera literal el acuerdo transcrito.

También resulta de gran relevancia en ese mismo año la licitación del contrato de mantenimiento y renovación de varias líneas con un presupuesto base de licitación de 287.875.861,82€ y un plazo de ejecución de 10 años (hecho 102).

SIEMENS ha señalado que el acuerdo estaba destinado a mantener las cuotas de mercado que cada una de estas tres empresas tenían hasta entonces en el negocio de mantenimiento de telecomunicaciones (folio 6441). Consta al respecto prueba documental que acredita la elaboración de estimaciones de cuotas de mercado de las empresas (hecho 103) que coinciden en gran medida con los porcentajes de reparto que posteriormente las empresas acordaron en relación con este contrato, toda vez que la intención de las empresas era el reparto económico basado en respetar el negocio presente en la medida de lo posible.

Este contrato fue finalmente adjudicado a la UTE formada por las tres empresas que consiguieron repartirse un contrato que aglutina a varias grandes líneas y por un periodo de tiempo de 10 años (hecho 110)

▪ **El papel de COBRA**

Los primeros hechos que acreditan la existencia de acuerdos con COBRA son del año 2008 y se refieren a la participación de las tres empresas en la licitación convocada en marzo de ese para los tramos Motilla del Palancar-Valencia,

³⁵⁹ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 40634 a 40637 y 17654 a 17656).

Motilla del Palancar-Albacete y Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, del Nuevo Acceso Ferroviario de Alta Velocidad de Madrid-Levante (hecho 111).

Aunque THALES y DIMETRONIC tenían la intención de presentar a esa licitación una oferta en UTE con COBRA³⁶⁰, finalmente acordaron que COBRA fuera subcontratada con un porcentaje de subcontratación idéntico al que hubiera tenido en la UTE³⁶¹. Se ha acreditado que COBRA también concurre en otra UTE a esta licitación, presentando una oferta menos competitiva que la UTE ganadora formada por THALES y DIMETRONIC.

La participación de COBRA se materializó básicamente como subcontratista de las UTEs formadas por THALES y SIEMENS RAIL (anteriormente DIMETRONIC) y en algunas ocasiones mediante su integración junto a dichas empresas en una UTE. Sin embargo, también se observa una estrategia consistente en presentar ofertas poco competitivas en licitaciones a las que concurrían en UTEs separadas (THALES-DIMETRONIC por un lado y COBRA por otro) pero con la intención de subcontratar a COBRA en caso de que THALES-DIMETRONIC se adjudicaran estas licitaciones. Así se constata en la licitación del año 2008, antes citada (hechos 111 y siguientes), o en las licitaciones del año 2014 en las que COBRA, en UTE con otras empresas, presentó bajas muy poco competitivas, posibilitando así que fuera la UTE THALES-DIMETRONIC quien ganara las licitaciones y posteriormente subcontratara a COBRA (hechos 128 y siguientes).

Existía un acuerdo genérico entre las tres empresas para subcontratar a COBRA un porcentaje previamente pactado del 15%, lo cual se evidencia en la prueba documental contenida en el expediente: *“los acuerdos genéricos de Thaldi con Cobra, son en base a una participación genérica del 15,00 %, mejorable según las condiciones de cada Proyecto, las Técnicas que lo componen y el grupo de Socios participantes. Y se deberá determinar en cada caso”* (hecho 122).

Y ello, pese a que el precio que COBRA solicitaba por la prestación de sus servicios era muy superior al de otras empresas del sector, siendo calificado por empleados de THALES en los siguientes términos: *“...me parece un robo hacer esos servicios por ese dinero”* (hecho 140). Se ha constatado que las empresas

³⁶⁰Correos electrónicos entre D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA), D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Director General de DIMETRONIC) y D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) de 14 de marzo de 2008 con adjuntos “Acuerdo UTE LAV Valencia v1 clean.doc” y “Madrid Valenciameyutil.xls”, (folios 7378 a 7402), de 1 de abril de 2008 (folios 7432 a 7435), de 4 de abril de 2008, con adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia v2 clean.doc” (folios 7436 a 7464), de 9 de abril de 2008 con adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia_TRSS-v100408-nz.doc” (folios 7465 a 7497), recabados en la inspección de THALES y correo electrónico de 22 de abril de 2008, con asunto “Re: Acuerdo LAV” y adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia v2 clean.doc”, recabado en la inspección de COBRA (folios 5052 a 5080).

³⁶¹ Correo electrónico de 23 de septiembre de 2008 de THALES a INVENSYS (matriz de DIMETRONIC), con adjuntos “UTE Thaldi MAD-LEV ETs_PROPUESTA.doc” y “ANEXOS_REPARTO.xls, recabado en la inspección de THALES (folios 7656 a 7665) y correo electrónico interno de INVENSYS de 25 de abril de 2008, aportado por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folio 17831).

elaboraban presupuestos incluyendo mayores costes que no estaban justificados para “*cubrirnos del Palo que nos va a meter Cobra (a la espera de su oferta)*” (hecho 140).

Los acuerdos tienen un alcance prospectivo e incluyen pactos de no competencia que afectan también a otras empresas del Grupo ACS que “*pueden incordiar o mover medias*”, tal como evidencia el siguiente correo electrónico contenido en el hecho 119:

“Estimados Jesuses, siento lo ocurrido en esta oferta, donde han aparecido como “setas” empresas del grupo ACS (no del Grupo Cobra) en diferentes ofertas. Si bien es verdad, pienso que aparecen con socios y en grupos sin posibilidades de éxito de adjudicación, sí pueden incordiar o mover medias, que en un momento determinado pueden perjudicarnos.

Expuesto lo anterior, quiero en primer lugar decirles que lo siento, segundo que no era consciente de la situación ni por supuesto cómplice, y en tercer lugar que mi siguiente actuación es hablar con <Presidente del Grupo ACS Industrial> y contarle la situación.

Dicho lo anterior, me gustaría sin prisa pero sin pausa, en las próximas semanas hablar de la estrategia a futuro c/s empresas del Grupo ACS. Ruego me digáis algo y que hablemos en unos días sobre este asunto. Que os parece la semana del 09 al 12 de marzo, para almorzar juntos?”.

También incluyen pactos para compensar desajustes en los porcentajes de participación en la alianza, tal como se pone de manifiesto en el hecho 135 de la presente resolución:

“Le dije a su jefe (M.a. Mtnez Anguita, D.G. Cobra Ferrocarriles) hace unos días/semanas que no podíamos tenerles como subcontrata en este contrato, y que los aprox 300K por año (2 años, 600 K en total) se los compensaríamos en otro sitio (obra/mantenimiento) que ya le diría donde (aún no lo he concretado con Jesús <Presidente y Consejero Delegado de THALES> ni Fernando <Director General Proyectos y Servicios de THALES>” (subrayado añadido)

En los hechos queda acreditado que las subcontrataciones en ocasiones obedecían a la necesidad de devolver favores entre las empresas: “*existe un compromiso entre Dimetronic y Cobra, para subcontratar los trabajos de instalaciones de esta obra Dimetronic a Cobra, a cambio de gestiones realizadas por Cobra, a petición de Dimetronic para FGC*” (hecho 127).

Estas tres empresas adoptaron acuerdos de reparto a licitaciones convocadas por ADIF entre los años 2008 a 2016 que se relacionan en el **anexo 9** de la presente resolución.

▪ **El papel de BOMBARDIER, ALSTOM y CAFS**

Tras la valoración de la prueba recabada en este expediente, esta Sala considera también suficientemente acreditado que las empresas ALSTOM, BOMBARDIER

y CAFS se incorporaron a la alianza estratégica descrita en los apartados anteriores.

– ***La modificación en el método de licitación de ADIF y su impacto en el incremento de potenciales competidores***

En el año 2011 se produjo un hecho relevante que afectaría en lo sucesivo al método de licitación empleado por ADIF.

En la licitación de Línea alta velocidad Madrid-Levante se introdujo un modelo de financiación público-privado, que, entre otras cuestiones, implicaba dar un mayor valor al componente económico de las ofertas presentadas en detrimento del componente técnico, quedando los porcentajes de evaluación como siguen: 25% la parte técnica y del 75% la económica (hasta ese momento el 75% de valoración solía corresponder a la parte técnica y el otro 25% a la parte económica).

Este cambio a favor de la parte económica de la oferta favoreció que en esta licitación resultaran adjudicatarias por primera vez ALSTOM y CAFS, que concurren en UTE con EMTE S.L.U. e ISOLUX INGENIERIA S.A., con una baja del 37,16%, hecho inédito hasta entonces³⁶².

La modificación del método de licitación desde el año 2011, por cuanto implicaba un incremento de los potenciales competidores, supuso a su vez un cambio en el patrón de conducta de THALES y DIMETRONIC para acceder a las siguientes licitaciones.

Si hasta ese momento la instrumentación del acuerdo entre THALES y DIMETRONIC se formalizó constituyendo UTEs y con la participación de NOKIA y COBRA como subcontratista o excepcionalmente formando parte también de la UTE, en marzo de 2012 THALES y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) se plantearon otras alternativas para “asegurar el tema”, tal y como se pone de manifiesto en comunicaciones internas de THALES de 23 de marzo de 2012 (hecho 22):

“<Directivo de DIMETRONIC> me dice que a ver si la semana que viene podemos cerrar el reparto. En principio lo planteamos como UTE, pero le he dejado ver la posibilidad de tuviéramos que presentarnos de otras formas por si hubiera que asegurar más el tema, no le ha parecido mal, siempre que se respeten los acuerdos de reparto que acordemos. Mueve ya el tema con J. Guzmán y luego cerramos él y yo los detalles ¿o quieres que lo trate yo directamente con él? Hablamos... pues también hemos hablado de las señales de Alb-Ali”. (subrayado añadido)

En febrero y noviembre de 2013, THALES y SIEMENS RAIL no se presentaron juntas en UTE a las licitaciones “*Implantación del ancho estándar en el corredor mediterráneo, Tramo: Castellbisbal-Murcia, subtramo: Castellbisbal-Tarragona-Nudo de Vilaseca. Instalaciones de seguridad y comunicaciones*”, adjudicada a la UTE de DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y BOMBARDIER con una baja

³⁶² Información aportada por ADIF en el Expte. S/DC/0557/15 NOKIA e incorporada a este expediente sancionador (folios 22013 a 22026).

del 27% y donde THALES acudió en solitario con una baja del 15,20% y “Obras de ejecución del proyecto de construcción para la implantación del ancho estándar en el corredor mediterráneo. Tramo Castellbisbal–Murcia. Subtramo Almussafes–Valencia–Castelló de la Plana. Instalaciones de seguridad y comunicación”, donde THALES fue en UTE con BOMBARDIER ganando la licitación, con una baja del 25%, y SIEMENS RAIL concurre en solitario con una baja del 5%.

– **La incorporación a la alianza de ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS**

Esta Sala considera acreditado que la incorporación de ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS a la alianza previa de THALES y DIMETRONIC se produjo en el marco de este cambio de la situación del mercado de las licitaciones.

La operativa general de la alianza estratégica no cambia, si bien a partir de ese momento SIEMENS RAIL y THALES ya no se presentan siempre en UTE, sino también en solitario o junto con alguna de las otras empresas que forman parte de los acuerdos, teniendo en cuenta además que los importes de licitación y la complejidad técnica de esas licitaciones son sensiblemente inferiores a las que hasta esa fecha se habían convocado.

Entre diciembre de 2013 y mayo de 2014, después de unos años sin licitaciones relevantes, ADIF convocó 7 grandes licitaciones para la ejecución de obras, conservación y mantenimiento de sistemas de seguridad y comunicaciones en nuevas líneas de alta velocidad, por 1.737.908.038€ y cuya vigencia se extendía en algún caso hasta 2038³⁶³. En todos los casos, las licitaciones se ajustaban al nuevo modelo de licitación antes señalado, en el que correspondía a la oferta económica el 75 % de los puntos, frente al 25 % de la oferta técnica.

Según se desprende del relato de hechos probados, **ALSTOM y BOMBARDIER se incorporaron a la alianza en el año 2014**, con ocasión de este bloque de licitaciones.

A partir de la licitación para el Tramo La Robla-Pola de Lena del corredor nortenoeste (licitación 42), ALSTOM y BOMBARDIER comienzan a reducir las bajas en las ofertas económicas o a acudir a las licitaciones en UTE con alguna de las empresas integrantes de la alianza (Hechos 159 y siguientes)

La siguiente tabla muestra las ofertas presentadas a esas licitaciones:

³⁶³ Contrato de ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones de protección y seguridad de la línea de alta velocidad Madrid-Levante, tramo Monforte del Cid-Murcia y ejecución de las obras, conservación y mantenimiento para la implantación del sistema de protección del tren ERTMS centralizado distribuido en el eje atlántico, tramos Vigo-Santiago de Compostela y Santiago de Compostela-A Coruña, facilitado por ADIF en contestación al requerimiento realizado (folios 2274 a 2464 y 25151 a 25310).

Tabla 23. Ofertas presentadas a las licitaciones de 2014

LICITACIÓN	OFERENTES	BAJA	MONTO
Expte. 4.13/20505.0062 Tramo La Robla-Pola de Lena del corredor norte-noroeste. Presupuesto 56.576.208€	ANSALDO-INABENSA	16,7%	47.136.575 €
	CAFS-REVENGA	49,7%	28.457.822 €
	ALSTOM -ISOLUX	3,0%	54.878.921 €
	BOMBARDIER	2,5%	55.178.775 €
	THALES-SIEMENS RAIL	4,1%	54.256.583 €
Expte. 4.13/20505.0059-OM 001/14 Corredor mediterráneo Madrid- Barcelona-frontera francesa. Tramo Vandellós-Camp de Tarragona. Presupuesto de 95.546.520€.	THALES-SIEMENS RAIL	13,7%	82.422.342 €
	ALSTOM-BOMBARDIER- INDRA	4,9%	90.875.516 €
	CAFS-FCC-REVENGA	14,7%	81.515.072 €
Expte. 4.14/06800.0001 Antequera-Granada. Presupuesto 200.514.137€	THALES-SIEMENS RAIL	14,0%	172.442.158 €
	ALSTOM-BOMBARDIER- INDRA	3,8%	192.894.600 €
Expte. 4.14/06800.0103 Tramo Olmedo-Ourense; y conservación y mantenimiento tramo Ourense-Santiago del corredor norte noroeste. Presupuesto 609.019.766€.	THALES-SIEMENS RAIL	30,3%	423.079.331 €
	ALSTOM-BOMBARDIER- INDRA	15,7%	513.445.525 €
Expte. 4.13/06402.0103 Corredor norte-noroeste Tramos Valladolid-León y Venta de Baños- Burgos. Presupuesto 361.146.516€	THALES-SIEMENS RAIL	3,7%	347.747.707 €
	ALSTOM-BOMBARDIER- INDRA	6,1%	339.175.709 €
Expte.4.14/06800.0002 Madrid-Levante, Tramo Monforte del Cid-Murcia. Presupuesto 155.783.559€	THALES-SIEMENS RAIL	5,5%	147.215.464 €
	ALSTOM-BOMBARDIER- INDRA	14,2%	133.662.294 €
	CAFS, FCC y REVENGA	17,6%	128.250.737 €
Expte.4.14/20830.0003 Madrid-Extremadura/frontera portuguesa. Tramos: Cáceres- Badajoz y Plasencia-Cáceres. Presupuesto 259.321.333€.	THALES-SIEMENS RAIL	15,08%	220.190.745 €
	ALSTOM-BOMBARDIER- INDRA	36,6%	164.452.638 €

Este cambio en la tendencia de las ofertas de ALSTOM y BOMBARDIER, y su justificación a través de un concierto con las empresas que ya integraban la alianza estratégica antes descrita, se pone de manifiesto por CAFS, que considera que la creación de UTEs formadas por las citadas empresas responden más a un criterio de oportunidad que a razones objetivas de competitividad. Así lo señala en un correo electrónico de 13 de febrero de 2014, señalando que las ofertas de ALSTOM, BOMBARDIER, THALES y SIEMENS RAIL estaban coordinadas entre sí:

“evidente el pacto entre ALSTOM, BOMBARDIER y THALES-SIEMENS RAIL, cuyas bajas mínimas (del 2, 3 y 4%) son inéditas en el sector en los últimos diez años”.(hecho 160)

También ha quedado acreditado que **a partir de 2015 CAFS se incorporó a los acuerdos.**

La participación de CAFS se considera por primera vez probada en la licitación del Eje Atlántico, convocada el 7 de abril de 2015, con un presupuesto máximo de licitación de 56.793.454€³⁶⁴, celebrándose el 27 de abril de 2015 una reunión entre ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL para presentar oferta a través de una UTE, acordando que sus miembros debían “*pedir oferta a todos de todo*”, incluyendo también a BOMBARDIER y THALES, integrando tecnología de estas dos empresas³⁶⁵.

Así, el 1 de junio de 2015 ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL suscribieron un Convenio de colaboración para la licitación del Eje Atlántico, en el que se identificaba a THALES y BOMBARDIER responsables de llevar a cabo las tareas de integración de sistema y diseño de ingeniería de determinados aspectos de la obra³⁶⁶.

Es decir, al especificarse por las empresas que formaban la UTE los trabajos a realizar por dos empresas ajenas al convenio, ya tenían en cuenta que determinadas actuaciones las realizarían otras empresas, en concreto, THALES y BOMBARDIER, que presentaban para dicha licitación también oferta en UTE, siendo ésta de cobertura. Así se corrobora por la información facilitada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado y también por la información recabada en la inspección de CAFS en relación con el acto de apertura de 2 de julio de 2015, confirmándose la presentación de 2 ofertas a esta licitación: la de la UTE de THALES y BOMBARDIER por un importe de 53.428.598,79€ (baja del 5,92%) y la de la UTE de ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL por un importe de 52.238.607,82€ (baja del 8,02%)³⁶⁷.

En esa misma fecha hubo una reunión entre ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, SIEMENS RAIL y THALES, presidida por D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS)³⁶⁸ y otra posterior el 15 de julio de 2015, con representantes de estas mismas empresas y presidida igualmente por D. Francisco Travieso Mateo³⁶⁹. Finalmente, el 31 de julio de 2015 fue adjudicada esta licitación del Eje Atlántico a la UTE de ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL,

³⁶⁴ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25151 a 25310).

³⁶⁵ Anotaciones y correo electrónico interno de CAFS de 27 de abril de 2015, con asunto “resumen reunión ERTMS EJE ATLÁNTICO”, recabados en la inspección de CAFS (folios 5794 y 5860) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40581 a 40611).

³⁶⁶ “Acuerdo interno UTE Eje Atlántico_Alstom_Siemens_CAFS.pdf” de 13 de julio de 2015, recabado en la inspección de CAFS (folios 14181 a 14210).

³⁶⁷ Correo electrónico interno de CAFS de 2 de julio de 2015 con asunto “Apertura Eje Atlántico-ERTMS N1”, recabado en la inspección de CAFS (folio 15350) e información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25151 a 25310).

³⁶⁸ Nota de calendario “Reunión Siemens, Alstom, Thales, Bombardier, CAFS” de 2 de julio de 2015, recabada en la inspección de CAFS (folio 14486).

³⁶⁹ Nota de calendario “Reunión Técnicas (Siemens, Thales, Bombardier, Alstom)” de 15 de julio de 2015, recabada en la inspección de CAFS (folio 14487).

ampliándose posteriormente el periodo inicial de ejecución de las obras hasta el 12 de abril de 2018 y el del mantenimiento hasta el 12 de enero de 2038³⁷⁰.

Pasan así a presentarse ofertas en UTE de SIEMENS RAIL con CAFS, con BOMBARDIER, con ALSTOM y CAFS, y de THALES con BOMBARDIER, que de ningún modo están justificadas por su incapacidad para concurrir individualmente o por cuestiones técnicas, sino que respondían, como ha reconocido SIEMENS³⁷¹, al reparto previamente acordado por estas empresas y no a necesidades técnicas, y, sobre todo, con una reducción de las bajas presentadas.

Esta participación se ha acreditado también en otras licitaciones.

Es el caso de la licitación de los tramos L'Hospitalet de Llobregat-Mataró de la línea R1 de la red de cercanías de Barcelona iría BOMBARDIER en UTE con ALSTOM, con una baja del 5,39%, mientras que CAFS se presentó en UTE con EMTE con una baja aún más reducida del 2'60% y SIEMENS con THALES, con una baja del 1%³⁷².

Es en ese contexto que el departamento de ofertas de SIEMENS RAIL realizó los cálculos sobre el coste que conllevarían los trabajos relativos a esta licitación, con una previsión de horas de ingeniería de 28.487, incluyendo 6.000 horas adicionales a las inicialmente previstas, 21% sobre el total, sumando al día siguiente otras 5.000, incrementando el número total de horas de ingeniería a 33.487 y 1.000 horas más de dedicación del jefe de obra y se incrementaron los riesgos del 6% al 8%, produciendo todo ello un importante incremento de costes, al que la propia SIEMENS RAIL no encuentra justificación³⁷³.

Y también en la licitación de Gavá-Castelldefels, en la que BOMBARDIER concurre en UTE con SIEMENS, resultando adjudicataria, a pesar de ser una licitación de menor importe y requerimientos técnicos exigidos y en la que el resto de las empresas, entre ellas CAFS, presentaron ofertas en solitario, eso sí, con bajas muy próximas entre sí: THALES fue la que menos esfuerzo económico hizo con una baja del 3,16%, CAFS del 4,47% y ALSTOM del 5,90%³⁷⁴.

En relación con esta licitación, se han recabado varias anotaciones manuscritas en la sede de BOMBARDIER.

En la primera de ellas se hace referencia a los asuntos a tratar: “bajas finales a ADIF y bajas socios” (hecho 185):

³⁷⁰ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25151 a 25310).

³⁷¹ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folios 35230 a 35235 y 40390 a 40392)

³⁷² Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25311 a 25477).

³⁷³ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folios 17635 a 17660 y 40612 a 40616).

³⁷⁴ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26481 a 26639).

Imagen 20. Reunión cierre UTE Bombardier-Siemens

SEMANA 05 SEPT / 09 SEPT
05/09/2016
REUNIÓN CIERRE UTE BT-SI
Bajas finales a ADIF, y bajas sociales
Acuerdo de consorcio con AVELOS
Se quita la denuncia del concurso y
el no haberlo comido.

En la segunda de ellas se indica la necesidad de revisar “el reparto con bajas”³⁷⁵:

Imagen 21. Ofertas licitación Gavá-Castelldefels

06/09/2016
* Finales oferta Gavá-Castelldefels a ADIF
pendiente recibir de Siemens:
- Copia escaneada oferta presentada
- Copia escaneada justificante de la
oferta presentada
pendiente:
- As Bid
- Revisar reparto con bajas

Las empresas SIEMENS RAIL, BOMBARDIER, ALSTOM, THALES Y CAFS presentaron ofertas a esta licitación.

³⁷⁵ Anotaciones manuscritas recabadas en la inspección de BOMBARDIER (folio 35891).

Algo similar, aunque en este caso CAFS vuelve a concurrir en UTE, se produce en la licitación Hernani-Irún, a la que con un presupuesto de licitación de poco más de 14 millones €, SIEMENS y CAFS concurren en UTE y ganaron la licitación presentando una oferta con una baja del 5,80%, y en ese caso fueron ALSTOM y BOMBARDIER las que concurren en solitario, con bajas muy similares del 3 y 3,89%, respectivamente, no presentándose THALES que, sin embargo, sí se presentó a la licitación relativa a la estación de Irún, de presupuesto similar (14,9 millones de euros) y convocada en la misma fecha que ésta, que ganó con una baja del 9,06%, mientras que la oferta presentada por ALSTOM repetirá porcentaje de baja, el 3%, la de BOMBARDIER fue del 2%, la de SIEMENS RAIL de 5,85% y también CAFS de 6,5%, muy similares a la que habían presentado conjuntamente en UTE en la licitación Hernani-Irún³⁷⁶.

En unas anotaciones recabadas en la inspección de BOMBARDIER, se especifica la estrategia a seguir ante una importante licitación pendiente de convocar, referente al tramo la Encina-Xàtiva-Valencia³⁷⁷, con un presupuesto estimado de 299 millones €, de los que 166 correspondían al PEC (presupuesto de ejecución) y 133 al mantenimiento, planteando 2 escenarios: uno si BOMBARDIER iba en UTE con ALSTOM, liderando al 55% la UTE y los RBC'S (Radio Block Center) serían para ellos y los enclavamientos para ALSTOM, mientras que si formaba la UTE con SIEMENS sería al revés (hecho 189):

Si BT-Alstom: BT liderada 55% =
RBC's para nosotros
Caucho para Alstom, Enclavam. AVE

Si BT-Siemens:
RBC's → Siemens
Enclavamientos AVE → BT; Si, no tiene

Esta licitación sufrió diversos retrasos, convocándose en agosto de 2018, con un importe de licitación de 294.474.392,01 €. En esas fechas ya se había incoado

³⁷⁶ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26050 a 26348).

³⁷⁷ Redacción de los proyectos constructivos, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control del tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, sistema de suministro de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles, instalaciones de protección y seguridad, afecciones. Tramo: Nudo la Encina-Xàtiva-Valencia del Corredor del Mediterráneo.

el expediente sancionador y las empresas que se presentaron fueron muy diferentes a las que se reflejaban en esas anotaciones.

Así, BOMBARDIER ya no concurre en UTE ni con SIEMENS ni con ALSTOM, sino con INTEL y REVENGA, la primera de ellas nueva en este mercado, con una baja del 22,08%.

ALSTOM también presentó oferta en UTE con INDRA, con una baja del 19,65%; SIEMENS RAIL con FCC con una baja del 22,56% y THALES con CAFS siendo a la postre los ganadores, con una baja del 18,17%³⁷⁸:

Tabla 24. Bajas presentadas

FECHA ENTREGA:

09/10/2018

4.18/20830.0227 (Xátiva-La Encina)

OFERTAS	IMPORTE	BAJA
THALES-CAFS	240.959.753,28	18,17
ALSTOM-INDRA	236.613.405,12	19,65
BOMBARDIER-INTEL-REVENGA	229.454.446,25	22,08
SIEMENS RAIL-FCC	228.044.491,52	22,56
ANSALDO-SICE-ENYSE	255.953.921,48	13,08

Asimismo, consta acreditado que el 7 de noviembre de 2017 se reunieron D. Leopoldo Olea Muriel (SIEMENS), D. Fernando Ortega Díaz (GTS SPAIN de THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Francisco Travieso Mateos (CAFS) en relación con la licitación Torrelavega-Santander

En esta reunión se señaló también la necesidad de que ALSTOM y THALES presentaran sendas ofertas de cobertura, planteando THALES presentar también oferta a la licitación, convocada por procedimiento negociado sin publicidad, relativa al “Mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la Línea Madrid-Barcelona-Figueres, tramo Lleida-Barcelona Sants-Figueres”, a pesar del acuerdo alcanzado para no competir por el mantenimiento en aquellas licitaciones que había ganado con SIEMENS RAIL³⁷⁹.

³⁷⁸ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 43640 a 44043).

Todos estos indicios probatorios sobre la incorporación de ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS a los acuerdos previos en su momento iniciados por ALCATEL (THALES) y DIMETRONIC (SIEMENS) son concordantes con las declaraciones contenidas en la solicitud de clemencia presentada por SIEMENS.

SIEMENS afirma que se sumaron a la alianza nuevas empresas con el fin de repartirse estas licitaciones, incorporándose en 2014 las empresas ALSTOM y BOMBARDIER.

En su declaración de clemencia, SIEMENS ha señalado que la existencia de acuerdos para proyectos nuevos de construcción y mantenimiento entre SIEMENS, THALES, CAF SIGNALLING, ALSTOM y BOMBARDIER, implicaban un reparto de los proyectos de los que se tenía conocimiento en aquel momento. El reparto se realizaría conforme a las siguientes cuotas de mercado: THALES: 30%; SIEMENS 30%; CAFS, ALSTOM Y BOMBARDIER: 40% (folios XX).

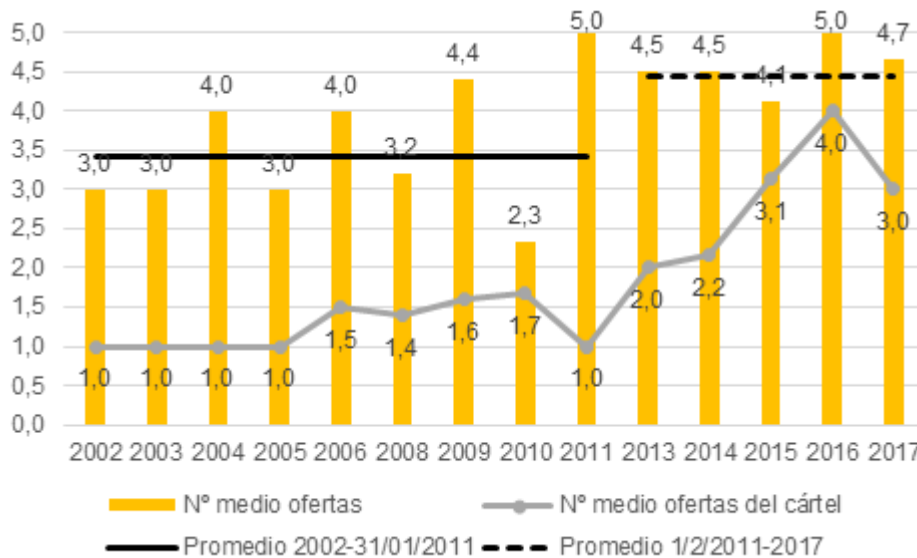
A juicio de esta Sala, de todo lo expuesto se depende con claridad la concurrencia de los requisitos de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE.

Adicionalmente, y sin perjuicio de que nos encontramos ante una infracción por el objeto, es preciso reseñar que la incorporación de estas tres empresas a la alianza previa, como consecuencia de los cambios introducidos en el método de licitación, se acredita a través de un análisis concreto de los cambios en el patrón de las ofertas presentadas por las empresas involucradas.

Tal y cómo muestra el siguiente gráfico, con anterioridad a 2011 el número medio de ofertas realizadas en cada licitación se situó en 3,4 ofertas por licitación y no mostró apenas variabilidad entre un año y otro.

Tras la introducción del nuevo modelo de financiación y la modificación de los criterios de selección que conllevó, se observa un aumento importante del número medio de ofertas realizadas en las licitaciones, que se situó en 4,4 ofertas por licitación. Además, se observa durante este segundo período años de mayor concurrencia a las licitaciones, que en algunas ocasiones superó incluso los 7 oferentes:

Gráfico 1. Evolución del promedio de ofertas realizadas en licitaciones con al menos dos ofertas, 2002-2017



Tomando únicamente las 52 licitaciones que se desarrollaron desde febrero de 2011 y analizando la relación entre el grado de concurrencia de estas empresas a las licitaciones y las bajas resultantes en las licitaciones afectadas, con un importe total de 3.183.934.254,95€ que fueron adjudicados por 2.582.282.407,76€ (es decir, con una baja promedia de 18,9%), recibieron un total de 145 ofertas, de las cuales 92 fueron ofertas presentadas por las empresas incoadas.

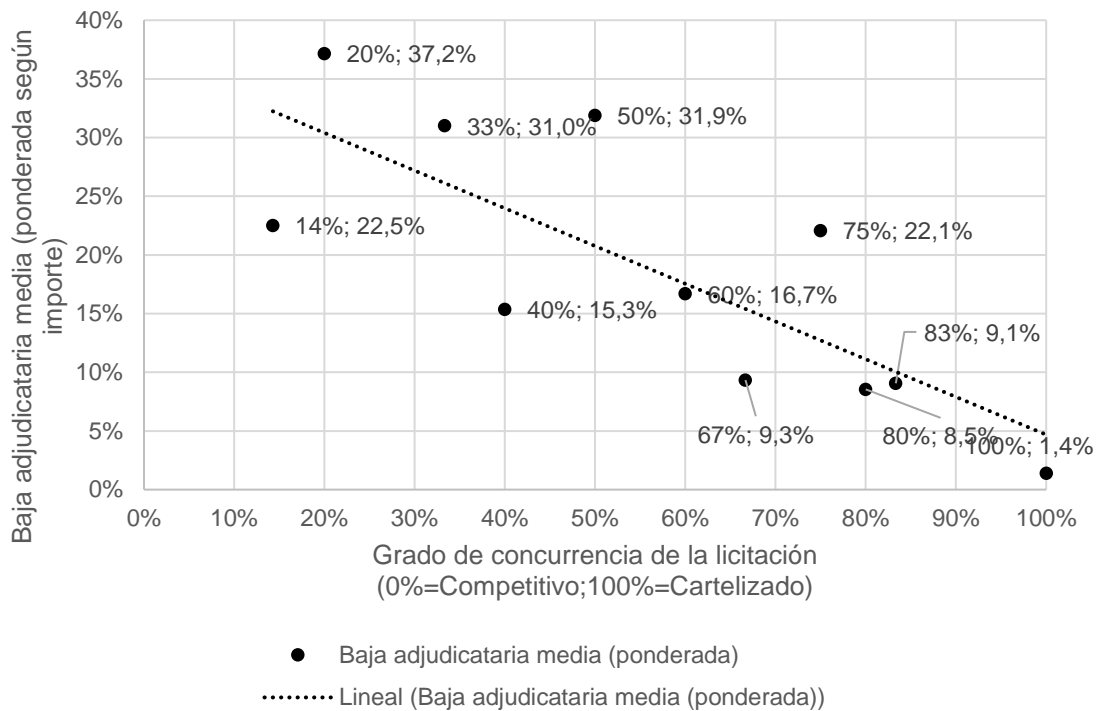
El resultado de analizar las bajas adjudicatarias en base al grado de concurrencia de estas empresas a las licitaciones posteriores a febrero de 2011 se recoge en el siguiente gráfico³⁸⁰:

Gráfico 2. Relación entre el grado de concurrencia y la baja adjudicataria en las licitaciones posteriores a febrero de 2011

(% grado de concurrencia; % baja adjudicataria)

³⁸⁰ Para hacer este análisis se han utilizado las licitaciones desde febrero de 2011 (incluye 52 licitaciones).

Para obtener el gráfico se ha seguido la siguiente metodología. En primer lugar se calcula el grado de concurrencia para cada licitación como el porcentaje de ofertas presentadas por las empresas que forman parte del acuerdo respecto del total de ofertas presentadas en la licitación. Tras obtener este grado de concurrencia para cada licitación, se calcula la baja adjudicataria media ponderada por cada nivel de concurrencia. Y la relación entre ambas variables es la que refleja el gráfico. Dada la heterogeneidad de las licitaciones en cuanto a los importes a adjudicar, se han ponderado las distintas licitaciones según sus importes para respetar la distribución de los datos y evitar asignar excesiva importancia a las bajas adjudicatarias de licitaciones de escasa dimensión.



Nota: Dada la heterogeneidad de las licitaciones en cuanto a los importes a adjudicar, se han ponderado las distintas licitaciones según sus importes para respetar la distribución de los datos y evitar asignar excesiva importancia a las bajas adjudicatarias de licitaciones de escasa dimensión.

Existe una clara relación negativa entre el grado de concurrencia entre los oferentes que participan en una licitación y el nivel de la baja por el que finalmente es adjudicado el proyecto. En aquellos casos en los que las empresas del acuerdo no consiguieron controlar más de un tercio de las ofertas realizadas en las distintas licitaciones, las bajas adjudicatarias se situaron sistemáticamente en valores relativamente altos y superiores al 20%.

Conforme aumenta el grado de participación de las empresas del acuerdo, las bajas adjudicatarias medias caen hasta cifras próximas a 0. Así, cuando las empresas del acuerdo controlan en torno al 80% de las ofertas realizadas, se observan bajas adjudicatarias medias de entre 8,5% y 9,1%. En el caso más extremo, en el que las empresas controlan el 100% de las ofertas, las bajas adjudicatarias medias son prácticamente nulas y se sitúan en torno al 1,4%. La existencia de una relación inversa entre el grado de concurrencia y el nivel de la baja adjudicataria se mantiene incluso si se toma como referencia la totalidad de las licitaciones afectadas por las empresas o se eliminan de la muestra aquellas licitaciones consistentes en negociaciones bilaterales entre la Administración y el oferente. En ambos casos, el único resultado es una reducción de la pendiente de la línea de tendencia que une las bajas adjudicatarias medias y el grado de concurrencia, pero que en ningún caso invierte la relación entre las dos variables.

Este patrón que se observa se explica a través del acuerdo entre las empresas para coordinar sus ofertas.

En relación con este análisis sobre el comportamiento de las empresas, que en lo que se refiere a la incorporación a la alianza de ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS confirma el cambio en la tendencia de presentación de ofertas a las licitaciones, las empresas han venido señalando que el análisis realizado no indica de manera individualizada las fuentes utilizadas, pues no se detallarían las licitaciones concretas que se han tenido en cuenta para su realización.

Sin embargo, esta alegación no puede prosperar.

Por un lado, el análisis de efectos realizado por la DC evalúa el impacto del grado de afectación de los acuerdos en el mercado, que mide la proporción de empresas que forman parte de los acuerdos que se presentaban a los distintos concursos respecto del total de empresas participantes. A pesar de que no se señale de manera explícita, **este análisis hace referencia a todas las licitaciones analizadas en el expediente**, y, por lo tanto, se tienen en cuenta las 82 licitaciones afectadas por la conducta investigada.

Es necesario señalar que **las 11 observaciones consideradas en la gráfica del párrafo 556 no son 11 licitaciones individuales**, sino que se trata de la baja adjudicataria media (ponderada) para cada grado de acuerdo. **Para calcular dichas medias se han tenido en cuenta todas las licitaciones afectadas desde febrero de 2011**, y precisamente por tener en cuenta todas esas licitaciones, los resultados del análisis permiten extraer conclusiones generales.

Por otro lado, las empresas afirman que el análisis compara licitaciones muy diferentes y no comparables. Así, el análisis realizado no tendría en cuenta las características de las licitaciones al realizar la comparación. Según estas empresas, un análisis adecuado habría diferenciado entre las licitaciones en las que se concurre en forma de UTE y de forma individual; entre licitaciones relativas a la señalización y las licitaciones relativas a la comunicación; entre licitaciones de líneas de alta velocidad con licitaciones de líneas convencionales; y, finalmente, entre licitaciones a través de procedimientos abiertos con licitaciones negociadas sin publicidad.

En respuesta a ello, cabe indicar que la DC no se ha limitado únicamente a comparar las bajas medias adjudicatarias de las empresas pertenecientes a los acuerdos con las empresas que no pertenecieron al mismo, sino que **realizó un segundo análisis en el que se prueba que existe una relación inversa entre la proporción de ofertas controladas por las empresas que forman parte del acuerdo y el nivel de las bajas de las ofertas finalmente aceptadas**.

Además, para reducir el impacto de los factores señalados (heterogeneidad de las licitaciones, evaluación multicriterio de las ofertas y actuación de las empresas en la totalidad de la muestra de licitaciones analizadas) **el análisis de la DC introduce algunas correcciones**.

En primer lugar, la definición del indicador referido al grado de control que las empresas ejercieron sobre un concurso permite esquivar las dificultades introducidas por la actuación generalizada de las empresas en las licitaciones

analizadas. La muestra de licitaciones analizadas no contiene observaciones que puedan suponerse competitivas, puesto que las empresas habrían actuado en todas ellas, pero al tener en cuenta la proporción del total de ofertas que realizaron, se puede aproximar la situación contrafactual competitiva contraponiendo aquellas licitaciones con menor grado de acuerdo frente a aquellas con mayor grado de acuerdo.

En segundo lugar, se consideran las licitaciones llevadas a cabo a partir de febrero de 2011. Esto se debe a que esa es la fecha en la que se introdujo un nuevo modelo de financiación público-privado. Este nuevo modelo aumentó la ponderación que recibían los aspectos económicos de las ofertas presentadas, lo que creó una relación más directa entre las bajas presentadas por las empresas que concurren en cada licitación y la oferta finalmente aceptada por la administración. Además, este aumento de la ponderación de los aspectos económicos en la evaluación de las ofertas reduce la distorsión que podría generar la heterogeneidad entre licitaciones y la complejidad técnica y cualitativa de las mismas.

Aplicando estas dos correcciones, la CNMC pudo analizar la relación entre el grado de afectación de los acuerdos y las bajas adjudicatarias posteriores a 2011. La gráfica número XX demuestra que **existe inequívocamente una relación negativa entre el grado de afectación de los acuerdos entre los oferentes que participan en una licitación y el nivel de la baja por el que finalmente es adjudicado el proyecto.**

En conclusión, a pesar de utilizar licitaciones no homogéneas en su análisis, las correcciones incluidas por la CNMC permiten extraer conclusiones válidas sobre la existencia y la dirección del impacto de los acuerdos en el mercado.

Como se analiza a continuación, todos estos acuerdos han tenido por objeto restringir la competencia en los procedimientos de contratación pública en beneficio de las empresas incoadas y en perjuicio del resto de empresas que operan en los mercados afectados y de la propia administración pública al verse reducida o eliminada la presión competitiva en un procedimiento que persiguen precisamente la competencia entre los distintos licitadores.

A través de los citados elementos probatorios es posible determinar la existencia de acuerdos entre las empresas en el sentido de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE.

▪ **Conclusión**

Puede concluirse por tanto que se ha acreditado la existencia de un acuerdo entre las empresas incoadas que ha afectado a un total de 82 licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de

comunicaciones (fijas y móviles) y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales ferroviarias, desde julio de 2002 hasta diciembre de 2017 (ver **anexo 9** de la presente resolución).

Los acuerdos quedan acreditados a través de los siguientes elementos probatorios:

- **Acuerdos formales entre las empresas que contienen estipulaciones destinadas al reparto de las licitaciones.** Se trata de acuerdos escritos en el marco de las alianzas. A modo de ejemplo, cabe citar los sucesivos MoUs suscritos entre THALES y DIMETRONIC entre los años 2003 a 2006, de los que también participó SIEMENS; los documentos sobre el acuerdo del año 2014 entre NOKIA, THALES y DIMETRONIC, que comprendía la alianza de estas empresas para acudir a todas las licitaciones que fueran convocadas en ese año; o los acuerdos formales de subcontratación de COBRA del año 2008 como alternativa a la integración de esta empresa en una UTE con THALES y DIMETRONIC, pero manteniendo *de facto* los mismos derechos que le correspondería como miembro de una eventual UTE.
- **Comunicaciones entre las empresas en las que se hace clara alusión a los acuerdos.** Las comunicaciones entre las empresas han sido constantes durante los años de duración de la conducta, fundamentalmente a través de medios electrónicos. En estas comunicaciones es habitual el empleo de los términos ‘acuerdo’ y ‘pacto’, e incluso se llega a hablar de ‘pacto entre caballeros’ (hecho 46). Más allá de la terminología usada por las empresas, es precisamente en estas comunicaciones donde se observa con mayor claridad la finalidad última de los acuerdos, tal como veremos en el apartado siguiente de esta resolución.
- **El comportamiento poco racional en determinadas licitaciones por parte de las empresas.** La presentación de ofertas poco competitivas por parte de empresas competidoras, la existencia de subcontrataciones cruzadas para asegurar la participación en el mayor número de licitaciones y bajo un reparto fijo y prefijado del 50% o las alianzas permanentes sin atender a la verdadera capacidad de las empresas, son conductas que acreditan por sí mismas la existencia de estos acuerdos ilícitos. No hay una justificación objetiva, como se verá en el apartado siguiente, que permita considerar que, con carácter general, este tipo de acuerdos persiguieran una finalidad procompetitiva.
- Todo ello confirma la declaración de **clemencia** que pone de manifiesto que estas alianzas y el comportamiento poco competitivo de las empresas en algunas licitaciones obedecen a acuerdos para repartirse los contratos que son objeto de análisis en este expediente, habiendo una clara concordancia entre la información aportada por el solicitante de clemencia y la prueba documental recabada en las inspecciones de las empresas y en los requerimientos de información realizados por el órgano instructor.

c. El objeto restrictivo de la competencia

Algunos tipos de coordinación entre empresas revelan un grado de nocividad para la competencia suficiente para ser calificados de restricción por el objeto, de modo que es innecesario examinar sus efectos. Se trata de aquellas formas de coordinación entre empresas que pueden considerarse, por su propia naturaleza, perjudiciales para el buen funcionamiento del juego de la competencia. Así lo ha señalado reiterada jurisprudencia³⁸¹. Se parte de la idea de que pueden considerarse restrictivos de la competencia por el objeto los comportamientos cuyo carácter perjudicial, según la experiencia y el conocimiento económico, esté comprobado y resulte por tanto presumible sin necesidad de acreditación expresa.

Esa misma jurisprudencia establece que para apreciar si un acuerdo o práctica concertada tiene un grado de nocividad suficiente para ser considerado una restricción de la competencia por el objeto, debe atenderse a su contenido, a los objetivos que pretende alcanzar y al contexto económico y jurídico en el que se inscribe. Al apreciar dicho contexto, se debe considerar también la naturaleza de los bienes o de los servicios afectados, así como las condiciones reales del funcionamiento y de la estructura del mercado o mercados pertinentes³⁸².

Como ha indicado el Abogado General de la Unión Europea en sus conclusiones de 5 de septiembre de 2019 en el asunto C-228/18 (párrafo 49), se trata de realizar *“un examen básico de la realidad. Simplemente se exige a la autoridad de defensa de la competencia que compruebe, con carácter ciertamente general, si se dan circunstancias jurídicas o de hecho que impidan al acuerdo o a la práctica en cuestión restringir la competencia. No hay ningún tipo común de análisis ni un grado establecido de profundidad y minuciosidad que deban seguir las autoridades al llevar a cabo tal comprobación”*.

En este análisis, si bien la intención de las partes no constituye un factor necesario para determinar el carácter restrictivo de un acuerdo entre empresas, nada impide que las autoridades de competencia o los tribunales nacionales y de la Unión Europea la tengan en cuenta³⁸³.

Las empresas han alegado a lo largo del expediente que las prácticas analizadas no pueden ser consideradas restrictivas de la competencia por su objeto toda vez que, examinado el contexto económico y jurídico del mercado relevante, debe concluirse que la presentación de ofertas a las licitaciones convocadas por ADIF mediante la constitución de UTEs o recurriendo a subcontrataciones es algo natural que vienen incentivado por los elevados requisitos tecnológicos, económicos y de cumplimiento de plazos de ejecución impuestos por ADIF.

³⁸¹ Sentencias de 11 de septiembre de 2014, MasterCard y otros/Comisión, C-382/12 P, EU:C:2014:2201, apartados 184 y 185; de 20 de enero de 2016, Toshiba Corporation/Comisión, C-373/14 P, EU:C:2016:26, apartado 26; de 2 de abril de 2020 (asunto C-228/18).

³⁸² Sentencia del TJUE de 14 de marzo de 2013 en el asunto C-32/11, Allianz Hungária Biztosító.

³⁸³ Entre otras, la Sentencia del TJUE de 11 de septiembre de 2014 en el asunto C-67/13 P Cartes Bancaires (párrafo 53).

Fundamentalmente, defienden que un operador puede verse obligado a obtener acceso a tecnologías de terceros para poder preparar y presentar una oferta, motivo por el que está justificada acudir a las estrategias señaladas. Además, COBRA y NOKIA enfatizan que, en su caso, su participación mediante UTEs y subcontrataciones se debía a que eran incapaces de presentarse en solitario a las licitaciones, toda vez que no eran competidoras de los demás participantes del cártel.

Estas consideraciones de las empresas deben ser analizadas por la Sala.

Existe una contrastada experiencia que confirma que la colusión en licitaciones públicas es una de las conductas más dañinas que puede observarse en el ámbito de la defensa de la competencia. Prueba de ello y de su especial gravedad, es que este tipo de prácticas entran dentro de la tipología de conductas que cabe calificar de cártel y para las que la ley reserva el mayor reproche sancionador.

La OCDE en su informe “Lineamientos para combatir la colusión entre oferentes” ha señalado que “la manipulación de licitaciones puede resultar especialmente dañina si afecta a las adquisiciones públicas. Este tipo de conspiraciones desvía recursos de los compradores y los contribuyentes, disminuye la confianza del público en el proceso competitivo y socava los beneficios de un mercado competitivo” (énfasis añadido)³⁸⁴.

La Guía de contratación pública elaborada por la CNC también insistió en la importancia de respetar las reglas de participación en los procedimientos públicos de contratación y advierte de que este tipo de prácticas “*afectan negativamente tanto a la competencia en los mercados de los bienes y servicios licitados como a la gestión que las Administraciones hacen de los recursos públicos*”³⁸⁵.

El TS se ha pronunciado en este mismo sentido, por ejemplo en su sentencia de 26 de marzo de 2015 (núm 2546/2013) en la que se pronuncia sobre una práctica restrictiva de la competencia en materia de licitaciones públicas sancionada por la CNC en los siguientes términos: “[r]especto de los efectos, la Sala comparte igualmente la apreciación de que a mayor coste de la obra, mayor desembolso del presupuesto público y dado que los contribuyentes soportan las consecuencias, la conducta afecta a todos los contribuyentes siquiera sea de forma indirecta”. Sostiene asimismo el Alto Tribunal en la referida sentencia que: “[e]n el supuesto de autos, la CNC realiza una aplicación razonable del principio de proporcionalidad, a la vista de las graves consecuencias que la conducta enjuiciada ha tenido para el erario público”.

Tales consideraciones jurisprudenciales deben ser aplicadas a los hechos de este expediente.

³⁸⁴ <http://www.oecd.org/competition/cartels/42761715.pdf>

³⁸⁵ COMISION NACIONAL DE LA COMPETENCIA, *Guía sobre Contratación Pública y Competencia*. Madrid, 2011

En este expediente, la prueba documental resulta suficiente para considerar acreditado el objeto anticompetitivo de los acuerdos adoptados por las empresas. El contenido de los acuerdos formales, las comunicaciones de las empresas y el patrón de comportamiento de las mismas revelan el verdadero objeto anticompetitivo de los mismos, cuyos rasgos principales son los siguientes:

- Se trata de **acuerdos de carácter prospectivo** que afectan a licitaciones cuya convocatoria es conocida por las empresas pero también a aquellas sobre las que todavía no hay constancia de su convocatoria ni, lógicamente, de las concretas condiciones de participación que contendrán sus pliegos.
- Se fijan **porcentajes de reparto sin atender a la concreta prestación de las empresas** en los contratos y a la **capacidad** de éstas para acometer dicha prestación.
- Hay una **dinámica de compensaciones** para conseguir mantener el equilibrio de los porcentajes de asignación prefijados, a través de asignaciones de contratos futuros, de las subcontrataciones o a través de la renuncia a participar en determinadas licitaciones.
- Hay una clara **voluntad de ocultar los acuerdos** a la administración licitadora y a las otras empresas del sector competidoras.
- Las principales estrategias de reparto, basadas en la simulación de una concurrencia competitiva de las licitaciones que realmente no existía se han materializado a través:
 - o el **uso instrumental de las UTEs y de la subcontratación** como subterfugio para lograr el equilibrio de los repartos.
 - o **Renuncias a presentar ofertas** a determinadas licitaciones como modo de compensación entre ellas.
 - o presentación de **ofertas de cobertura** previamente pactadas para asegurar un ganador asignado por las empresas participantes del acuerdo.
 - o el **aseguramiento del reparto** de los mantenimientos de las líneas cuya obra, construcción y mantenimiento inicial habían sido previamente repartidos entre ellas con base en los efectos de la vinculación tecnológica.
- Las **interlocuciones entre los representantes** de las empresas se hacían a través de correo electrónico de manera constante y se realizaban al más alto nivel de representación y dirección por parte de las empresas.
- La **estabilidad de los acuerdos** resulta evidente si tenemos en cuenta la duración de los mismos y que han afectado prácticamente a todas las licitaciones convocadas por ADIF entre los años 2003 a 2017.

Los hechos acreditados permiten apreciar que las estrategias pactadas inicialmente entre THALES y SIEMENS RAIL, a la que se sumaron posteriormente las distintas empresas sancionadas en esta resolución, coordinaron sus comportamientos para repartirse 82 licitaciones durante los meses de julio de 2002 hasta diciembre de 2017. El presupuesto total de

licitación de dichas licitaciones ha ascendido a 5.498.555.148,57€, con un importe total de adjudicación de 4.769.423.211,92€. De estas 82 licitaciones, 72 han sido adjudicadas a empresas del cártel (el 87,80% del total), por un importe de 4.142.598.778,11€.

Los acuerdos se ejecutaron de manera estable, reiterada y constante durante la duración de la conducta, con distintas combinaciones de empresas, por lo que no se trata de conductas puntuales entre las empresas que pudieran obedecer a una necesidad concreta de colaborar, sino de un patrón de comportamiento arraigado en el tiempo que ha permitido a las empresas repartirse un gran número de contratos públicos en lugar de competir por ellos con la ventaja que eso hubiese supuesto para la competencia, para la administración y para la sociedad.

Tanto las reuniones presenciales como los contactos bilaterales y multilaterales entre los miembros del acuerdo se hacían a través de correo electrónico de manera constante y se realizaban al más alto nivel de representación y dirección por parte de las empresas. En el mismo sentido, del contenido y tono de las comunicaciones entre los directivos que constan en los hechos acreditados puede comprobarse la existencia de un clima de colaboración, certidumbre y confort muy elevado.

Como se ha indicado, la estrategia de reparto se configuró a través de la instrumentalización interesada y forzada de una serie de figuras jurídicas, como son las UTEs y las subcontrataciones, 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 así instrumentos jurídicos ampliamente admitidos en la práctica contractual pública y privada para obtener fines ilícitos como es el reparto de los contratos.

En lo que se refiere a la estrategia consistente en la presentación de ofertas en UTEs o mediante subcontrataciones, es claro que no supone *per se* una infracción de competencia si se cumple con el conocido como “*test de indispensabilidad*”, como se han encargado de recordar en sus alegaciones varias empresas.

Efectivamente, esta Sala reconoce que se trata de una figura asociativa habitual en los procesos de contratación pública. Pero, qué duda cabe que la utilización de estas figuras ampliamente admitidas en la práctica contractual pública y privada no justifican su utilización para cualesquiera fines anticompetitivos, para lo cual es preciso valorar su creación a efectos de las normas de competencia. 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.

Las estrategias descritas en el marco de este expediente responden a planteamientos de las empresas que, en gran medida, están orientados al mantenimiento de un *statu quo* al establecer un reparto equitativo y prefijado que

se va cumpliendo a lo largo de las distintas licitaciones y que, en ocasiones tiene como objeto declarado, respetar las cuotas de mercado de las distintas empresas existentes previas al acuerdo.

En el caso de THALES y DIMETRONIC, se ha podido acreditar que no había una necesidad de que las empresas concurrieran en UTE a un número tan considerable de licitaciones, toda vez que cualquiera de ellas disponía de la tecnología y capacidad necesaria para acometer el contrato al margen de la alianza (véase a modo de ejemplo los hechos 11, 12, 13, 14, 15, 23, 28, 31, 32, 41, 42, 43, 47, 54). La base del reparto se realizaba primariamente mediante un reparto de la tecnología de señalización a emplear en los proyectos (ETCS N1 y N2, enclavamientos, etc.), de modo que ambas empresas pudieran introducir sus sistemas tecnológicos en los proyectos ganados y al 50%, de manera equilibrada entre las partes, teniendo en cuenta la ubicación geográfica de las líneas (hechos 36, 49, 54). Una vez adjudicado el contrato de construcción de la señalización, las partes también acordaban el reparto del mantenimiento de la misma. Con el tiempo, en parte debido al cambio la configuración de las licitaciones de ADIF a partir de 2011, que daban un mayor peso a la parte económica frente a la técnica, estas empresas exploraron medios alternativos para continuar con el reparto. Así, en algunos contratos comenzaron a ofertar en solitario “*para asegurar el tema*” (hecho 23) y en otros casos se observa la concurrencia a las licitaciones mediante la presentación de ofertas de cobertura o subcontrataciones repartidas con otras empresas que operan en el sector y que se fueron incorporando al acuerdo global de reparto iniciado por THALES y SIEMENS RAIL.

En los acuerdos entre THALES, DIMETRONIC y NOKIA no hay justificación a la existencia de subcontrataciones y configuraciones de UTEs con repartos equitativos, en ocasiones basados en la cuota del mercado, en contratos en los que la solvencia técnica también se consigue a través de la respectiva carta de soporte del tecnólogo que en modo alguno supone una prestación de los porcentajes asignados por las empresas (50-50). Como ha señalado ADIF, en este tipo de contratos, que suelen ser de carácter abierto, no resulta un requisito ineludible que la prestación del servicio la lleve a cabo el tecnólogo, siendo suficiente la presentación de una carta soporte del mismo (folio 27690). Ello queda igualmente constatado en el contenido de los propios pliegos de contratación y en las manifestaciones de las empresas en las que afirman que con la citada carta resulta suficiente para acreditar la solvencia técnica (hecho 82).

Por otro lado, las propias empresas en sus comunicaciones confirman que había alternativas a la composición de estas alianzas con NOKIA. Se muestran a continuación algunos ejemplos:

- “A) Siemens va sola y subcontrata a Nokia el 49%: Lo que nos daría un volumen de 8.888.662 con un margen antes de repuestos y penalidades de 2.987.176 (33,6%) y una aportación de personal de 23.5. (MO podría aportar 13,5 y SSII 10).

B) Siemens va en UTE con Thales, (60-40) sin Nokia: Lo que nos daría una volumen de 10.457.250 con un margen antes de repuestos y penalidades de

3.745.332 (35,8%) y una cantidad de personal de 27,5. (MO podría aportar 15,5 y SSII 12) (hecho 79)

- Creo que también podríamos comenzar a poner encima de la mesa los siguientes contratos

En Feb-14 termina el mantenimiento de Telec. Móviles (actualmente lo tiene NSN) y Telemando de Energía (actualmente lo tiene Telvent) de la línea Madrid-Levante cuyo período será de Feb-14 a Nov-14, justo para unirse a nuestro contrato Telec. Fijas que termina en esa fecha. Al incorporarse el telemando de energía en la licitación y para establecer entre ambos las coberturas adecuadas de cara a un win seguro, nosotros también nos podríamos presentar, y negociar con ellos la asunción del telemando y por tanto más alcance en MAD – LEV. (hecho 91)

- Ruego mantener este acuerdo confidencialmente en este foro, ya que seguiremos pidiendo oferta a Kpachs en cada concurso.” (hecho 95)

- Siemens quiere una UTE NSN-Thales-Siemens, aunque ni NSSA ni nosotros lo vemos, son muy minoritarios, pero estaríamos dispuestos a “preservarles” su negocio en la LAV Madrid-Servilla, como subcontratistas (hecho 97)

- Según ADIF (dptos. técnicos) no debería haber más de tres o cuatro empresas que puedan pasar el corte, e intentarán aplicar objetiva y restrictivamente los criterios mínimos de solvencia que se exigen. Lo cual nos lo pone más fácil, pues seguro que Thales es una de ellas. No obstante, y dada las experiencias recientes en las licitaciones AVE con empresas tipo CAF y grupo ACS, que han pasado el corte, estoy hay que ponerlo en cuarentena, lo cual, en este segundo caso, jugaríamos a la subasta, y ahí el riesgo de no ser adjudicatarios (salvo juicios y poner en serio riesgo la rentabilidad de los contratos, ya muy ajustada en algunas líneas) es ciertamente alto, independientemente de la estrategia comercial que se siga (hecho 99)

Existían, por tanto, alternativas reales en el mercado a la alianza permanente de estas tres empresas ya que aunque fueran las empresas titulares de la tecnología instalada, los pliegos de contratación permitían salvar el requisito de la vinculación tecnológica por medio del soporte del tecnólogo cuyo valor económico, en ningún caso, se corresponde con los porcentajes de participación acordados por las empresas.

También en el caso de COBRA existían alternativas en el mercado que posibilitaban alianzas distintas a las acordadas. De hecho, hay evidencias de que COBRA acudió a licitaciones con otras empresas distintas a THALES y DIMETRONIC que posteriormente se ha comprobado que se configuraron como ofertas de cobertura. Dichas ofertas se produjeron en el marco de a los “acuerdos genéricos de THALDI con COBRA” (folios 5086 a 5089), que implicaban el compromiso de THALES y SIEMENS RAIL para subcontratar a COBRA a través de un porcentaje previamente pactado del 15% (folio 5087). Asimismo, se ha podido constatar que en ocasiones los repartos obedecían simplemente al intercambio de favores entre las empresas: “*existe un compromiso entre Dimetronic y Cobra, para subcontratar los trabajos de instalaciones de esta obra*

Dimetronic a Cobra, a cambio de gestiones realizadas por Cobra, a petición de Dimetronic para FGC” (hecho 127).

No existe, por tanto, la indispensabilidad alegada por las empresas que imposibilitara explorar otras alianzas para determinados contratos.

Por otro lado, el objeto de los acuerdos con ALSTOM, CAFS y BOMBARDIER se fundamentaba en el respeto de las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y ALSTOM junto con BOMBARDIER y CAFS se repartirían el restante 40%, por medio de la presentación de ofertas de cobertura que no están justificadas.

Examinando las ofertas presentadas se observa que existió una coordinación en la presentación de las ofertas por ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, THALES y SIEMENS RAIL de tal modo que una de las ofertas cubre a la otra, revelando el uso de la UTE como instrumento ilícito, sin que exista una necesidad de concurrir en UTE ni eficiencias derivadas de la misma que fueran trasladadas al órgano contratante.

En el ámbito judicial, también encontramos pronunciamientos sobre los perjuicios que provocan este tipo de conductas entre empresas competidoras, en particular las llamadas “coberturas” como forma de colusión en las licitaciones³⁸⁶. Tales pronunciamientos confirman la aptitud de estas conductas para restringir la competencia en los mercados en los que se producen y los efectos que de ello se derivan³⁸⁷. Es jurisprudencia reiterada que este tipo de colusión constituye una restricción de la competencia por su objeto³⁸⁸.

La ilicitud de las prácticas de “cobertura” es ampliamente conocida y, de hecho, una formación básica a los empleados sobre las normas de defensa de la competencia debería incluirlas como ejemplo de prácticas colusorias prohibidas.

También se ha acreditado que algunas alianzas no estaban justificadas por motivos de ausencia de capacidad como se observa en los hechos que describen el comportamiento de BOMBARDIER y SIEMENS RAIL en la licitación de la línea Gavà-Castelldefels (hecho 183).

De igual modo, por ejemplo, en el caso de la licitación Hernani-Irún, a la que con un presupuesto de licitación de poco más de 14 millones €, SIEMENS y CAFS concurren en UTE y ganaron la licitación presentando una oferta con una baja del 5,80%, habiendo concurrido ALSTOM y BOMBARDIER en solitario, con bajas muy similares del 3 y 3,89%, respectivamente (hecho 182).

³⁸⁶ Las coberturas se conocen en términos anglosajones como “cover quotes” insertas en prácticas de bid-rigging, también conocidas como “complementary bidding”, “courtesy bidding” o “cover bidding”.

³⁸⁷ Ver, por ejemplo, la sentencia del TGUE de 21 de febrero de 1995, en el asunto T-29/92, Vereniging van Samenwerkende Prijsregelende Organisaties in de Bouwnijverheid y STS de 30 de octubre de 2018 (1571/2018).

³⁸⁸ Sentencia del TS de 30 de octubre de 2018, recurso de casación núm. 3078/2016 y Sentencia del TGUE de 16 de junio de 2011, en los asuntos acumulados T-204/08 y T-212/08, *Mudanzas Internacionales*.

En este expediente, habiéndose constatado la existencia de prácticas consistentes en manipular licitaciones públicas a través de ofertas de cobertura, nos encontramos ante conductas que, por definición, son perjudiciales para la competencia, siendo este un elemento de gran importancia en la valoración de este tipo de comportamientos en el marco de expedientes como el que aquí se resuelve.

En definitiva, el objetivo de los acuerdos entre las empresas es claro, conservar a toda costa y por cualquier medio, las posiciones en los contratos en los que participan, con independencia de la necesidad o no de concurrir en UTE o de llevar a cabo subcontrataciones. De hecho, se ha constatado que los porcentajes de reparto de las licitaciones, en ocasiones, se establecían teniendo en cuenta la cuota de mercado de las empresas.

Estas prácticas no pueden ser consideradas lícitas y por ello la propia Asesoría Jurídica de THALES advirtió de las implicaciones que podían suponer este tipo de acuerdos (hecho 55).

El contexto en el que se han llevado a cabo las prácticas analizadas permite corroborar también esa nocividad descrita porque se han visto afectados una gran cantidad de contratos públicos cuyo régimen reglado impone una serie de normas de obligado cumplimiento destinadas, entre otros objetivos, a promover la competencia efectiva entre los licitadores.

Las conductas se han llevado a cabo entre las principales empresas que operan en estos mercados y gozan de gran experiencia en la tramitación de este tipo de procedimientos públicos de contratación por lo que conocen perfectamente las reglas y principios que rigen este tipo de procedimientos administrativos.

Por todo ello, esta Sala considera que estamos ante una infracción de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE que, por su propia naturaleza, ha restringido la competencia en el mercado afectado por la conducta y debe calificarse de infracción por objeto.

d. La calificación de la infracción como única y continuada

Es jurisprudencia reiterada que la infracción de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE puede resultar no sólo de un acto aislado, sino también de una **serie de actos o incluso de un comportamiento continuado**, aun cuando **uno o varios elementos de dicha serie de actos o del comportamiento continuado puedan también constituir por sí mismos y aisladamente una infracción de estas disposiciones**³⁸⁹.

Los tribunales han proporcionado una serie de criterios que ayudan a calificar una práctica como única y continuada, a saber:

³⁸⁹ Ver, por ejemplo, las Sentencias del TJUE de 6 de diciembre de 2012, en el asunto C-441/11P, Verhuizingen Coppens NV, para. 41; y de 24 de junio de 2015, en el asunto C-293/13, Bananas, para. 156. Ver también las sentencias del TS de 3 de marzo de 2016, rec. núm. 3604/2013; de 27 de octubre de 2015, rec. núm. 1044/2013; y de 21 de octubre de 2015, rec. núm. 1755/2013.

- i) **La identidad existente en diversos elementos de los distintos actos que integran la conducta que se considerará única:** Entre tales elementos de identidad se plantea la referida al ámbito geográfico de las prácticas consideradas los productos y servicios afectados; la de las formas de ejecución, y la de las empresas participantes, (pudiéndose tener en cuenta, además, la identidad de las personas físicas intervinientes por cuenta de las empresas implicadas)³⁹⁰.
- ii) **Proximidad en el tiempo** de los actos que integran la conducta (sin que existan saltos temporales significativos que impidan deducir la existencia de una conducta única)³⁹¹.
- iii) La existencia de un **plan global** que persigue un objetivo común.
- iv) La **contribución intencional** de la empresa a ese plan.
- v) El **conocimiento demostrado o presunto** de los comportamientos infractores por parte de los participantes.

▪ **Identidad de los distintos actos que integran la conducta**

Respecto de la identidad geográfica, la infracción centra su actuación en el territorio nacional, ámbito que viene definido por la propia delimitación geográfica de los trabajos de obra y mantenimiento objeto de las licitaciones de ADIF que, como se ha indicado en esta resolución, se convocaron a nivel nacional. A ello hay que añadir que, en el caso español, el ancho ibérico singulariza aún más este concreto sistema ferroviario. Con base en lo anterior, debe considerarse cumplido el requisito de identidad geográfica entre los diferentes actos que integrarían la infracción única.

También hay una identidad en la tipología común de servicios afectados los cuales, al igual que el ámbito geográfico, vienen definidos en los propios pliegos de las licitaciones objeto de reparto. Así, se circunscriben a la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones (fijas y móviles) y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales ferroviarias. Se cumple también por tanto la exigencia de identidad en los servicios afectados por los diferentes elementos de la infracción.

Respecto de la identidad en las formas de ejecución, el plan de las empresas ha consistido en repartirse las licitaciones públicas con el objeto de mantener un determinado *status quo* en el mercado. Con independencia del nivel en los que

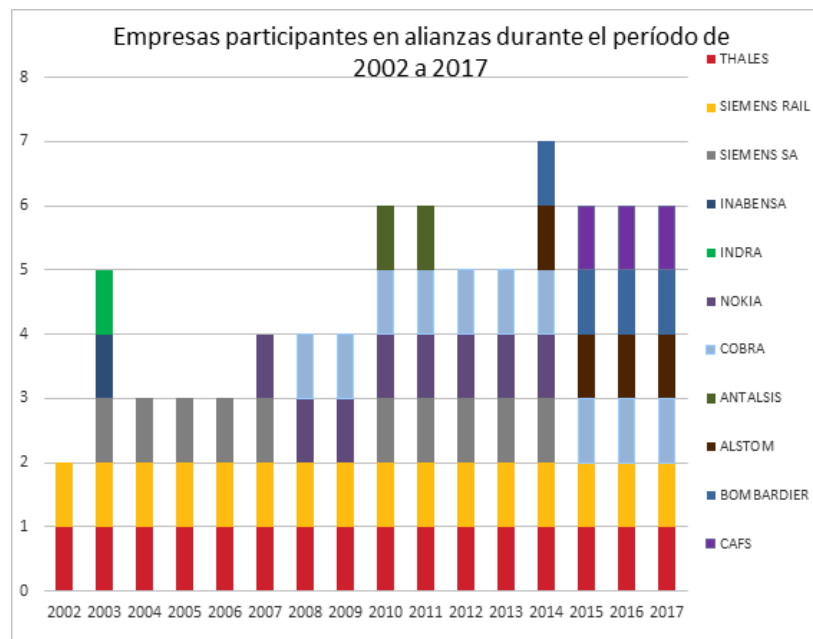
³⁹⁰ Ver, por todas, la Sentencia de la AN de 27 de febrero de 2018, rec. núm 5/2016, que tiene por objeto la resolución de la CNMC de 26 de mayo de 2016, en relación con el Expte. S/DC/0504/14 AIO.

³⁹¹ Ver la Sentencia de la AN de 9 de julio de 2013, rec. núm 490/2011, que tiene por objeto la resolución de la CNC de 24 de junio de 2011, en relación con el Expte. S/0185/09 Bombas de Fluidos, y la Sentencia del Tribunal General de la Unión Europea (Sala Octava), de 19 de mayo de 2010 (asunto T-18/05).

se han llevado a cabo los acuerdos, las estrategias para llevar a cabo estos repartos son coincidentes y se materializan mediante la formación de UTEs, por medio de subcontrataciones o a través de ofertas de cobertura para dar apariencia de concurrencia competitiva. También ha sido común a los acuerdos la aplicación de un sistema de compensaciones para equilibrar los porcentajes de reparto previamente pactados.

Finalmente, en lo que se refiere a la identidad de los sujetos infractores, la siguiente tabla muestra la participación de las empresas por años a lo largo del desarrollo de la conducta:

Imagen 22. Participación de cada empresa en la conducta por años



Tal como se observa en la tabla anterior, THALES y DIMETRONIC son las empresas que han dotado de estabilidad al cártel al participar durante todos los

años y en relación con prácticamente la totalidad de los contratos afectados. El resto de las empresas tienen una participación menor pero igualmente intensa si tenemos en cuenta el periodo en el que se desarrollan sus conductas y, en particular, el número de contratos afectados por las mismas.

Se concluye por tanto que se verifican **todos los elementos** exigidos por la jurisprudencia para considerar que existe **suficiente identidad** entre los distintos actos que integran la infracción única y continuada.

- **Proximidad en el tiempo de los elementos que integran la conducta**

Los hechos acreditados permiten comprobar cómo las conductas analizadas se llevan a cabo por actos que se producen de manera continuada durante todos los años en que se considera acreditada la infracción.

Los pequeños lapsos temporales de interrupción de la conducta que, en su caso, pudieran observarse, como por ejemplo el ocurrido desde principios de marzo de 2012 a noviembre del mismo año, además de ser escasamente representativos, vienen en todo caso definidos por el tiempo discurrido entre las convocatorias de las licitaciones por parte de ADIF. Por tanto, no se aprecian, a nivel global, lapsos temporales de interrupción que permitan considerar una ruptura de la continuidad de la infracción.

- **Existencia de un plan global que persigue un objetivo común**

Algunas de las empresas han alegado que no es posible considerar la existencia de un plan común que afecta a una gran variedad de actividades, de naturaleza muy diversa, sin que las empresas participen en todas ellas.

En la conducta analizada, cada uno de los actos que se llevan a cabo por cada una de las empresas que forman parte del acuerdo sancionado responde a un **plan global** en el que participan no solo las empresas sino también los directivos incoados, y que tiende a alterar el funcionamiento competitivo de los contratos públicos convocados por ADIF.

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 a los mismos. El núcleo central de la 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, pero también se han acreditado otro tipo de prácticas que persiguen objetivos análogos como son las ofertas de cobertura en las que hay coincidencia de participación de algunas empresas.

Se trata de un plan global de reparto del mercado cuyo eje vertebrador lo forman las empresas THALES y DIMETRONIC al que se van integrando en mayor o menor medida y en periodos distintos el resto de las empresas.

Así, todos los actos que han servido para la imputación de las empresas tienden al **objetivo común** de conseguir una adjudicación de los contratos evitando la concurrencia, conforme a un reparto común previamente establecido entre los integrantes del acuerdo en cada momento. De este modo las empresas que participan en las conductas consiguen hacer desaparecer la tensión competitiva con la consiguiente afectación a los precios y la calidad de las ofertas. Es decir, todas las prácticas llevadas a cabo tienen el objetivo común de maximizar el beneficio de las empresas participantes en cada una de las licitaciones en contra del interés general que se derivaría de una competencia efectiva entre ellas.

A través de estas conductas, las empresas perseguían y consiguieron repartirse un total de 82 licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones (fijas y móviles) y sistemas de protección ferroviaria, para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales ferroviarias.

De conformidad con lo anterior, cabe destacar que todas las empresas que formaron parte del acuerdo de reparto participaron en un mismo entendimiento común y tenían el mismo ánimo infractor consistente en eliminar la competencia entre ellas en los procedimientos públicos de licitación.

- **La contribución intencional de las empresas al plan común y conocimiento del mismo**

Ha sido una alegación común de las empresas el desconocimiento del plan común descrito en esta resolución, así como de la participación de otras empresas en los acuerdos de cártel. Por ello, según señalan, falta el requisito de conocimiento necesario para hacerles responsables de una infracción única y continuada.

La Audiencia Nacional ha establecido que el hecho de que una infracción se califique como única y continuada implica que *“pueda sancionarse a las empresas por su participación en dicho plan común, global y preconcebido encaminado a un objetivo único, aunque no hayan participado desde el inicio, ni en todas las reuniones ni en todos los ámbitos de intercambio de información salvo que hayan manifestado expresamente de forma pública su intención de abandonar el plan común”*³⁹².

La jurisprudencia europea ha indicado que en los distintos grados de imputación de responsabilidad a las empresas participantes en una infracción única y continuada es necesario tener en cuenta principalmente dos circunstancias: el grado de participación de la empresa en la conducta y el conocimiento por parte de esta empresa de otros comportamientos realizados por las otras participantes

³⁹² Sentencia de la AN de 19 de diciembre de 2019, rec. núm. 627/2015, FJ NOVENO.

para alcanzar los mismos objetivos³⁹³. En consecuencia, dentro de la categoría de las infracciones únicas y continuadas, existen tres situaciones posibles:

- i) Que la empresa haya participado directamente en todos los comportamientos restrictivos de la competencia que componen la infracción, por lo que se le puede imputar la responsabilidad de todos los comportamientos;
- ii) Que la empresa haya participado directamente solo en parte de los comportamientos restrictivos de la competencia que componen la infracción, pero que haya tenido conocimiento de los comportamientos previstos o ejecutados por el resto de participantes, o que haya podido prever tales comportamientos razonablemente y haya asumido el riesgo, en cuyo caso también se le puede imputar la responsabilidad por esos comportamientos; y
- iii) Que la empresa haya participado directamente solo en parte de los comportamientos restrictivos de la competencia que componen la infracción, y que no se haya acreditado que haya contribuido al resto de comportamientos ni que haya tenido conocimiento de todos los otros comportamientos infractores ni haya podido conocerlos. En este caso, solo se le puede imputar a la empresa la responsabilidad por los hechos en los que ella haya participado.

En el ámbito nacional encontramos pronunciamientos que van en esa misma línea de considerar integrables en una misma infracción distintos grados de participación y conocimiento. A modo de ejemplo, basta citar la sentencia del Tribunal Supremo de 26 de marzo de 2015 (recurso 2546/2013), que señala lo siguiente:

*"De este modo, señala la sentencia "...cada empresa se beneficia del mecanismo organizado en mayor o menor medida según sea su situación para ser invitada a participar en una, varias o todas las licitaciones, pero como señala la CNC es responsable de la infracción cuando participa en el mecanismo colusorio". Y añade: "**En cuanto a la falta de obtención de beneficio por la no participación en las restantes 13 licitaciones, no es este el elemento definitorio del elemento objetivo de la infracción (...)** Es un elemento a tener en cuenta la obtención de un concreto beneficio económico a costa del Estado, pero no es el único ni el definitorio del cártel, porque en cada licitación es una empresa la que ofrece una baja más ventajosa, lo que se ignora antes de producirse los contactos. **Cuestión distinta es que le corresponda una sanción mayor o menor en función de su participación en una o varias licitaciones**". (énfasis añadido)*

Esta Sala considera que todas las empresas han contribuido al plan global y debieron tener conocimiento de la existencia de la participación de otras empresas en el mismo.

³⁹³ Sentencia del TGUE de 14 de marzo de 2013 (asunto T-587/08) y Sentencia del TJUE de 4 de junio de 2015 (asuntos acumulados C-293/13P y C-294/13P).

Existe entre todas ellas un nexo común como es la participación en acuerdos con THALES y DIMETRONIC, que han sido las empresas motoras que han participado en prácticamente todos los acuerdos y con todas las empresas integrantes del cártel. Se constata, asimismo, que, al menos, en un total de 82 licitaciones que han sido objeto de reparto, hay coincidencia de todas o casi todas las empresas y si bien los acuerdos se han podido llevar en distintos niveles, para que esos acuerdos tuvieran eficacia todas ellas debían cumplir un papel en la estrategia global diseñada. Aunque no exista constancia de acuerdos directos entre NOKIA, COBRA, BOMBARDIER, ALSTOM y CAFS, al coincidir en esas licitaciones en distintos acuerdos con THALES y DIMETRONIC, debieron conocer o presumir que el resto de empresas también participaban en acuerdos con estas dos empresas vertebradoras del cártel.

A ello cabe añadir una estructura de mercado que facilita el conocimiento de estas prácticas por parte del resto de las empresas, toda vez que se trata de un mercado muy especializado, formado por un conjunto reducido de empresas, que participan en el mismo a través de licitaciones públicas. A modo de ejemplo, en el año 2014 CAFS toma conciencia del acuerdo entre ALSTOM, BOMBARDIER, THALES y SIEMENS, simplemente observando las ofertas presentas por ésta a la licitación de La Robla-Pola de Lena (hecho 160).

En atención a los anteriores razonamientos, esta Sala considera que la infracción declarada en esta resolución debe tener la consideración de única y continuada, sin perjuicio de la concreta responsabilidad que cabe atribuir a cada empresa en atención al grado de participación en la misma.

e. Existencia de cártel

Los acuerdos entre competidores con el objeto de coordinar su comportamiento competitivo mediante la fijación de precios y reparto de mercados, incluidas las colusiones en licitaciones, son conductas que se incluyen expresamente en la ya mencionada definición de cártel.

Asimismo, cabe señalar que la definición de cártel contenida en la LDC es amplia y no se agota en la lista de prácticas que contiene la Disposición Adicional Cuarta. Así lo entiende el Tribunal Supremo en su Sentencia de 31 de mayo de 2021 (recurso 2181/2020):

“En este sentido debemos recordar lo que ya dijo el Consejo de la CNC en la citada Resolución de 2 de marzo de 2011, expte. S/0086/08 Peluquería Profesional, con respecto al concepto de cártel recogido en la Disposición Adicional 4 de la LDC: “La definición, en contra de lo que pretenden los imputados en este expediente, es amplia. Es un acuerdo entre competidores, que por la propia lógica de su carácter fraudulento para otros competidores, los consumidores y para el interés general, se hace con ocultación y que tiene por finalidad afectar al mercado de cualquiera de las formas posibles, pero siempre buscando el beneficio de los cartelistas y en detrimento del interés general”. La sentencia del TS de 8 de junio de 2015, antes citada, en el contexto de la calificación de los intercambios de información como infracción constitutiva de cártel ex disposición adicional cuarta de la LDC, descarta igualmente que la

Audiencia Nacional "al calificar las conductas imputadas como cártel, haya realizado una interpretación extensiva del tipo infractor que sea contraria a los principios de tipicidad y legalidad sancionadora". En definitiva, el Tribunal admite que la enumeración contenida en la mencionada disposición adicional de la LDC no constituye una enumeración cerrada ni de interpretación restrictiva. La noción de cártel no constituye elemento que permita extender o ampliar ningún tipo infractor, por cuanto la tipificación de la conducta (art. 62 LDC) prescinde del término cártel, calificando como infracción toda contravención del artículo 1 de la LDC. En esa concepción del sentido de la mencionada disposición adicional cuarta de la LDC subyace la idea de que la misma debe necesariamente comprender todo acuerdo secreto cuyo objeto incida o pueda incidir, ya sea de forma directa o mediata, en la fijación de precios, de cuotas de producción o de venta, en el reparto de mercados, incluidas pujas fraudulentas o la restricción de importaciones o exportaciones".

En el presente expediente nos encontramos ante la existencia de acuerdos entre empresas competidoras que han tenido por objeto alterar los procedimientos de licitación pública a los que debían concurrir en condiciones de máxima competencia.

Se trata por tanto de acuerdos entre competidores que encajan en los conceptos de "pujas fraudulentas" y "colusión en licitaciones públicas", que por su propia naturaleza tienen por finalidad afectar al mercado, buscando siempre el beneficio de los cartelistas y en detrimento del interés general, en este caso, además, con un claro perjuicio a la Hacienda Pública.

Aunque la nueva definición de cártel no exige que las prácticas se hayan llevado a cabo en secreto, en este expediente los acuerdos se han llevado a cabo con ocultación, no solo frente a la administración, sino también frente a las empresas competidoras que no formaban parte del cártel (véanse, a modo de ejemplo los hechos 92, 95, 106). Las propias ofertas de cobertura se configuran como acuerdos ocultos para simular un entorno competitivo.

Debe tenerse en cuenta, adicionalmente, que en el presente expediente la calificación de cártel se ve reforzada por el hecho de que las prácticas en cuestión afectan en última instancia a servicios públicos de especial relevancia para garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos, esto es el transporte por ferrocarril en el territorio español, toda vez que las licitaciones repartidas tenían por objeto la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones (fijas y móviles) y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales ferroviarias.

De cuanto antecede debe concluirse que, a juicio de esta Sala los acuerdos analizados en este expediente entran en la calificación de cártel al tratarse de un acuerdo entre competidores, que por la propia lógica de su carácter fraudulento es contrario a los intereses de otros competidores, de los consumidores y para el interés general, se ha realizado con ocultación y tiene por finalidad afectar al

mercado “*buscando el beneficio de los cartelistas y en detrimento del interés general*”.

f. Conclusión

De acuerdo con la valoración anterior, las empresas ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, COBRA, NOKIA, SIEMENS RAIL, SIEMENS y THALES han participado en una infracción de los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de LDC y 101 del TFUE constitutiva de cártel, durante los años 2002 a 2017, tratándose de una infracción muy grave de lo dispuesto en el artículo 62.4.a) de la LDC: “*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*”.

La responsabilidad individual de cada empresa será analizada en los apartados siguientes de este fundamento.

B. Antijuridicidad de la conducta

Para que una conducta típica pueda ser sancionable, debe también considerarse antijurídica. La antijuridicidad de un comportamiento típico se define como la realización del tipo no amparada por causas de justificación: esto implica que todo comportamiento típico será antijurídico a menos que esté autorizado por una causa de justificación de las contenidas en el ordenamiento sancionador.

Como ya se ha indicado en esta Resolución, no existen argumentos objetivos que justifiquen el comportamiento de las empresas a través del uso instrumental e interesado de figuras contractuales lícitas y de la presentación de ofertas de cobertura en un intento de simular un entorno procompetitivo. Ni siquiera la alegada configuración de los pliegos ha resultado ser una excusa válida para justificar ese comportamiento irracional de las empresas porque, si bien, existe un condicionante derivado de la tecnología empleada para la prestación de este tipo de obras y servicios, en este expediente ha quedado demostrado que había alternativas a las alianzas permanentes entre las empresas y que ese condicionante tecnológico podía ser salvado a través de otro tipo de acuerdos que no persiguieran, como se ha demostrado, un claro objetivo anticompetitivo.

El alcance real de los acuerdos entre las empresas en los que se reparten los contratos a partes iguales con independencia de la prestación de cada empresa en los mismos, llegando incluso a renunciar a los mismos como método de compensación para conseguir ese equilibrio, las ofertas de coberturas, y esa evidente falta de interés por buscar alianzas alternativas, hacen irrelevante el argumento tendente a considerar que los pliegos han podido promover ese comportamiento de las empresas en el mercado.

C. Culpabilidad e individualización

En el ámbito del derecho administrativo sancionador español no tiene cabida la responsabilidad objetiva en la comisión de una infracción y resulta imprescindible el elemento volitivo. Ello supone que la imposición de la sanción exige que la conducta típica y antijurídica sea imputable, al menos a título de culpa, al autor³⁹⁴.

Por ello, el artículo 63.1 de la LDC condiciona el ejercicio de la potestad sancionadora 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 este sentido, el Tribunal Supremo ha establecido que la culpabilidad en el ámbito de aplicación de la LDC debe tener en cuenta las particularidades lógicas que implica el concepto de persona jurídica³⁹⁵:

“En el caso de infracciones administrativas cometidas por personas jurídicas no se suprime el elemento subjetivo de la culpa, pero el mismo se debe aplicar de forma distinta a como se hace respecto de las personas físicas. [...] esa construcción distinta de la imputabilidad de la autoría de la infracción a la persona jurídica nace de la propia naturaleza de ficción jurídica a la que responden las personas jurídicas. Falta en ellas el elemento volitivo en sentido estricto, pero no la capacidad de infringir las normas a las que están sometidas. [...] ese principio [de culpabilidad] se ha de aplicar necesariamente de forma distinta a como se hace respecto de las personas físicas [...]”.

Esta Sala considera que ha quedado acreditado que las empresas responsables de la infracción conocían y eran conscientes de la ilicitud de las conductas llevadas a cabo.

En este sentido, resulta irrefutable que estamos ante una serie de empresas con una dilatada y sobrada experiencia en la contratación pública, toda vez que una parte importante de su negocio se centra en este ámbito. Por tanto, son empresas que conocen perfectamente los principios que inspiran los procedimientos públicos de contratación y las reglas que rigen en su tramitación, por lo que esta Sala no aprecia motivos de los que pudiera derivarse que las empresas pudieran desconocer que con su actuación se estaban quebrando las reglas sobre el procedimiento competitivo en las licitaciones públicas y, en particular, la independencia y autonomía de participación como garantía de una competencia efectiva en este tipo de procedimientos.

Asimismo, las conductas se llevan a cabo en secreto, con llamadas ocasionales a la confidencialidad de los términos y el sentido de los acuerdos alcanzados, e intentando aparentar la existencia de competencia entre ellas frente a ADIF y a

³⁹⁴ Por todas, la Sentencia del TS de 22 de noviembre de 2004 y 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) y 28 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen Jurídico del Sector Público.

³⁹⁵ Sentencia del TS, de 22 de mayo de 2015, en el asunto France Telecom (Orange) nº rec 95/2014.

otras empresas competidoras. Incluso constan correos intercambiados entre empresas donde se alude a las advertencias de sus respectivos equipos jurídicos sobre el posible objeto anticompetitivo de los acuerdos alcanzados.

Todos estos elementos permiten concluir que las empresas eran conscientes de la existencia de una conducta ilícita que pretende esconder para eliminar la competencia entre ellos en beneficio propio en relación con un número considerable de licitaciones públicas que afectan a sistemas críticos de la infraestructura ferroviaria.

Por todo ello cabe apreciar la concurrencia del elemento volitivo de la infracción.

a. Responsabilidad de las empresas

▪ ALSTOM

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de ALSTOM en la infracción **desde enero de 2014 hasta diciembre de 2017**, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas (**anexo 9**).

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de ALSTOM en la infracción por las siguientes razones:

- Dentro del periodo infractor, se considera acreditada su **participación en varias reuniones** con competidores, en las que se acordaron los criterios para coordinar las ofertas a presentar a las licitaciones (hechos 162, 165, 167 y 173).
- Ha participado en el reparto de mediante la presentación de ofertas de cobertura o presentándose en UTE con otros miembros del cártel, lo cual **se ajusta a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución que se fundamentaba en el respeto de las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y ALSTOM junto con BOMBARDIER y CAFS se repartirían el restante 40%.
- El patrón de comportamiento de ALSTOM en lo que se refiere a las ofertas presentadas a las licitaciones **concuera con otros elementos de prueba** tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente y la declaración del solicitante de clemencia.
- La empresa **no ha aportado una explicación alternativa plausible** al modo de presentar ofertas en relación con las licitaciones que finalmente se ha considerado acreditado que fueron repartidas.

En lo que se refiere a la prueba documental, ALSTOM alega que en la PR no consta ni una sola evidencia que respalde su participación en la conducta más allá de las declaraciones contenidas en la solicitud de clemencia, a la que le niega valor probatorio alguno.

Sin embargo, tal como se ha descrito en la presente resolución, ALSTOM fue partícipe de acuerdos de reparto a partir del año 2014, principalmente, a través de la presentación de ofertas de cobertura que permitió a las empresas del

reparto asegurarse un porcentaje de las licitaciones convocadas desde ese año hasta el 2017.

Se trata de ofertas de cobertura calificadas por las propias empresas del sector de “inéditas” que además son presentadas siempre por el conjunto de empresas que formaron la alianza.

A modo de ejemplo, esta dinámica de actuación se observa en distintas licitaciones descritas en los hechos acreditados de la presente resolución.

En la licitación el tramo la Robla-Pola de Lena ALSTOM a pesar de ir en UTE con ISOLUX presentó una oferta económica poco competitiva del 3%, y un poco más elevada fue la de la UTE de THALES y SIEMENS RAIL, las dos grandes operadoras hasta entonces en el mercado, del 4,1%, frente a la oferta de la UTE ANSALDO-INABENSA del 16,68%, resultando ésta adjudicataria.

No obstante, en la siguiente licitación, la del tramo Valladolid-León y Venta de Baños-Burgos, convocada el 12 de diciembre de 2013, la oferta presentada por la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA sí resultó adjudicataria el 28 de marzo de 2014 por un importe de 339.175.708,72 €, con una baja del 6,08%, frente a la de cobertura presentada por la UTE de THALES y SIEMENS RAIL del 3,71 %.

En las otras 5 licitaciones convocadas por ADIF a principios de 2014 se observa este mismo patrón de comportamiento por THALES, SIEMENS RAIL, ALSTOM y BOMBARDIER, siguiendo lo acordado por el cártel: las ofertas que presentan, siempre en las mismas UTEs, por un lado, las formadas por ALSTOM y BOMBARDIER con INDRA y por otra, las de THALES y SIEMENS RAIL, se alternan presentando ofertas de cobertura, con bajas inferiores a la que debería resultar adjudicataria, de acuerdo con el reparto acordado por el cártel, si bien no resultaron en todas ellas adjudicatarias.

Es el caso de las primeras licitaciones convocadas en febrero de 2014 de las líneas Vandellós-Tarragona y de Monforte del Cid-Murcia: en la primera la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA presentó oferta de cobertura con una baja del 4,89% y en la segunda la oferta de cobertura fue presentada por la UTE de THALES y SIEMENS RAIL, con una baja del 5,5%, siendo adjudicada a la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA, con una baja del 14,20%. Esta última fue recurrida el 16 de octubre de 2014 por CAFS-FCC-REVENGA ante el TACRC, al excluirse su oferta con una baja del 17,67%, estimándose su recurso por el TACRC, ordenando a ADIF a retrotraer las actuaciones al momento anterior a la valoración de las ofertas económicas, adjudicando el 28 de noviembre de 2014 la licitación a la UTE CAFS-FCC-REVENGA, inadmitiendo el TACRC el recurso posteriormente interpuesto por ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA³⁹⁶.

También resultaron adjudicatarias las UTEs del cártel en las siguientes 3 licitaciones convocadas en 2014: la UTE de THALES y SIEMENS RAIL en las

³⁹⁶ Información aportada por ALSTOM (folios 6714 a 6740) y ADIF (folios 2274 a 2464) en contestación a los requerimientos de información realizados.

licitaciones para los tramos de Antequera-Granada, Olmedo-Ourense y Ourese-Santiago, presentando oferta de cobertura la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA, con bajas del 3,80% y 3,05%, respectivamente, y la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA en la licitación de los tramos Cáceres-Badajoz y Plasencia-Cáceres, presentando oferta de cobertura la UTE de THALES y SIEMENS RAIL, con una baja del 15,09%.

Caben destacar las reuniones de 16 y 27 de abril de 2015 entre las empresas ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL para presentar oferta a través de la UTE formada por dichas empresas a la licitación del Eje Atlántico. En ellas, acordaron que los miembros de la UTE debían “*pedir oferta a todos de todo*”, incluyendo también a las empresas BOMBARDIER y THALES, integrando tecnología de estas dos empresas (hecho 162 y 165) o la reunión con CAFS para acordar la forma de coordinarse para la presentación de ofertas a la licitación de Cercanías de Barcelona (hecho 173).

Asimismo, esta empresa presentó oferta de cobertura a la UTE SIEMENS-BOMBARDIER en la licitación Gavá-Castelldefels de la que se han recabado anotaciones manuscritas sobre dos reuniones entre SIEMENS y BOMBARDIER en las que se abordaron “las bajas de los socios” y el “reparto con bajas” (hechos 185 a 187).

En consecuencia, se considera acreditado que ALSTOM ha participado en la infracción única y continuada desde enero de 2014 hasta diciembre de 2017.

▪ **BOMBARDIER**

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de BOMBARDIER en la infracción **desde enero de 2014 hasta diciembre de 2017**, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas (**anexo 9**). Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de BOMBARDIER en la infracción por las siguientes razones:

- Dentro del periodo infractor, se considera acreditada su **participación en varias reuniones** con competidores, en las que se acordaron los criterios para coordinar las ofertas a presentar a las licitaciones (hechos 162, 165 y 167).
- Ha participado en el reparto de licitaciones analizadas mediante la presentación de ofertas de cobertura o presentándose en UTE con otros miembros del cártel, lo cual **se ajusta a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución que implicaba respetar las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y BOMBARDIER junto con ALSTOM y CAFS se repartirían el restante 40%.
- El patrón de comportamiento de BOMBARDIER en lo que se refiere a las ofertas presentadas a las licitaciones **concuerta con otros elementos de prueba** tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente y la declaración del solicitante de clemencia.

- La empresa **no ha aportado una explicación alternativa plausible** al modo de presentar ofertas en relación con las licitaciones que finalmente se ha considerado acreditado que fueron repartidas.

En lo que se refiere a la prueba documental, BOMBARDIER alega que las afirmaciones vertidas en la PR para imputarle la participación en el cártel no están respaldadas en la prueba existente.

También se ha acreditado la existencia de reuniones producidas en el contexto del Convenio de colaboración para la licitación del Eje Atlántico. Cabe señalar que no solo están acreditadas con las entradas en el calendario con nombres de los distintos competidores asistentes (SIEMENS, ALSTOM, THALES, BOMBARDIER y CAFS) sino que también encuentran su respaldo en las afirmaciones del solicitante de clemencia, que señala que dicha licitación formaba parte del llamado “*acuerdo a cinco*”. Por ello, no cabe acoger las alegaciones sobre que dicha prueba es insuficiente para acreditar la existencia de reuniones entre empresas competidoras para el reparto de licitaciones.

En este caso, al igual que se ha señalado en relación con la individualización de ALSTOM, cabe recordar que el solicitante de clemencia es quien afirma que en el año 2014 se llegó a un acuerdo de reparto de proyectos de construcción y mantenimiento que implicaba respetar las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y BOMBARDIER junto con ALSTOM y CAFS se repartirían el restante 40%. Lo anterior se confirma en el cuadro, también aportado por el solicitante de clemencia, que refleja las bajas presentadas por las empresas que formaron parte del cártel, entre ellas BOMBARDIER. Dicho cuadro, aunque de elaboración propia, está basado únicamente en datos públicos accesibles y, por tanto, contrastables lo que sin duda, a falta de otra explicación razonable, acredita la existencia del reparto de las licitaciones en la proporción indicada de 30/30/40.

BOMBARDIER fue partícipe de acuerdos de reparto a partir del año 2014, principalmente, a través de la presentación de ofertas de cobertura que permitió a las empresas del reparto asegurarse un porcentaje de las licitaciones convocadas desde ese año hasta el 2017.

Se trata de ofertas de cobertura calificadas por las propias empresas del sector de “*inéditas*” que además son presentadas siempre por el conjunto de empresas que formaron la alianza.

A modo de ejemplo, la dinámica de su participación se observa en diversas licitaciones descritas en los hechos acreditados de la presente resolución.

En 6 de las 7 licitaciones del año 2014 (tabla 21) se presentan formando la misma UTE las empresas ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA.

Es el caso de las primeras licitaciones convocadas en febrero de 2014 de las líneas Vandellós-Tarragona y de Monforte del Cid-Murcia: en la primera la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA presentó oferta de cobertura con una baja del 4,89% y en la segunda la oferta de cobertura fue presentada por la UTE de THALES y SIEMENS RAIL, con una baja del 5,5%, siendo adjudicada a la UTE

de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA, con una baja del 14,20%. Esta última fue recurrida el 16 de octubre de 2014 por CAFS-FCC-REVENGA ante el TACRC, al excluirse su oferta con una baja del 17,67%, estimándose su recurso por el TACRC, ordenando a ADIF a retrotraer las actuaciones al momento anterior a la valoración de las ofertas económicas, adjudicando el 28 de noviembre de 2014 la licitación a la UTE CAFS-FCC-REVENGA, inadmitiendo el TACRC el recurso posteriormente interpuesto por ALSTOM-BOMBARDIER-INDRA³⁹⁷.

También resultaron adjudicatarias las UTEs del cártel en las siguientes 3 licitaciones convocadas en 2014: la UTE de THALES y SIEMENS RAIL en las licitaciones para los tramos de Antequera-Granada, Olmedo-Ourense y Ourense-Santiago, presentando oferta de cobertura la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA, con bajas del 3,80% y 3,05%, respectivamente, y la UTE de ALSTOM, BOMBARDIER e INDRA en la licitación de los tramos Cáceres-Badajoz y Plasencia-Cáceres, presentando oferta de cobertura la UTE de THALES y SIEMENS RAIL, con una baja del 15,09%.

Caben destacar los hechos acreditados en relación con la licitación Gavá-Castelldefels de la que se han recabado anotaciones manuscritas en la sede de BOMBARDIER sobre dos reuniones entre esta empresa y SIEMENS en las que se abordaron “las bajas de los socios” y el “reparto con bajas” (hechos 185 a 187). Se ha constatado que a la citada licitación se presentaron las empresas SIEMENS, BOMBARDIER, ALSTOM, THALES y CAFS, por lo que esta Sala considera que las expresiones “los socios” y “el reparto con bajas” están referidas a las citadas empresas.

También en relación con esta licitación se pone de manifiesto el uso instrumental de la UTE por parte de BOMBARDIER, tal como demuestran las anotaciones manuscritas recabadas en la sede de la citada empresa en las que se valoran dos alternativas, ir en consorcio con SIEMENS o en solitario. Finalmente, la empresa optó por concurrir con SIEMENS (hecho 184).

Esta empresa también aparece en los hechos descritos en relación con el reparto de la licitación del Eje Atlántico, de la que cabe destacar las reuniones celebradas entre las empresas ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL para presentar oferta a través de la UTE formada por dichas empresas a esa licitación. Acordaron que los miembros de la UTE debían “pedir oferta a todos de todo”, incluyendo también a las empresas BOMBARDIER y THALES, integrando tecnología de estas dos empresas³⁹⁸.

En consecuencia, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde enero de 2014 hasta diciembre de 2017.

³⁹⁷ Información aportada por ALSTOM (folios 6714 a 6740) y ADIF (folios 2274 a 2464) en contestación a los requerimientos de información realizados.

³⁹⁸ Correo electrónico interno de CAFS de una responsable de la Dirección Comercial Nacional a D. Francisco Travieso Mateo (Director Comercial Nacional de CAFS) de 27 de abril de 2015, con asunto “resumen reunión ERTMS EJE ATLÁNTICO, y anotaciones manuscritas, recabados en la inspección de CAFS (folios 5794 y 5860) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40581 a 40611).

▪ **CAFS**

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de CAFS en la infracción **desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017**, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas (**anexo 9**). Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de CAFS en la infracción por las siguientes razones:

- Dentro del periodo infractor, se considera acreditada su **participación en varias reuniones** con competidores, en las que se acordaron los criterios para coordinar las ofertas a presentar a las licitaciones (hechos 162, 165, 167, 171, 177 y 192).
- La empresa CAFS ha participado en el reparto de las licitaciones analizadas mediante la presentación de ofertas de cobertura o presentándose en UTE con otros miembros del cártel, lo cual **se ajusta a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución que implicaba respetar las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y CAFS junto con ALSTOM y BOMBARDIER se repartirían el restante 40%.
- El patrón de comportamiento de CAFS en lo que se refiere a las ofertas presentadas a las licitaciones **concuerta con otros elementos de prueba** tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente y la declaración del solicitante de clemencia.
- La empresa **no ha aportado una explicación alternativa plausible** al modo de presentar ofertas en relación con las licitaciones que finalmente se ha considerado acreditado que fueron repartidas.

CAFS alega que no consta ninguna prueba directa en el expediente que demuestre que ha habido una instrumentalización de las UTEs en beneficio del supuesto cártel. Asimismo, señala que la mera alegación del solicitante de clemencia, en ausencia de otros elementos probatorios, no es suficiente para acreditar la infracción imputada.

Al respecto, cabe recordar que esta Sala no ha basado su imputación exclusivamente en la declaración de clemencia, sino que se ha hecho un ejercicio de concordancia para analizar si las afirmaciones del solicitante de clemencia encuentran respaldo en otras fuentes de prueba, como finalmente se ha producido. Así, si bien el solicitante de clemencia ha afirmado que en el año 2014 se llegó a un acuerdo de reparto de proyectos de construcción y mantenimiento que implicaba respetar las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y CAFS junto con ALSTOM y BOMBARDIER se repartirían el restante 40%, lo anterior se confirma en el cuadro, también aportado por el solicitante de clemencia, que refleja las bajas presentadas por las empresas que formaron parte del cártel, entre ellas CAFS. Como ya se ha mencionado en relación con la individualización de las demás empresas afectadas por esta prueba, aunque el cuadro es de elaboración propia, está basado únicamente en datos públicos accesibles y, por tanto, contrastables, lo que sin duda, a falta de otra explicación razonable, acredita la existencia del reparto de las licitaciones en la proporción indicada de 30/30/40 y por tanto cabe

concluir que declaración del solicitante de clemencia se apoya en otro tipo de pruebas que en concuerdan con lo expresado en su solicitud.

CAFS fue partícipe de acuerdos de reparto a partir del año 2015, principalmente, a través de la presentación de ofertas de cobertura que permitió a las empresas del reparto asegurarse un porcentaje de las licitaciones convocadas desde ese año hasta el 2017.

En el año 2014, esta empresa ya muestra una clara intención de aliarse con otras empresas en el sector (hecho 158) y ello se consuma en el año 2015 con los acuerdos para la licitación del Eje Atlántico entre las empresas ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, SIEMENS y THALES (hecho 162). Esta empresa fue adjudicataria de la citada licitación, junto con ALSTOM y SIEMENS RAIL.

A modo de ejemplo, la dinámica de su participación se observa en diversas licitaciones descritas en los hechos acreditados de la presente resolución.

En la licitación de los tramos L'Hospitalet de Llobregat-Mataró de la línea R1 de la red de cercanías de Barcelona irá BOMBARDIER en UTE con ALSTOM, con una baja del 5,39%, mientras que CAFS se presentó en UTE con EMTE con una baja aún más reducida del 2'60% y SIEMENS con THALES, con una baja del 1%³⁹⁹, algo inexplicable que las 2 grandes empresas del sector sean incapaces de realizar una oferta económica más competitiva yendo en UTE.

También se observan coberturas en la licitación de la línea Gavá-Castelldefels, alegada por CAFS, en la que BOMBARDIER concurre en UTE con SIEMENS, resultando adjudicataria, a pesar de ser una licitación de menor importe y requerimientos técnicos exigidos y en la que el resto de las empresas del cártel, entre ellas CAFS, presentaron ofertas en solitario, eso sí, con bajas muy próximas entre sí: THALES fue la que menos esfuerzo económico hizo con una baja del 3,16%, CAFS del 4,47% y ALSTOM del 5,90%⁴⁰⁰.

Algo similar, aunque en este caso CAFS vuelve a concurrir en UTE, se produce en la licitación Hernani-Irún, a la que con un presupuesto de licitación de poco más de 14 millones €, SIEMENS y CAFS concurren en UTE y ganaron la licitación presentando una oferta con una baja del 5,80%, y en ese caso fueron ALSTOM y BOMBARDIER las que concurren en solitario, con bajas muy similares del 3 y 3,89%, respectivamente, no presentándose THALES que, sin embargo, sí se presentó a la licitación relativa a la estación de Irún, de presupuesto similar (14,9 millones de euros) y convocada en la misma fecha que ésta, que ganó con una baja del 9,06%, mientras que la oferta presentada por ALSTOM repetirá porcentaje de baja, el 3%, la de BOMBARDIER fue del 2%, la

³⁹⁹ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 25311 a 25477).

⁴⁰⁰ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26481 a 26639).

de SIEMENS RAIL de 5,85% y también CAFS de 6,5%, muy similares a la que habían presentado conjuntamente en UTE en la licitación Hernani-Irún⁴⁰¹.

En consecuencia, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017.

▪ **COBRA**

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de COBRA en la infracción **desde abril de 2008 hasta septiembre de 2016 (anexo 9)**. Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de COBRA en la infracción por las siguientes razones:

- Dentro del periodo infractor, se considera acreditada la existencia de numerosos correos electrónicos y reuniones con competidores sobre los repartos, en las que se acordaron los criterios para coordinar las ofertas a presentar a las licitaciones (hechos 112, 117, 118, 119, 121, 127 a 129, 137, 141, 143, 145, 149).
- La empresa COBRA ha participado en el reparto de las licitaciones analizadas básicamente como subcontratista de las UTEs formadas por THALES y SIEMENS RAIL y en alguna ocasión mediante su integración junto a dichas empresas en una UTE, lo cual **se ajusta a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución.
- El patrón de comportamiento de COBRA en lo que se refiere a las ofertas presentadas a las licitaciones **concuerta con otros elementos de prueba** tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente y la declaración del solicitante de clemencia.
- La empresa **no ha aportado una explicación alternativa plausible** al modo de presentar ofertas en relación con las licitaciones que finalmente se ha considerado acreditado que fueron repartidas.

En primer lugar, en lo que se refiere a su imputación, COBRA alega que no es un operador competidor en el mercado afectado, limitándose su participación a la prestación de servicios complementarios de obra civil y energía, por lo que no puede sostenerse su imputación ni considerar que su relación con THALES y DIMETRONIC fuera anticompetitiva.

Sin embargo, como ha indicado la jurisprudencia también constituye una infracción de las normas de competencia las conductas de empresas que, sin operar en los mercados afectados, también participen en las conductas de cártel⁴⁰².

“[...] no hay nada en la redacción del artículo 101 TFUE, apartado 1, que indique que la prohibición que establece se refiera únicamente a las partes en los acuerdos o prácticas concertadas que operen en los mercados afectados por

⁴⁰¹ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 26050 a 26348).

⁴⁰² Véase la Sentencia del TS de 26 de octubre de 2020 (rec. cas. 4227/20199) en relación con el Expte. S/0471/13 CONCESIONARIOS AUDI/SEAT/VW.

éstos [...]” y concluye que “[...] constituye infracción en materia de competencia la conducta de una empresa que participa activamente en los actos de constitución de un cártel aunque dicha empresa no comercialice productos en el mercado principal de referencia pero si lo haga en un mercado conexo del de referencia [...]”.

De acuerdo con la citada doctrina jurisprudencial, la no participación de COBRA en el mercado directamente afectado por las prácticas investigadas en el presente expediente no impide calificar su conducta como una infracción de los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE.

En referencia a la prueba documental, la imputación de COBRA se ha acreditado en el marco de un acuerdo global entre las empresas THALES y SIEMENS RAIL para subcontratar a COBRA a través de un porcentaje previamente pactado del 15%, lo cual se evidencia en el correo electrónico de 1 de febrero de 2011 que hace referencia a los “acuerdos genéricos de THALDI con COBRA” (folios 5086 a 5089) y ello, pese a que, tal como se ha constatado, el precio que COBRA solicitaba por la prestación de sus servicios era muy superior al de otras empresas del sector, siendo calificado por empleados de THALES en los siguientes términos: *“...me parece un robo hacer esos servicios por ese dinero”* (hecho 140).

También se ha acreditado su participación en el cártel con base en un reparto de licitaciones futuras tal y como se ha acreditado en el siguiente correo electrónico contenido en el hecho 119:

“Estimados Jesuses, siento lo ocurrido en esta oferta, donde han aparecido como “setas” empresas del grupo ACS (no del Grupo Cobra) en diferentes ofertas. Si bien es verdad, pienso que aparecen con socios y en grupos sin posibilidades de éxito de adjudicación, sí pueden incordiar o mover medias, que en un momento determinado pueden perjudicarnos.

Expuesto lo anterior, quiero en primer lugar deciros que lo siento, segundo que no era consciente de la situación ni por supuesto cómplice, y en tercer lugar que mi siguiente actuación es hablar con <Presidente del Grupo ACS Industrial> y contarle la situación.

Dicho lo anterior, me gustaría sin prisa pero sin pausa, en las próximas semanas hablar de la estrategia a futuro c/s empresas del Grupo ACS. Ruego me digáis algo y que hablemos en unos días sobre este asunto. Que os parece la semana del 09 al 12 de marzo, para almorzar juntos?”.

En todo caso, la alegación referencia a que dicho correo respondía a un intento de mantener una buena relación con THALES y SIEMENS no desvirtúa el carácter palmariamente anticompetitivo de su contenido.

En el marco del acuerdo de reparto se ha acreditado que COBRA perseguía preservar posiciones de las empresas previamente pactadas haciendo uso de compensaciones, tal como se pone de manifiesto en el hecho 135 de la presente resolución:

“Le dije a su jefe (M.a. Mtnez Anguita, D.G. Cobra Ferrocarriles) hace unos días/semanas que no podíamos tenerles como subcontrata en este contrato, y que los aprox 300K por año (2 años, 600 K en total) se los compensaríamos en otro sitio (obra/mantenimiento) que ya le diría donde (aún no lo he concretado con Jesús <Presidente y Consejero Delegado de THALES> ni Fernando <Director General Proyectos y Servicios de THALES>” (subrayado añadido)

Asimismo, se ha acreditado que aunque COBRA no formara parte de la UTE con THALES y DIMETRONIC en las licitaciones repartidas, se le considera a todos los efectos como un miembro más de la misma, subcontratándole por una fracción de los trabajos para así mantener el reparto 50-50 de THALES y DIMETRONIC (hecho 120):

“A pesar de esto y según el acuerdo interno con Cobra para este proyecto, Cobra tiene las mismas obligaciones y derechos que un miembro de la UTE”. Se ha acordado un reparto de 2/5 para este contrato para mantener la cuota de mantenimiento global de Dimetronic-Thales en cincuenta-cincuenta. Esto implica que Dimetronic gestionará cinco centros de mantenimiento y Thales dos de un total de siete. Tal y como sucede en los contratos actuales de mantenimiento de LAV (Córdoba-Málaga, Madrid-Valladolid y Lleida- Barcelona), cada empresa apoyará técnicamente a la otra” (subrayado añadido)

En consecuencia, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde abril de 2008 hasta septiembre de 2016.

▪ **NOKIA**

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de NOKIA en la infracción **desde marzo de 2007 hasta noviembre de 2014 (anexo 9)**. Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de NOKIA en la infracción por las siguientes razones:

- Dentro del periodo infractor, se considera acreditada su **participación en varias reuniones** con competidores, en las que se acordaron los criterios para coordinar las ofertas a presentar a las licitaciones (hechos 80 y 98).
- La empresa NOKIA ha participado en el reparto de las licitaciones analizadas mediante acuerdos de UTEs pero también mediante subcontrataciones que no están justificadas por casusas de vinculación tecnológica, lo cual **se ajusta a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución.
- El patrón de comportamiento de NOKIA en lo que se refiere a las ofertas presentadas a las licitaciones **concuerta con otros elementos de prueba** tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente y la declaración del solicitante de clemencia.
- Como se verá, la empresa **no ha aportado una explicación alternativa plausible** al modo de presentar ofertas en relación con las licitaciones que finalmente se ha considerado acreditado que fueron repartidas.

NOKIA alega que la PR no ha aportado pruebas que apoyen sus argumentos acerca de que participó en la infracción. Entiende que la Solicitud de clemencia carece de valor probatorio por no estar respaldada en pruebas que acrediten las

afirmaciones del solicitante de clemencia y por su inconsistencia. Asimismo, señala que no hay ningún documento en el expediente que acredite un intento de coordinación o reparto de las licitaciones.

Al respecto, en lo que se refiere a la declaración del solicitante de clemencia, cabe señalar que su afirmación sobre la existencia de un acuerdo entre SIEMENS RAIL, THALES y NOKIA para mantener el *statu quo* en el negocio de mantenimiento de las telecomunicaciones, respetando las posiciones que ocupaban en el mercado es, a juicio de esta Sala, absolutamente concordante con las evidencias que constan en el expediente y que se citan en los hechos acreditados de la presente resolución (folios 35377 a 35381).

En este sentido, se ha acreditado su participación en el ‘acuerdo de reparto 50/50’ mediante la estrategia que se detalla en los siguientes correos:

“(...) respeta lo acordado: 50/50, pero pide ser el prime en Mad-Vad, porque teme que le hagamos la cama. A mí no me parece mala idea siempre que saquemos algo en el Mad-Lleida y/o en el Mad. Sev (...)” (hecho 72)

“Hemos recibido vuestros cálculos, en los que contempláis el Contrato Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga como dentro del acuerdo 50%/50%, cosa que nosotros no lo creemos procedente, toda vez que el escenario de este contrato y las negociaciones a tres bandas con Siemens, fueron muy diferentes (hechos 86).

NOKIA alega que el "Acuerdo 50/50" no era un acuerdo para el reparto de las licitaciones, sino un acuerdo para fijar de antemano los importes que las empresas se facturarían entre sí en caso de que una de ellas subcontratara a la otra en estas tres licitaciones. Sin embargo, del contexto en que se incardinan los correos y de los porcentajes de reparto, que además se articulaba a través de acuerdos de UTE, pero también con estrategias de subcontratación (hechos 69, 71, 76, 78 a 81, 83, 87, 91, 95, 96 y 104) solo cabe concluir que no están justificadas por causas de vinculación tecnológica. De hecho, ha quedado acreditado que las propias empresas califican estos acuerdos de “*subcontrataciones cruzadas 50%-50%*” (hecho 87). Incluso cabe recordar que las subcontrataciones cruzadas por las que se repartían las empresas una asignación del 50% del contrato, se hacía pese a que el valor de la prestación que concierne a la subcontratación no representa ese porcentaje. Por tanto, esta Sala solo pudo concluir que el acuerdo suponía que las empresas se repartieran las licitaciones y decidieran de antemano quién iba a ser el adjudicatario.

A NOKIA también se le imputa su participación en una dinámica de compensaciones para ajustar los desequilibrios que se iban produciendo y que alteraban ese reparto equitativo prefijado al 50%. Existe una gran cantidad de prueba documental al respecto que atestigua la existencia de esta dinámica, siendo ejemplo de ello los siguientes correos electrónicos:

– “Creo que de cara a la renovación del contrato con NSN y al ajuste de las situaciones conviene indicar lo siguiente:

- Seguimos teniendo pendiente de compensación 356 KE a favor de Thales del acuerdo de reparto 50 %, en todos los contratos. En las últimas conversaciones indicaron que no podían compensarlo ahora y que se tendría en cuenta para el futuro. Ya estamos en el futuro” (hecho 88).

- “2º Usar esta renovación (prorroga) para intentar balancear el desequilibrio que teníamos con NSN en el reparto del 50-50. Este contrato de Madrid-Valladolid era el que provocó ese desequilibrio tan grande. Comentar que después de meter el contrato Mad-Sev-Co-Ma para que las cifras saliesen más favorables a NSN todavía quedaban 355K€ a nuestro favor” (hecho 91).

- “Una vez analizada la situación vigente te detallo las propuestas que pensamos serian más adecuadas trasladar a NSN de cara a propiciar un reparto real 50 / 50, y compensar en la medida de lo posible las desviaciones vigentes que nos están penalizando frente a ellos (hecho 93).

- “Si NSN mantiene su planteamiento de la reunión previa en la que su intención era cedernos los % de Siemens y Kaps podríamos acercarnos a una UTE 50% - 50%. Veremos como avanza” (hecho 98)

Por su parte, el solicitante de clemencia también señala la existencia del acuerdo referido y la existencia de compensaciones, como la referida a que NOKIA debía ofrecer descuentos progresivos para cada proyecto adjudicado, algo que se llevó a cabo durante el año 2014. Lo anterior, concuerda con el literal el acuerdo transcrito que consta en los hechos acreditados del expediente (hecho 95):

“(…) Adjuntamos nuestra propuesta de acuerdo en relación a la participación conjunta del consorcio THALES-SIEMENS y NSN en las telecomunicaciones móviles GSM-R en los siguientes proyectos durante el año 2014.

El fichero adjunto presenta los datos de partida estimados a día de hoy (KM, BTS y repetidores FOR), y el precio de referencia del mantenimiento en cada proyecto en base a estos datos, considerando lo siguiente:

El precio del mantenimiento está calculado ponderando los KM y las BTS+FOR al 50% cada uno. El precio dependerá de los datos finales de cada proyecto.

NSN aplicará un 20% de descuento sobre el valor del precio de referencia en el segundo proyecto adjudicado a THALES-SIEMENS, 30% sobre el tercero y 40% sobre el cuarto y siguientes.

Este acuerdo será válido durante todos los concursos de similares características y alcance durante todo el año 2014.

El alcance de cada uno de los proyectos es equivalente al ofertado en el Valladolid-León-Burgos.

Por su parte, THALES y SIEMENS se comprometen a ofertar la solución de NSN como único Subcontratista Nominado para las Telecomunicaciones Móviles, y en caso de resultar adjudicatario el consorcio en el que participan, a subcontratar a NSN los trabajos contemplados en la oferta entregada para cada proyecto (...)”.

En consecuencia, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde marzo de 2007 hasta noviembre de 2014.

▪ SIEMENS RAIL

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de SIEMENS RAIL en la infracción **desde julio de 2002 hasta noviembre de 2017**, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas (**anexo 9**).

En este sentido, se considera acreditada la participación de SIEMENS RAIL en la conducta mediante acuerdos de UTEs y la presentación de ofertas de cobertura, mismas que no están justificadas por causas de justificación objetiva o imprescindibilidad, ajustándose dicho comportamiento **a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución con base en las afirmaciones vertidas por la propia SIEMENS RAIL como solicitante de clemencia en el expediente, relato que en todo caso **concuera con otros elementos de prueba** tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente.

Así se ha acreditado que SIEMENS RAIL junto con THALES fueron las empresas que iniciaron la alianza y la vertebraron a lo largo de los años que duró la conducta, desde 2002 hasta 2017.

Se ha acreditado la existencia de acuerdos formales entre THALES y SIEMENS RAIL (antes DIMETROIC) que contienen estipulaciones destinadas al reparto de las licitaciones. A modo de ejemplo, cabe citar los sucesivos MoUs suscritos entre los años 2003 a 2006, en los que también participó SIEMENS (hechos 2, 4, 6, 7, 9, y 10). Del mismo modo se le imputan a SIEMENS RAIL los documentos sobre el acuerdo del año 2014 con NOKIA y THALES, que comprendía la alianza de estas empresas para acudir a todas las licitaciones que fueran convocadas en ese año (hecho 95); o los acuerdos formales de subcontratación con COBRA del año 2008 como alternativa a la integración de esta empresa en una UTE con THALES y la propia SIEMENS RAIL, pero manteniendo *de facto* los mismos derechos que le correspondería como miembro de una eventual UTE (hechos 111 a 115). Asimismo, en el período 2014-2017, además de sus acuerdos con THALES (hechos 33 a 57), se ha acreditado la participación de SIEMENS RAIL -y de THALES- en acuerdos de reparto con ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS, en un “*acuerdo a cinco*” respetando, mediante la presentación de ofertas de cobertura, las cuotas de mercado acordadas.

También constan en el expediente numerosas comunicaciones entre SIEMENS RAIL y las otras empresas del cártel en las que se hace clara alusión a los acuerdos (ej. hechos 46 y 55) y a su objeto anticompetitivo. Las comunicaciones entre SIEMENS RAIL, internos y con otras empresas del cártel, han sido constantes durante los años de duración de la conducta, fundamentalmente a través de medios electrónicos.

Cabe destacar que, tal y como ha reconocido SIEMENS RAIL, a lo largo de la vida del cártel llevó a cabo un comportamiento poco racional en determinadas

licitaciones que únicamente se explican en la búsqueda de un reparto de mercado. De hecho, en su declaración de clemencia, pone de manifiesto que su comportamiento en las licitaciones analizadas en el expediente y que se le imputan tenían por objeto el reparto de las mismas, habiendo una clara concordancia entre la información aportada y la prueba documental recabada en las inspecciones de las empresas y en los requerimientos de información realizados por el órgano instructor.

Toda vez que DIMETRONIC fue adquirida por SIEMENS RAIL en abril de 2013, autorizándose dicha operación por la CE en el marco de la operación M.6843 SIEMENS/INVENSYS RAIL autorizada por la Comisión Europea (CE) en aplicación de la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica como criterio de modulación del principio de responsabilidad personal en el Derecho de la competencia, confirmada tanto por la jurisprudencia nacional como comunitaria, al objeto de preservar el efecto útil de la normativa de competencia, esta Sala considera que cabe trasladar la responsabilidad por los actos cometidos por DIMETRONIC a la empresa sucesora SIEMENS RAIL, esto es, desde 2002 y por sus propios actos en cuanto participante en el cártel desde abril de 2013.

En definitiva, teniendo en cuenta que SIEMENS RAIL ha mostrado su conformidad con la valoración realizada en el PCH y la PR, sobre la que esta Sala se reitera, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde julio de 2002 hasta noviembre de 2017.

▪ **SIEMENS SA**

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de SIEMENS SA en la infracción **desde junio de 2003 hasta noviembre de 2014 (anexo 9)**. Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de SIEMENS SA en la infracción toda vez que ha reconocido su participación en el reparto de 6 licitaciones analizadas mediante acuerdos de UTEs que no están justificadas por causas de necesidad objetiva o indispensabilidad, lo cual **se ajusta a la estrategia de comportamiento descrita** por el propio solicitante de clemencia en esta resolución.

Así, las evidencias obtenidas acreditan la participación de SIEMENS SA en un acuerdo de reparto entre las empresas ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) a partir del año 2003 a través de las UTEs ADIS, repartiéndose las licitaciones Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona; Madrid-Sevilla-Córdoba-Málaga, ramal La Sagra-Toledo; y Segovia-Valladolid, tramo Segovia-Valdestillas (hechos 59 y ss.).

Asimismo, se ha acreditado que participó en la ejecución de actividades de señalización, repartidas con ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), en un porcentaje de 25% para aquélla y 37,5 % para cada una de éstas, respondiendo dicha distribución a un acuerdo previo suscrito entre las tres el 19 de junio de 2003 (hecho 58 y 59).

Toda vez que DIMETRONIC fue adquirida por SIEMENS RAIL en abril de 2013, autorizándose dicha operación por la CE en el marco de la operación M.6843 SIEMENS/INVENSYS RAIL autorizada por la Comisión Europea (CE)⁴⁰³, en aplicación de la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica como criterio de modulación del principio de responsabilidad personal en el Derecho de la competencia⁴⁰⁴, confirmada tanto por la jurisprudencia nacional como comunitaria⁴⁰⁵, al objeto de preservar el efecto útil de la normativa de competencia, esta Sala considera que cabe trasladar la responsabilidad por los actos cometidos por DIMETRONIC a la empresa sucesora SIEMENS RAIL, esto es, desde 2002 y por sus propios actos en cuanto participante en el cártel desde abril de 2013.

Teniendo en cuenta que SIEMENS SA ha mostrado su conformidad con la valoración realizada en el PCH y la PR, sobre la que esta Sala se reitera, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde junio de 2003 hasta noviembre de 2014.

▪ **THALES**

Esta Sala considera suficientemente acreditada la participación de THALES en la infracción **desde julio de 2002 hasta noviembre de 2017**, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas (**anexo 9**).

En este sentido, se considera acreditada la participación de THALES en la conducta mediante acuerdos de UTEs y la presentación de ofertas de cobertura, mismas que no están justificadas por causas de justificación objetiva o imprescindible, ajustándose dicho comportamiento **a la estrategia de comportamiento descrita** en esta resolución con base en las afirmaciones vertidas el solicitante de clemencia en el expediente, relato que además

⁴⁰³ Decisión de la CE de 7 de noviembre de 2006, caso COMP/M.4337 THALES/ALCATEL DIVISIONS TRANSPORT ET SYSTEMES, disponible en la página Web https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_06_1520 e información obtenida de la base de datos INFORMA e incorporada a este expediente sancionador (folios 36779 a 36802)

⁴⁰⁴ Resoluciones de la CNC de 31 de julio de 2008, Expte. S/0120/08 Transitarios; de 24 de junio de 2011, Expte. S/0185/09 Bombas de Fluidos; de 2 de diciembre de 2011, Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas; de 10 de enero de 2013, Expte. S/0293/10 TRANSCONT y de 30 de julio de 2013, Expte S/0380/11 Coches de Alquiler y Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 22 de septiembre de 2014, Expte. S/0428/12 Palés; de 28 de mayo de 2015, Expte. S/0471/13 Concesionarios Audi/Seat/VW y de 26 de mayo de 2016, Expte. S/0504/14 AIO.

⁴⁰⁵ Sentencias del TJCE de 14 de julio de 1972, ICI/Comisión, 48/69; de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni, C-49/92 P; de 20 de marzo de 2002, HFB y otros/Comisión, T-9/99 y de 11 de diciembre de 2007, ETI y otros, C-280/06 y conclusiones de la Abogado General Kokott en el asunto ETI y otros y sentencias de la AN de 11 de febrero de 2013 en el Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas y del TS de 16 de diciembre de 2015, recurso 1973/2014, en el Expte. S/0120/08 Transitarios.

concuerta con otros elementos de prueba tenidos en cuenta en este expediente como son la prueba documental existente.

Así se ha acreditado que THALES junto con SIEMENS RAIL fueron las empresas que iniciaron la alianza y la vertebraron a lo largo de los años que duró la conducta, desde 2002 hasta 2017.

En este punto, se ha acreditado la existencia de acuerdos formales entre THALES y SIEMENS RAIL (antes DIMETROIC) que contienen estipulaciones destinadas al reparto de las licitaciones. A modo de ejemplo, cabe citar los sucesivos MoUs suscritos entre los años 2003 a 2006, en los que también participó SIEMENS (hechos 2, 4, 6, 7, 9, y 10). Del mismo modo son imputables a THALES los documentos sobre el acuerdo del año 2014 con NOKIA y SIEMENS RAIL, que comprendía la alianza de estas empresas para acudir a todas las licitaciones que fueran convocadas en ese año (hecho 95); o los acuerdos formales de subcontratación con COBRA del año 2008 como alternativa a la integración de esta empresa en una UTE con SIEMENS RAIL y la propia THALES, pero manteniendo *de facto* los mismos derechos que le correspondería como miembro de una eventual UTE (hechos 111 a 115). Asimismo, en el período 2014-2017, además de los acuerdos entre ambas empresas (hechos 33 a 57), se ha acreditado la participación de THALES -y de SIEMENS RAIL- en acuerdos de reparto con ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS, en un “*acuerdo a cinco*” respetando, mediante la presentación de ofertas de cobertura, las cuotas de mercado acordadas.

Aunque THALES alega que la cooperación entablada a partir del año 2003 con SIEMENS RAIL (entonces DIMETRONIC) y con otras empresas no constituye ningún supuesto acuerdo de cártel sino una cooperación entre empresas justificada y pro-competitiva, basta un simple análisis de las estipulaciones que contenían los distintos *Memorandos Of Unerstanding* (MoUs) para comprobar que se trata de meros repartos de licitaciones en igual porcentajes sin atender a las concretas prestaciones que cada empresa debía acometer y que incluso también a futuros contratos todavía no licitados. Por ejemplo, en el acuerdo del año 2006 ambas acordaron que:

“Los servicios de mantenimiento de las restantes líneas de alta velocidad no relacionadas en esta estipulación se irán asignando a las Partes en función del interés que en cada momento haya por cada una de las partes, siempre con la premisa de un reparto equitativo entre ambas partes (50% del reparto económico para cada una de ellas).

El presente acuerdo será de aplicación a la prestación de servicios de mantenimiento incluidos en los contratos de líneas de alta velocidad celebrados por ADIF con las UTEs en las que ambas Partes participen descritas en el expositivo I y a las líneas que en el futuro pudieran adjudicarse por ADIF y en las que ambas Partes participen, ya sea conjuntamente o como miembros de una UTE excluyendo los servicios de mantenimiento de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla. [...]”. (hecho 10)

El contenido de los MoUs además es concordante con lo afirmado por el solicitante de clemencia, que ha declarado que tanto THALES como SIEMENS RAIL, como firmantes de la mayoría de los MoUs, llegaban a entendimientos para presentarse y repartirse de forma conjunta a diversas licitaciones de cuya próxima convocatoria habían tenido conocimiento, así como a aquellas que en un futuro pudieran llegar a convocarse, repartiéndose los importes adjudicados según un criterio fijado de antemano (que en los acuerdos iniciales se fija en 50-50% (hechos 2, 6, 10, 12, 19, 29, 30, 43 y 55) y después fue objeto de variaciones y ajustes, del 55-45% (hecho 44). Conforme a lo anterior, no ha lugar a acoger las alegaciones de THALES para desacreditar el valor probatorio de la abundante prueba al respecto.

En lo que se refiere a los acuerdos alcanzados en los años 2007 y 2008 con NOKIA y con COBRA, THALES defiende que dichas empresas no se pudieron incorporar a ningún cártel puesto que las mismas no han sido nunca competidoras de THALES. Al respecto, cabe reiterar lo ya indicado por la DC en referencia al STS de octubre de 2020, en el sentido de que puede constituir una infracción en materia de competencia la conducta de una empresa que participa activamente en los actos de constitución de un cártel, aunque dicha empresa no comercialice productos en el mercado principal de referencia pero si lo haga en un mercado conexo del de referencia. Al respecto, si bien NOKIA y COBRA no son competidoras directas de las demás empresas del cártel, a través de su participación en UTEs y/o su subcontratación, se instrumentalizó su participación en el cártel y se limitó la competencia entre operadores de telecomunicaciones que podrían haber participado en estas licitaciones.

Asimismo, THALES niega la existencia de elementos de prueba que acrediten la existencia de un cártel en el período 2014-2017 con ALTOM, BOMBARDIER y CAFS.

Se ha acreditado la existencia de reuniones en dicho período, como por ejemplo las producidas en el contexto del Convenio de colaboración para la licitación del Eje Atlántico. Cabe señalar que no solo están acreditadas con las entradas en el calendario con nombres de los distintos competidores asistentes (SIEMENS, ALSTOM, THALES, BOMBARDIER y CAFS) sino que también encuentran su respaldo en las afirmaciones del solicitante de clemencia, que señala que dicha licitación formaba parte del llamado “*acuerdo a cinco*”.

Además, cabe recordar que el solicitante de clemencia es quien afirma que en el año 2014 se llegó a un acuerdo de reparto de proyectos de construcción y mantenimiento que implicaba respetar las cuotas de mercado de SIEMENS RAIL y THALES, cada una de las cuales tendría un 30% y BOMBARDIER, ALSTOM y CAFS se repartirían el restante 40%. Lo anterior se confirma en el cuadro, también aportado por el solicitante de clemencia, que refleja las bajas presentadas por las empresas que formaron parte del cártel, entre ellas THALES. Dicho cuadro, aunque de elaboración propia, está basado únicamente en datos públicos accesibles y, por tanto, contrastables lo que, sin duda, a falta de otra explicación razonable, acredita la existencia del reparto de las licitaciones en la

proporción indicada de 30/30/40. Conforme a lo anterior, no cabe acoger la alegación relativa a la inexistencia de elementos de prueba que acrediten la existencia de un cártel en el período 2014-2017.

Asimismo, toda vez que ACATEL fue adquirida por THALES en noviembre de 2006, autorizándose dicha operación por la CE en el asunto M.4337 THALES/ALCATEL DIVISIONS TRANSPORT ET SISTEMES⁴⁰⁶, en aplicación de la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica como criterio de modulación del principio de responsabilidad personal en el Derecho de la competencia⁴⁰⁷, confirmada tanto por la jurisprudencia nacional como comunitaria⁴⁰⁸, al objeto de preservar el efecto útil de la normativa de competencia, esta Sala considera que cabe trasladar la responsabilidad por los actos cometidos por ALCATEL a la empresa sucesora THALES, esto es, desde 2002 y por sus propios actos en cuanto participante en el cártel desde noviembre de 2006.

En consecuencia, se considera acreditado que esta empresa ha participado en la infracción única y continuada desde julio de 2002 hasta noviembre de 2017.

b. 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 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

⁴⁰⁶ Decisión de la CE de 7 de noviembre de 2006, caso COMP/M.4337 THALES/ALCATEL DIVISIONS TRANSPORT ET SISTEMES, disponible en la página Web https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/IP_06_1520 e información obtenida de la base de datos INFORMA e incorporada a este expediente sancionador (folios 36779 a 36802)

⁴⁰⁷ Resoluciones de la CNC de 31 de julio de 2008, Expte. S/0120/08 Transitarios; de 24 de junio de 2011, Expte. S/0185/09 Bombas de Fluidos; de 2 de diciembre de 2011, Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas; de 10 de enero de 2013, Expte. S/0293/10 TRANSCONT y de 30 de julio de 2013, Expte S/0380/11 Coches de Alquiler y Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 22 de septiembre de 2014, Expte. S/0428/12 Palés; de 28 de mayo de 2015, Expte. S/0471/13 Concesionarios Audi/Seat/VW y de 26 de mayo de 2016, Expte. S/0504/14 AIO.

⁴⁰⁸ Sentencias del TJCE de 14 de julio de 1972, ICI/Comisión, 48/69; de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni, C-49/92 P; de 20 de marzo de 2002, HFB y otros/Comisión, T-9/99 y de 11 de diciembre de 2007, ETI y otros, C-280/06 y conclusiones de la Abogado General Kokott en el asunto ETI y otros y sentencias de la AN de 11 de febrero de 2013 en el Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas y del TS de 16 de diciembre de 2015, recurso 1973/2014, en el Expte. S/0120/08 Transitarios.

de unidad económica propio de esta disciplina⁴⁰⁹. 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. A modo de ejemplo, la sentencia del TJUE de 27 de octubre de 2010 consideró que era suficiente una participación del 90% para reconocer la concurrencia de influencia decisiva en el comportamiento de la filial⁴¹⁰ e incluso el Tribunal Supremo ha llegado a admitir un porcentaje del 73%⁴¹¹.

La presunción de 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 infracción⁴¹².

En este expediente, las empresas matrices que se han considerado responsables solidarias de las conductas de sus filiales son las siguientes:

- ALSTOM, S.A. en su condición de matriz última de la sociedad ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.⁴¹³
- BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED, en su condición de matriz al 100% de BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L.
- CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A. en su condición de matriz al 100% de la sociedad CAF SIGNALLING, S.A.
- ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. en su condición de matriz última de la sociedad COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.⁴¹⁴
- NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS, OY en su condición de matriz al 99,98% de la sociedad NOKIA SPAIN S.A.
- SIEMENS, A.G en su condición de matriz última de las sociedades SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. y SIEMENS, S.A.
- THALES EUROPE, SAS en su condición de matriz al 100% de la sociedad THALES ESPAÑA GRP, S.A.U.

BOMBARDIER, THALES EUROPE, ACS y CAF han alegado una total autonomía de las filiales imputadas y de sus equipos de dirección para definir

⁴⁰⁹ 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).

⁴¹⁰ Sentencia del TJUE de 27 de octubre de 2010, Alliance One International y otros/Comisión, T-24/05.

⁴¹¹ Sentencia del TS de 16 de enero de 2016 (recurso 2359/2013).

⁴¹² Sentencia del TGUE de 12 de julio de 2018, asunto T-419/14.

⁴¹³ ALSTOM es filial al 100% de ALSTOM ESPAÑA IB, S.L. y su matriz última al 100% es ALSTOM, S.A, sociedad constituida bajo la legislación mercantil francesa que cotiza en la Bolsa de París y opera, entre otros, en los mercados de transporte, señalización y ferrocarriles.

⁴¹⁴ COBRA es filial de COBRA GESTIÓN DE INFRAESTRUCTURAS, S.A.U., cuyo capital en un 100% está en manos de ACS SERVICIOS, COMUNICACIONES Y ENERGÍA, S.L. que es propiedad en un 99,99% de ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A. (ACS).

una política comercial propia sin ninguna influencia de las respectivas sociedades matrices que son, según señalan, completamente ajenas a los hechos expuestos en esta resolución sin haber tenido ninguna participación en los mismos.

En relación con estas alegaciones se reitera que la responsabilidad solidaria imputada a las empresas matrices no viene determinada por su participación directa o indirecta en las infracciones investigadas, ni siquiera por el conocimiento que la matriz tuviera de los hechos investigados, sino por la unidad económica que forman matriz y filial a efectos de las normas de competencia.

Como indica en la Sentencia del TGUE de 16 de septiembre de 2013⁴¹⁵:

“una sociedad matriz puede ser considerada solidariamente responsable de una infracción en la que esté implicada su filial, sin haber participado ella misma en dicha infracción y sin haber tenido conocimiento de ésta, ya que la imputación de esta responsabilidad a la sociedad matriz únicamente está vinculada con el hecho de que constituye una única entidad con su filial”.

Como se ha señalado, deben ser las empresas quienes aporten las pruebas necesarias para contrarrestar la presunción *iuris tantum* y demostrar que su filial decidió independientemente su conducta en el mercado y, en este caso, BOMBARDIER, CAF, THALES EUROPE y ACS, se han limitado a presentar argumentos meramente declarativos respecto de la autonomía de gestión y política de sus filiales.

ACS aporta el documento ‘Política de Responsabilidad Corporativa’, aprobado por su Consejo de Administración el 25 de febrero de 2016, donde se establece que *“el grupo ACS tiene una estructura descentralizada y desarrolla su actividad a través de un extenso grupo de compañías, que comparten la cultura y valores del Grupo ACS, al tiempo que cada una opera con unos sistemas de gestión propios e independientes”*. A este respecto cabe destacar que dicha cita no puede considerarse prueba suficiente de la autonomía de COBRA, como tampoco lo es la respuesta de COBRA al requerimiento realizado en relación con su estructura y proceso de toma de decisiones (folios 217 a 223). No resulta suficiente aportar meros *“elementos que apuntan”* a que *“la filial se conduce de manera autónoma en el mercado”* sino que se requiere específicamente que la empresa aporte *“suficientes elementos probatorios”* que acrediten dicha autonomía de gestión, para determinar si una filial decide de manera autónoma su comportamiento en el mercado, tomando en consideración todos los elementos pertinentes relativos a los vínculos económicos, organizativos y jurídicos que unen a esa filial con la sociedad matriz.

En relación con la alegación de BOMBARDIER en la que señala que su matriz es una sociedad *holding* y que dada la autonomía de su política comercial ninguno de sus empleados es responsable de las actividades de la filial en España, cabe indicar que la circunstancia de que la matriz sea un *holding*

⁴¹⁵ Sentencia del TGUE de 16 de septiembre de 2013, asunto T-408/10 Roca Sanitario contra Comisión Europea. En el mismo sentido, Sentencia del TGUE de 12 de julio de 2018, asunto T-419/14.

financiero carece de trascendencia para refutar la presunción de influencia decisiva, porque nuevamente es preciso reiterar que tal presunción nace del concepto propio de unidad económica del Derecho de la competencia⁴¹⁶.

El Tribunal de Justicia de la Unión Europea en su Sentencia de 8 de mayo de 2013, asunto C-508/11 P, ENI, apartado 48, ha indicado que: “Además, en el caso concreto de que una sociedad holding 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 en materia de competencia, existe asimismo una presunción iuris tantum de que dicha sociedad holding ejerce una influencia decisiva en el comportamiento de la sociedad interpuesta e indirectamente, a través de esta última, también sobre el comportamiento de dicha filial (...)”.

En el ámbito de nuestro país, la Sentencia del Tribunal Supremo de 19 de junio de 2018 (rec. 1480/2016), ha rechazado argumentos similares a los expuestos por BOMBARDIER, confirmando la presunción legal de la responsabilidad solidaria de la sociedad *holding* matriz:

“La ausencia de prueba en tal sentido por parte de la matriz Centauro S.L. trae como consecuencia la plena efectividad de la referida presunción legal, que no resulta desvirtuada por los argumentos expuestos por las sociedades recurrentes en casación: que Centauro S.L. es una mera sociedad holding a la que no se le puede atribuir responsabilidad automática sobre sus filiales, que ambas sociedades tienen órganos decisorios distintos o la mera afirmación apodíctica de que Centauro disponía de la más amplia autonomía frente a Centauro, S.L.”

Por último, igualmente debe rechazarse la alegación de THALES EUROPE respecto a que se responsabilidad solidaria en ningún caso alcanzaría al periodo anterior a 2007, fecha en la que THALES EUROPE adquirió el control sobre la actual THALES, remitiéndose a la sentencia del TJUE de 16 de noviembre de 2000 en el Asunto C-279/98P, Cascades, según la cual la responsabilidad de las matrices respecto de las eventuales conductas realizadas por sus filiales debe limitarse, única y exclusivamente, al período durante el que las primeras controlan a las segundas.

En jurisprudencia comunitaria posterior a la citada por THALES⁴¹⁷ se han rechazado alegaciones similares que cuestionaban la posibilidad de la Comisión como autoridad de competencia de sancionar a la empresa matriz adquirente por las acciones cometidas por la filial adquirida en un periodo anterior a la absorción.

⁴¹⁶ Así lo ha señalado la Autoridad de Competencia en reiteradas ocasiones (Resolución de 2 de marzo de 2011, Expte. S/0086/08, Peluquería profesional y de 23 de mayo de 2013, Expte S/0303/10, Distribuidores Saneamiento) y el Tribunal General de la Unión Europea en numerosas sentencias (entre otras, asunto T-69/04 Schunk y Schunk Kohlenstoff-Technik/Comisión Rec. 2008, apartado 70, y asunto T-174/05 Elf Aquitaine/Comisión, sentencia de 30 de septiembre de 2009, apartado 160).

⁴¹⁷ Sentencias del TPI de 14 de diciembre de 2006, asuntos acumulados T-259/02 a T-264/02 y T-271/02 y del TJUE de 24 de septiembre de 2009, asuntos acumulados C-125/07 P, C-133/07 P, C-135/07 P y C-137/07 P.

Así en su sentencia de 24 de septiembre de 2009, el TJUE señaló al respecto⁴¹⁸:

“81 Mediante sus alegaciones, Erste sostiene que cuando se cometieron las infracciones contempladas en la Decisión controvertida el comportamiento de GiroCredit estaba determinado por la sociedad matriz a la que pertenecía, en este caso el Grupo BA y, en consecuencia, la responsabilidad por las infracciones entonces cometidas por GiroCredit debería haberse imputado al Grupo BA.

(...) 85 Por lo que respecta a la primera alegación, relativa al examen por el Tribunal de Primera Instancia de los vínculos económicos y jurídicos existentes entre GiroCredit y el Grupo BA, basta señalar que, dado que la Comisión podía sancionar legítimamente a GiroCredit por la infracción del artículo 81 CE y, en consecuencia, imputar la responsabilidad de esta sociedad a Erste, como sociedad absorbente, el Tribunal de Primera Instancia ha declarado legítimamente, en el apartado 336 de la sentencia recurrida, que no era necesario comprobar si el comportamiento de GiroCredit podía haberse imputado al Grupo BA. Por tanto, la alegación de Erste relativa al control efectivo de GiroCredit por el Grupo BA es inoperante”

THALES adquirió ALCATEL en noviembre de 2006 y, por tanto, a partir de ese momento fue su sucesora económica asumiendo la responsabilidad de esta última de acuerdo con la doctrina y jurisprudencia sobre sucesión empresarial y continuidad económica de las empresas al objeto de preservar el efecto útil de la normativa de competencia⁴¹⁹.

Cabe añadir que a partir de dicha adquisición de ALCATEL por parte de THALES, esta última siguió participando, título de autor, en el cártel, por lo que su responsabilidad en el cártel lo es por ambos títulos (sucesor económico de ALCATEL y autor directo de la conducta).

c. Responsabilidad de las personas físicas

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”.

La Audiencia Nacional, en su sentencia de fecha 14 de septiembre de 2017, además de señalar que la LDC permite sancionar simultáneamente a la empresa

⁴¹⁸ Sentencia del TJUE de 24 de septiembre de 2009, asuntos acumulados C-125/07 P, C-133/07 P, C-135/07 P y C-137/07 P.

⁴¹⁹ Sentencias del TJCE de 14 de julio de 1972, ICI/Comisión, 48/69; de 8 de julio de 1999, Comisión/Anic Partecipazioni, C-49/92 P; de 20 de marzo de 2002, HFB y otros/Comisión, T-9/99 y de 11 de diciembre de 2007, ETI y otros, C-280/06 y conclusiones de la Abogado General Kokott en el asunto ETI y otros y sentencias de la AN de 11 de febrero de 2013 en el Expte. S/0251/10 Envases Hortofrutícolas y del TS de 16 de diciembre de 2015, recurso 1973/2014, en el Expte. S/0120/08 Transitorios.

responsable de la conducta y a sus representantes legales o directivos, ha fijado una serie de criterios para delimitar el ámbito subjetivo de aplicación del artículo 63.2 que después han sido confirmados por el Tribunal Supremo⁴²⁰:

“[...] 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, [...] Ante la falta de dicha conceptualización, 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.”

El Tribunal Supremo también ha confirmado respecto al grado de responsabilidad de la persona física en el acuerdo anticompetitivo que⁴²¹:

“La aplicación del artículo 63.2 LDC no se limita necesariamente a la intervención de los representantes legales o de las personas que integran órganos directivos de las personas jurídicas, que sea determinante del acuerdo o decisión anticompetitivo o particularmente relevante, análoga a una cooperación necesaria, y no excluye otros tipos de intervención de menor entidad de los indicados sujetos activos del tipo infractor, incluidos los modos pasivos de participación, como la asistencia a las reuniones en las que se concluyeron los acuerdos o decisiones infractores sin oponerse expresamente a ellos.”

En este caso, las personas físicas que merecen el reproche sancionador han integrado los órganos directivos de las personas jurídicas infractoras, participando en la conducta infractora con conocimientos de los aspectos fundamentales de la estrategia corporativa y política comercial de su empresa, así como potestad de dirección, decisión y control relevantes a efectos de los hechos investigados, adquiriendo el rol de elementos activos en el diseño, ejecución y/o seguimiento de los acuerdos adoptados por el cártel, sancionándose, por tanto, de conformidad con el artículo 63.2 de la LDC.

Concretamente, como se señala a continuación de manera individualizada, se ha acreditado que los directivos sancionados asistieron a reuniones del cártel; fueron destinatarios y/o remitentes de correos electrónicos intercambiados entre éstos relativos a los hechos investigados, en anotaciones manuscritas de algunos de éstos, se detalla su participación, así como también la de directivos de otras empresas incoadas, y los acuerdos alcanzados por el cártel, y su actuación en relación con los hechos objeto de investigación responde a una

⁴²⁰ 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, confirmada en STSS 430/2019, de 28 de marzo y 483/2019, de 9 de abril.

⁴²¹ Sentencias del TS 1287/2019 y 1288/2019, de 1 de octubre 2019 y la Sentencia del TS 95/2020 de 28 de enero 2020 en relación con el expediente [S/DC/0504/14](#) AIO.

clara manifestación de su capacidad de interlocución y decisión en nombre de las empresas que representaban y/o representan, e igualmente de cara a sus interlocutores en el cártel.

La información de este apartado se basa en los hechos acreditados recogidos con detalle en el apartado V de esta resolución.

▪ **Don Iñigo Balda Arana**

A D. Iñigo Balda Arana se le imputa, en su condición de Director General de CAFS, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción única y continuada constitutiva de cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde junio de 2015 hasta diciembre de 2017, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC.

Alega el directivo que al ser la imputación accesoria respecto a la de CAFS y no haber quedado acreditada la acusación contra CAFS, no puede imputársele responsabilidad alguna. Sin embargo, tal y como consta en la presente resolución esta Sala considerada suficientemente acreditada la participación de CAFS en la infracción desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas.

Sobre la supuesta falta de participación y prueba en la conducta, esta Sala considera que su participación en los hechos está acreditada desde junio de 2015⁴²², en relación con el reparto de la licitación de los ERTMS de Cercanía Barcelona, y hasta diciembre de 2017⁴²³, ejerciendo un papel activo en el cártel sancionado.

Concretamente, se ha acreditado que D. Iñigo Balda Arana participó en una conversación interna vía WhatsApp de 12 de junio de 2015 con D. Francisco Travieso. En dicha conversación, el segundo indica que ha recibido una llamada telefónica de D. Leopoldo Olea y que quedarán para ver el tema ERTMS de

⁴²² Conversaciones de WhatsApp entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS), recabadas en la inspección de CAFS (folio 28499).

⁴²³ Por ejemplo Correo electrónico de 10 de octubre de 2017 de CAFS entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) (folio 14391) ; anotaciones manuscritas (folio 5748) ; documento “Lanzamiento oferta IOP01089 V2.DOCX”, adjunto al correo electrónico interno de CAFS de 17 de octubre de 2017, con asunto “Invitación: Lanzamiento oferta Torrelavega - Santander (19 Oct 12:30 CEDT en Sala Oaris (folios 14567 a 14569) y conversaciones de WhatsApp entre D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) y D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) (folios 28499, 28505 y 28548), recabados en la inspección de CAFS.

Cercanías, licitación que posteriormente se ha acreditado que formó parte del reparto.

Este directivo también aparece vinculado al reparto de la licitación de Murcia-Cargas-Lorca, constando acreditada una conversación de 12 de enero de 2016 en la que D. Francisco Travieso le informó de una conversación mantenida con un empleado de SIEMENS RAIL en relación con la preparación de la licitación a la que CAFS iba a licitar en UTE con dicha empresa (hecho 177):

“(...) acabo de hablar con Leopoldo y me confirma que prácticamente está cerrado nuestro acuerdo para Murcia-Lorca e Irún-Hernani, mañana comentamos (...)”

Asimismo, consta acreditado que D. Iñigo Balda Arana también participó en el reparto de la licitación Torrelavega-Santander, a través de la conversación de WhatsApp entre dicho directivo y D. Francisco Travieso, que tuvo lugar durante noviembre de 2017 y en el que el primero le informa al segundo de que *“Siemens nos deja solos en Torrelavega. Dicen que órdenes de Alemania...”* (hecho 195) no obstante lo cual, CAFS presentó oferta en solitario a dicha licitación, lo que acredita el carácter instrumental del proyecto de UTE que pretendían formar.

Por todo lo anterior, esta Sala entiende que se ha dado cumplimiento a los requisitos formales y materiales establecidos en el artículo 63.2 de la LDC, por lo que no cabe acoger la alegación sobre la no concurrencia de los requisitos establecidos en dicho artículo de la LDC y menos aún puede considerarse que la imputación tenga carácter arbitrario.

▪ **Don Francisco Travieso Mateos**

A D. Francisco Travieso Mateos se le imputa, en su condición de Director Comercial Nacional de CAFS, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción única y continuada constitutiva de cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de licitaciones para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC

Al igual que D. Iñigo Balda Arana, este directivo alega que al ser la imputación accesoria respecto a la de CAFS y no haber quedado acreditada la acusación contra CAFS, no se le puede imputar responsabilidad alguna. Sin embargo, esta Sala se reitera en que, tal y como consta en la presente resolución, se considerada suficientemente acreditada la participación de CAFS en la infracción desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017, coincidiendo con las últimas inspecciones realizadas.

Asimismo, señala que no concurren los requisitos establecidos por el artículo 63.2 de la LDC para sostener la acusación en contra él, por no tener la condición de directivo ni representante legal y no haber intervenido en la infracción. Al respecto, se reitera que si bien estaba jubilado desde octubre de 2017, ocupando el cargo de Director Comercial Nacional hasta dicha fecha, las evidencias recabadas y puestas de manifiesto en esta resolución acreditan que incluso tras su jubilación tuvo un papel activo en el desarrollo de la conducta, presidiendo varias reuniones con otras empresas del cártel⁴²⁴, como además ha confirmado SIEMENS en su solicitud de clemencia⁴²⁵. Por tanto, en contra de su alegación sobre falta de prueba, cabe señalar que su imputación se ha basado, además de en la información aportada por el solicitante de clemencia, en el resto de prueba documental existente que concuerda con lo dicho por el solicitante de clemencia y que principalmente fue recabada en la inspección de CAFS.

En lo que refiere a la prueba existente para su imputación, se ha acreditado su participación en la reunión de 27 de abril de 2015 en la que SIEMENS, ALSTOM y CAFS se pusieron de acuerdo para simular competencia entre ellos y así "*pedir oferta a todos de todo*" incluyendo también a BOMBARDIER y THALES (hecho 162)

También se ha acreditado que participó en una conversación interna vía WhatsApp de 12 de junio de 2015 con D. Iñigo Balda Arana. En dicha conversación, el D. Francisco Travieso le indica que ha recibido una llamada telefónica de D. Leopoldo Olea y que quedarán para ver el tema ERTMS de Cercanías, licitación que posteriormente se ha acreditado que formó parte del reparto.

Igualmente, este directivo también aparece vinculado al reparto de la licitación de Murcia-Cargas-Lorca, constando acreditada una conversación de 12 de enero de 2016 en la que D. Francisco Travieso le informó de una conversación mantenida con un empleado de SIEMENS RAIL en relación con la preparación de la licitación a la que CAFS iba a licitar en UTE con dicha empresa (hecho 177):

"(...) acabo de hablar con Leopoldo y me confirma que prácticamente está cerrado nuestro acuerdo para Murcia-Lorca e Irún-Hernani, mañana comentamos (...)"

Asimismo, consta acreditado que participó en el reparto de la licitación Torrelavega-Santander, a través de la conversación de WhatsApp entre dicho directivo y D. Iñigo Balda, que tuvo lugar durante noviembre de 2017 y en el que

⁴²⁴ Nota de calendario "Reunión Siemens, Alstom, Thales, Bombardier, CAFS" de 2 de julio de 2015 (folio 14486); nota de calendario "Reunión Técnicas (Siemens, Thales, Bombardier, Alstom)" de 15 de julio de 2015 (folio 14487); conversaciones de WhatsApp entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) (folios 28499 y 28505) y correo electrónico de 10 de octubre de 2017 de CAFS entre D. Francisco Travieso Mateos (Director Comercial Nacional de CAFS) y D. Iñigo Balda Arana (Director General de CAFS) (folio 14391), recabados en la inspección de CAFS.

⁴²⁵ Información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción (folios 40638, 40639 y 40662 a 40666).

el primero le informa al segundo de que “*Siemens nos deja solos en Torrelavega. Dicen que órdenes de Alemania...*” (hecho 195) no obstante lo cual, CAFS presentó oferta en solitario a dicha licitación, lo que acredita el carácter instrumental del proyecto de UTE que pretendían formar.

Por todo lo anterior, esta Sala entiende que se ha dado cumplimiento a los requisitos formales y materiales establecidos en el artículo 63.2 de la LDC, por lo que no cabe acoger la alegación sobre la no concurrencia de los requisitos establecidos en dicho artículo de la LDC y menos aún puede considerarse que la imputación tenga carácter arbitrario.

▪ **Don Miguel Ángel Martínez Anguita**

A. D. Miguel Ángel Martínez Anguita se le imputa, en su condición de Director General de la filial de ferrocarriles de COBRA, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde abril de 2008 hasta septiembre de 2016, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC.

El directivo alega que la DC no ha motivado de forma suficiente la concurrencia de los requisitos que se exigen en el artículo 63.2 LDC para imputarle la participación en la conducta. En este sentido, cabe reiterar que ha quedado claramente probada la participación de dicho directivo en las prácticas prohibidas por el artículo 1 de la LDC al obrar en el expediente numerosos intercambios de correos electrónicos entre directivos de las empresas participantes en el cártel, entre ellos, el citado directivo, en el marco de la ejecución de los acuerdos alcanzados⁴²⁶.

⁴²⁶ Correos electrónicos entre D. Miguel Ángel Martínez Anguita (COBRA), D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC) y D. Jesús Sánchez Bargos (THALES) de 14 de marzo de 2008 con asunto “Re: Acuerdo LAV” y adjuntos “Acuerdo UTE LAV Valencia v1 clean.doc” y “Madrid Valenciamuyutil.xls”, (folios 7378 a 7402) de 1 de abril de 2008 (folios 7432 a 7435); de 4 de abril de 2008 “Re: Acuerdo LAV” y adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia v2 clean.doc” (folios 7436 a 7464); de 9 de abril de 2008 con adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia_TRSS-v100408-nz.doc” (folios 7465 a 7497), recabados en la inspección de THALES; de 22 de abril de 2008, con adjunto “Acuerdo UTE LAV Valencia v2 clean.doc” recabado en la inspección de COBRA (folios 5052 a 5080); de 29 de abril de 2008 de COBRA a THALES con adjuntos “Precontrato Construcción.doc”, “Acuerdo UTE LAV Valencia_TRSS-v 100408_nz Clean.doc” y “Madrid-Valenciamuyutil 08-03-14.xls” THALES (folios 7560 a 7591) ; correo electrónico de 19 de febrero de 2010 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) a D. Jesús Sánchez Bargos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Consejero Delegado de DIMETRONIC) (folio 7726), recabados en la inspección de THALES; documento “2011-01-21 Reunión Dimetronic-cobra LAV Orense-santiago.doc”, adjunto al correo electrónico interno de COBRA de 1 de febrero de 2011, recabado

Y así se ha confirmado también en la solicitud de clemencia, aportando el contrato de subcontratación firmado el 1 de febrero de 2016 por D. Miguel Ángel Martínez Anguita en representación de COBRA, en relación con la licitación del mantenimiento Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete⁴²⁷, que según la información facilitada por ADIF no existe constancia de la subcontratación⁴²⁸.

Además, existen correos especialmente llamativos que involucran directamente a este directivo en la infracción. Se puede citar como ejemplo el correo de 19 de febrero de 2010 en el que D. Miguel Ángel Martínez Anguita se disculpa ante D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Consejero Delegado de DIMETRONIC), por el perjuicio que podría causar la concurrencia de empresas del Grupo ACS - grupo al que pertenece COBRA- a una licitación a la que se presentaban THALES y DIMETRONIC⁴²⁹:

“Estimados Jesuses <Presidente y Consejero Delegado de THALES y Consejero Delegado de DIMETRONIC>, siento lo ocurrido en esta oferta, donde han aparecido como “setas” empresas del grupo ACS (no del Grupo Cobra) en diferentes ofertas. Si bien es verdad, pienso que aparecen con socios y en grupos sin posibilidades de éxito de adjudicación, sí pueden incordiar o mover medias, que en un momento determinado pueden perjudicarnos.

Expuesto lo anterior, quiero en primer lugar decir que lo siento, segundo que no era consciente de la situación ni por supuesto cómplice, y en tercer lugar que mi siguiente actuación es hablar con <Presidente del Grupo ACS Industrial> y contarle la situación.

Dicho lo anterior, me gustaría sin prisa pero sin pausa, en las próximas semanas hablar de la estrategia a futuro c/s empresas del Grupo ACS. Ruego me digáis algo y que hablemos en unos días sobre este asunto. Que os parece la semana del 09 al 12 de marzo, para almorzar juntos?”.

en la inspección de COBRA (folios 5086 a 5089); correos electrónicos remitidos el 31 de octubre de 2014 por el Gerente de la UTE a THALES y COBRA, entre ellos D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios de THALES), D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) (folios 9461 a 9463) y de 3 de noviembre de 2014 con asunto “UTE ORSAN. Finalización del contrato de Mantenimiento” entre THALES y COBRA (folio 9461), recabados en la inspección de THALES.

⁴²⁷ Documentación aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6612 a 6646).

⁴²⁸ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folio 810).

⁴²⁹ Correo electrónico con asunto “OBRAS DE SEÑALIZACIÓN AVE” de 19 de febrero de 2010 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) a D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Consejero Delegado de DIMETRONIC), recabado en la inspección de THALES (folio 7726).

De todas estas evidencias se constata la participación en el cártel de D. Miguel Ángel Martínez Anguita desde que COBRA se incorporó al cártel en abril de 2008 hasta septiembre de 2016.

▪ **Don Leopoldo Felipe Olea Muriel**

A D. Leopoldo Felipe Olea Muriel se le imputa su participación en la conducta, en su condición de Director de Ventas Nacionales de la División *Mobility* de SIEMENS SA., al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de las licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde octubre de 2013 hasta noviembre de 2017, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC.

El directivo alega que la DC no ha argumentado los motivos por los cuales se le debía considerar miembro de los órganos directivos de SIEMENS. Al respecto, cabe reiterar que ha quedado acreditado que su participación en el cártel no se limitó a ejecutar las instrucciones dadas por D. Jesús Guzmán Martínez de los Santos, como su superior jerárquico, sino que el alegante actuaba en uso de su capacidad para dar instrucciones en línea con lo acordado por el cártel.

Esto no es una afirmación sin sustento probatorio, sino que ha quedado acreditado en el correo electrónico que D. Leopoldo Olea Muriel envió a D. Miguel Moratalla Martínez, analizando la estrategia para 5 licitaciones a convocar durante 2014 y 2015, con los siguientes pasos a tomar de cara al reparto interno entre THALES y SIEMENS RAIL (hecho 27). Igualmente, en el correo remitido de forma interna por D. Leopoldo Olea Muriel el 19 de diciembre de 2013, con distintas versiones de reparto para la licitación Valladolid-León-Burgos (hecho 31) o en el correo electrónico interno de 13 de enero de 2015 de D. Leopoldo Olea Muriel dando instrucciones para modificar el coste del presupuesto de la construcción del tramo de la línea de alta velocidad Olmedo-Ourense (hecho 28).

▪ **Don Gonzalo Martínez Delgado**

A D. Gonzalo Martínez Delgado, se le imputa su participación en la conducta, en su condición de Director de la Unidad de Negocio de *Customer Services* de la División *Mobility* de SIEMENS SA., al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de las licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta

velocidad y líneas convencionales en España, desde agosto de 2014 hasta marzo de 2016, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC.

El directivo alega que su papel en las prácticas sancionadas siempre ha tenido un carácter secundario, por lo que no debe ser considerado directivo a efectos de lo dispuesto en el artículo 63.2 LDC. Sin embargo, esta Sala recuerda que su condición de directivo le viene dada a través de su cargo de Director de la Unidad de Negocio de *Customer Services* de la División de Mobility de SIEMENS S.A.

Si bien es cierto que no tuvo una actuación similar a otros directivos de SIEMENS también imputados, como D. Jesús Guzmán Martínez de los Santos y D. Leopoldo Olea Muriel, su participación se mantuvo constante durante el tiempo indicado, de agosto de 2014 hasta marzo de 2016, tras su retorno a España después de la adquisición de DIEMETRONIC por SIEMENS, teniendo pleno conocimiento de los hechos objeto de investigación como se pone de manifiesto en el correo electrónico enviado por éste a otros directivos de SIEMENS (hecho 143), y que su actuación a partir de dicho momento permitiera la consecución de los objetivos del cártel, interactuando también con directivos de otras empresas del cártel, como se constata, por ejemplo, en la reunión celebrada el 26 de agosto de 2014 entre D. Leopoldo Felipe Olea Muriel y D. Gonzalo Martínez Delgado con directivos de TAHKES (D. Miguel Moratalla Martínez, Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) y NOKIA (hecho 109), los correos intercambiados con directivos de otras empresas del cártel⁴³⁰, o la firma del contrato de subcontratación de una licitación objeto de reparto con COBRA (hecho 147), de la que no existe constancia por parte de ADIF (hecho 148).

En todo caso, dada la solicitud de clemencia presentada por SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U., SIEMENS, S.A. y la matriz de ambas, SIEMENS, A.G., en beneficio de las citadas empresas, así como de D. Gonzalo Martínez Delgado, esta Sala considera que se han facilitado elementos de prueba que aportan un valor añadido significativo para demostrar la existencia del cártel, así como la participación de otras empresas en éste, cumpliendo los requisitos del artículo 66 de la LDC.

▪ **Don Jesús Guzmán Martín De los Santos**

A. D. Jesús Guzmán Martín De los Santos se le imputa, en su condición de Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC desde octubre de 2003 hasta marzo de 2008, Director General de DIMETRONIC desde marzo de 2008 hasta

⁴³⁰ Por ejemplo, correo electrónico de 22 de agosto de 2014 del Account Manager de NOKIA a D. Leopoldo Felipe Olea Muriel (Director de Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo del Negocio Mercado Doméstico de THALES), al Presidente y Consejero Delegado de NOKIA y al Care Manager de NOKIA, con asunto "FW: 1 Acuerdo UTE NOKIA-THALES- SIEMENS Mantenimiento Teleco 10 años_v7.docx", recabado en la inspección de THALES (folios 9149 y 9150).

abril de 2009, Consejero Delegado de DIMETRONIC desde abril de 2009 hasta mayo de 2013 y Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de *Mobility* de SIEMENS S.A. desde mayo de 2013 hasta diciembre de 2017, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de las licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde octubre de 2003 hasta noviembre de 2017, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC, y de conformidad con el contenido del acuerdo de recalificación de 20 de julio de 2021 dictado por esta Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

El directivo alega que la DC no ha argumentado los motivos por los cuales se le debía considerar miembro de los órganos directivos de SIEMENS. Al respecto, debe recordarse, por un lado, que se le ha imputado en su condición de Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC desde octubre de 2003 hasta marzo de 2008, Director General de DIMETRONIC desde marzo de 2008 hasta abril de 2009, Consejero Delegado de DIMETRONIC desde abril de 2009 hasta mayo de 2013 y Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de *Mobility* de SIEMENS S.A. desde mayo de 2013 hasta diciembre de 2017, puestos con base en los cuales, junto con D. Jesús Sánchez Bargas de THALES, ejerció un evidente *rol* de líder en la toma de decisiones relativas al cártel, que pone de manifiesto el papel decisivo que ha desempeñado para garantizar tanto la adopción de los acuerdos de reparto de las licitaciones convocadas como su efectiva ejecución y su mantenimiento a lo largo de todo el tiempo de vigencia de este cártel. Con base en lo anterior, cabe concluir que se cumple el doble requisito de su condición de directivo y de participación directa en el desarrollo de la conducta.

Por citar algunos ejemplos, ha quedado acreditada su participación y *rol* activo en el marco del cártel. Por ejemplo, en un correo de 30 de diciembre de 2009 (hecho 20) enviado por D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) a dicho directivo, sobre el mantenimiento del acuerdo alcanzado entre las empresas del reparto al 45% DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y al 55% THALES⁴³¹:

“Echa un vistazo a los ficheros y me dices algo, he intentado alcanzar ese 45%-55% global que hemos hablado jugando con la compra posterior de Thales a DX [Dimetronic] de los CV [circuitos de vía]. Creo que permite dar continuidad al modelo que empezamos en señalización respetando el reparto tecnológico y tiene en cuenta lo que hemos comentado esta mañana”. (subrayado añadido)

⁴³¹ Correo electrónico de D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Consejero Delegado de DIMETRONIC) el 30 de diciembre de 2009, con asunto “LAV ORENSE SANTIAGO”, recabado en la inspección de THALES (folios 7711 y 7712).

Del mismo modo, cuando alguna empresa no respetaba el acuerdo era llamado al orden por el propio D. Jesús Guzmán Martín De los Santos, tal y como se acredita el correo del 22 de octubre de 2010 (hecho 21) que envió a D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) con el siguiente tenor:

“Gracias, Jesús.

Sólo un comentario sobre las formas. Tenía a mi gente persiguiendo a los tuyos para hacer esta propuesta de forma conjunta. Al final la habéis hecho vosotros y esto molesta un poco. Como tú dices, “cuidemos las formas”.

Incluso su papel y rol en el cártel era de tal protagonismo que se han acreditado casos en los que empresas integrantes del cártel se dirigen a él y a D. Jesús Sánchez Bargas (THALES) con la denominación de los “Jesuses” tal y como consta en el correo electrónico de 19 de febrero de 2010 (hecho 119) y de 24 de julio de 2015 (hecho 49):

“Estimados Jesuses, siento lo ocurrido en esta oferta, donde han aparecido como “setas” empresas del grupo ACS (no del Grupo Cobra) en diferentes ofertas. Si bien es verdad, pienso que aparecen con socios y en grupos sin posibilidades de éxito de adjudicación, sí pueden incordiar o mover medias, que en un momento determinado pueden perjudicarnos.

Expuesto lo anterior, quiero en primer lugar deciros que lo siento, segundo que no era consciente de la situación ni por supuesto cómplice, y en tercer lugar que mi siguiente actuación es hablar con <Presidente del Grupo ACS Industrial> y contarle la situación.

Dicho lo anterior, me gustaría sin prisa pero sin pausa, en las próximas semanas hablar de la estrategia a futuro c/s empresas del Grupo ACS. Ruego me digáis algo y que hablemos en unos días sobre este asunto. Que os parece la semana del 09 al 12 de marzo, para almorzar juntos?”. (énfasis añadido)

“(…) como el reparto económico y la responsabilidad de la tecnología no cambian (cada uno es responsable de lo que instala y si hay alcance en la UTE pues a porcentaje) ya que el reparto económico en cualquier caso va a ser 55/45 y la responsabilidad va a ser la que haya en el MOU, yo creo que no hay nada que aprobar en comité de gerencia.el reparto económico.

No obstante, como siempre, lo que acordemos [Responsable de Services de THALES] y yo [Jefe de Contratos de Mantenimiento], tendrá las bendiciones de los Jesuses [D. Jesús Sánchez Bargas Presidente y Consejero Delegado de THALES y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A] y ya está.”⁴³²

⁴³² Correo electrónico de 24 de julio de 2015 del Jefe de Contratos de Mantenimiento de SIEMENS RAIL a D. Leopoldo Olea Muriel (Director Ventas Nacionales de la División Mobility de SIEMENS), al Responsable de Ventas de Customer Services e ITS y a D. Gonzalo Martínez Delgado (Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS), con asunto “Nuevo Reparto CS Olmedo – Zamora”, aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folio 40044).

Por otro lado, como ya se ha comentado en relación con la individualización de la conducta de SIEMENS RAIL, teniendo en cuenta que, en aplicación de la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica, esta Sala ha considerado trasladar la responsabilidad por los actos de DIMETRONIC a SIEMENS RAIL, lo mismo cabe señalar en relación con los actos cometidos por el directivo mientras formaba parte de los órganos directivos de DIMETRONIC hasta que formó parte del organigrama de SIEMENS RAIL.

▪ **Don Jesús Sánchez Bargas**

A D. Jesús Sánchez Bargas se le imputa su participación en la conducta, en su condición de Responsable Comercial de ALCATEL desde 2003 hasta 2005, Presidente y Consejero Delegado de ALCATEL desde 2006 hasta 2007 y Presidente y Consejero Delegado de THALES desde 2007, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de las licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde noviembre de 2003 hasta enero de 2016, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC, y de conformidad con el contenido del acuerdo de recalificación de 20 de julio de 2021 dictado por esta Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

D. Jesús Sánchez Bargas junto con D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (primero como Consejero Delegado de DIMETRONIC y posteriormente como Consejero Delegado de SIEMENS RAIL y Director de la División de Mobility de SIEMENS S.A.), ha jugado un *rol*/fundamental en la conducta, tal y como se puso de manifiesto en distintos documentos que constan en el expediente⁴³³, acreditativos de ese liderazgo ejercido por “*los Jesuses*”, tanto respecto del acuerdo inicial de reparto entre ALCATEL y DIMETRONIC como en el mantenimiento de dicha acuerdo tras la adquisición de estas empresas en 2006 la primera por THALES y la segunda en 2013 por SIEMENS RAIL, así como con COBRA a partir de 2008, solucionando durante toda la vigencia del cártel aquellas desavenencias puntuales que en algún momento pudieron surgir respecto del reparto de las licitaciones convocadas para la ejecución, suministro,

⁴³³ Entre otros, correo electrónico de 19 de febrero de 2010 de D. Miguel Ángel Martínez Anguita (Director General Filial Ferrocarriles de COBRA) a D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Consejero Delegado de DIMETRONIC), recabado en la inspección de THALES (folio 7726); correos electrónicos de 4 de febrero de 2011 entre D. Jesús Guzmán Martín de los Santos y D. Jesús Sánchez Bargas, aportado por SIEMENS en su solicitud de clemencia (folio 3814) y correo electrónico de 6 de febrero de 2014 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Bargas y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona”, recabado en la inspección de THALES (folios 8593 y 8594).

instalación, puesta en servicio y mantenimiento de los sistemas de seguridad, incluyendo los sistemas de señalización y de comunicaciones, tanto fijas como móviles, en líneas de alta velocidad y de tren convencional, en España y asegurarse también las posteriores licitaciones convocadas para su mantenimiento.

Así, este papel decisivo desempeñado por dicho directivo en el desarrollo del cártel se puede observar, como se ha señalado, en un correo electrónico de 19 de febrero de 2010 (hecho 119) que acredita la posición clave de D. Jesús Sánchez Bargas para mantener el acuerdo de reparto de THALES y DIMETRONIC con COBRA y solucionar las desavenencias que se pudieron producir entre THALES y DIMETRONIC acerca del reparto de las adjudicaciones convocadas y asegurarse las posteriores licitaciones para el mantenimiento.

También se acredita el rol desempeñado por este directivo en otro correo electrónico remitido por éste a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, contestaba el primero resaltando que debían buscar no confrontar y respetar lo acordado por THALES y DIMETRONIC (folio 3814):

“Por cierto, se me olvidó decirte que [directivo de DIMETRONIC, (actual SIEMENS RAIL)] está dando la lata con el tema del by-pass de Yeles, dile por favor que es un tema controlado por Thales, del Madrid-Sevilla, negociación directa, ya acordamos que el ETCS de Madrid-Sevilla tendría la frontera en Córdoba, que no intente hacer su cifra en zona "amiga" pf.

También constan otras evidencias que acreditan su participación en el cártel, como son sus anotaciones manuscritas de 2005, en las que se recogía que el reparto de la señalización debía de mantener el espíritu de los porcentajes previamente pactados, repitiendo el reparto realizado en el tramo Segovia-Valladolid, de tal forma que ALCATEL, DIMETRONIC y SIEMENS, S.A. concurrieran a la licitación para la construcción y mantenimiento de la señalización y telecomunicaciones de la línea de alta velocidad para los tramos Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España, Madrid-Segovia-Valladolid-Medina del Campo, en UTE.

Sobre la alegación referente a que no se le puede considerar ni representante legal ni directivo de THALES hasta el 1 de enero de 2006 cabe señalar que ya siendo D. Jesús Sánchez Bargas el Responsable Comercial de ALCATEL desde 2003 consta su participación activa en este cártel, como se constata en el correo electrónico remitido el 13 de noviembre de 2003 por D. Luis Fernández Jiménez (Gerente de Desarrollo de Negocio Internacional de ALCATEL) a D. Jesús Sánchez Bargas y D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), así como a INDRA y SIEMENS S.A., comunicándoles la celebración de una reunión del Grupo de Mantenimiento el 17 de noviembre de 2003, en ALCATEL⁴³⁴.

⁴³⁴ Correo electrónico de 13 de noviembre de 2003 de D. Luis Fernández Jiménez (Gerente de Desarrollo de Negocio Internacional de ALCATEL) con asunto “RE: Tabla de Mantenimiento” a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC),

También se ha acreditado que D. Jesús Sánchez Bargas como Responsable Comercial de ALCATEL, firmó en representación de dicha empresa el cuarto MoU, de 1 de abril de 2004⁴³⁵ y el siguiente MoU de 17 de junio de 2005⁴³⁶, lo que sin duda acredita que su posición en la empresa sí era la de un directivo con capacidad de decisión y vinculación de las actuaciones de la empresa, por lo que su alegación debe ser desechada.

Por otro lado, como ya se ha comentado en relación con la individualización de la conducta de THALES, teniendo en cuenta que, en aplicación de la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica, esta Sala ha considerado trasladar la responsabilidad por los actos de ALCATEL a THALES, lo mismo cabe señalar en relación con los actos cometidos por el directivo mientras formaba parte de los órganos directivos de ALCATEL hasta que formó parte del organigrama de THALES.

▪ **Don Fernando Ortega Díaz**

A D. Fernando Ortega Díaz se le imputa su participación en la conducta, en su condición de Responsable de Operaciones de ALCATEL hasta 2005, Director General de Negocio Doméstico y Operaciones de ALCATEL en 2006, Director General del Mercado Doméstico de THALES desde 2007 hasta julio de 2011, Director General de Proyectos y Programas de THALES desde julio de 2011 hasta noviembre de 2016 y GTS SPAIN de THALES desde noviembre de 2016, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la Ley 16/1989, 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de las licitaciones convocadas para para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde junio de 2004 hasta diciembre de 2017, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC, y de conformidad con el contenido del acuerdo de recalificación de 20 de julio de 2021 dictado por esta Sala de Competencia del Consejo de la CNMC.

D. Fernando Ortega Díaz también ha participado muy activamente en la conducta como directivo, primero de ALCATEL y después de THALES. Existen al respecto un gran número de evidencias recogidas en los hechos acreditados

INDRA y SIEMENS S.A. y con copia a D. Jesús Sánchez Bargas (Responsable Comercial de ALCATEL), recabado en la inspección realizada en la sede de SIEMENS (folio 4004).

⁴³⁵ Memorandum of Understanding de 1 de abril de 2004 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6530 a 6560).

⁴³⁶ Memorandum of Understanding de 17 de junio de 2005 firmado por ALCATEL (actual THALES) y DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL), aportado por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 6561 a 6564).

de la presente resolución que prueban detalladamente su participación en la conducta.

AL respecto, destacan el correo electrónico de 5 de enero de 2006 en el que D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC) le envía un correo a D. Fernando Ortega Díaz y a SIEMENS S.A. remitiéndoles el acuerdo para concurrir en UTE a una licitación⁴³⁷. Esta propuesta de acuerdo es reportada internamente en SIEMENS S.A. el 8 de enero de 2006 para su valoración, destacando que lo que se buscaba era *“mantener a Indra e Inabensa fuera del núcleo de decisión, que debe ser Alcatel, Dimetronic, Siemens”*⁴³⁸, resultando adjudicataria⁴³⁹.

También figuran en el expediente una serie de anotaciones de D. Fernando Ortega Díaz de 10 de diciembre de 2012 donde se describe el reparto de las licitaciones de mantenimiento de telecomunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, Madrid-Lleida-Barcelona y Madrid-Valladolid y el acuerdo adoptado con NSN (NOKIA), incluyendo la subcontratación cruzada para garantizar el reparto acordado⁴⁴⁰.

Alega el directivo que antes de la fecha en que fue nombrado Director General de Negocio Doméstico y Operaciones de THALES no se le puede considerar directivo en el sentido de la LDC, añadiendo que no ha quedado acreditada su participación en los acuerdos ilícitos.

Sin embargo, en el correo electrónico de 1 de junio de 2004 remitido por SIEMENS S.A. a ALCATEL, DIMETRONIC, INABENSA e INDRA ya aparecen como destinatarios D. Jesús Sánchez Bargas y D. Fernando Ortega Díaz, así como también en correos electrónicos posteriores que acreditan su participación en el cártel a partir de dicha fecha⁴⁴¹.

⁴³⁷ Correo electrónico de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (entonces Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC) a D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Negocio Doméstico y Operaciones de ALCATEL) y a SIEMENS S.A. de 5 de enero de 2006, con asunto “RE: Acuerdo de UTE Madrid-Segovia” y documento adjunto “Acuerdo UTE Madrid - Segovia 050106.doc”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4393 a 4439).

⁴³⁸ Correo electrónico interno de SIEMENS de 8 de enero de 2006, con asunto “Acuerdo de UTE Madrid-Segovia 2006ene08.doc” y documentos adjuntos “Acuerdo UTE Madrid - Segovia 2006ene08.doc” y “Acuerdo UTE Madrid - Segovia 050106.doc”, recabado en la inspección de SIEMENS (folios 4369 a 4392).

⁴³⁹ Información aportada por ADIF en contestación al requerimiento de información realizado (folios 22385 a 22485).

⁴⁴⁰ Anotaciones manuscritas de D. Fernando Ortega Díaz (entonces Director General de Proyectos y Programas de THALES), recabadas en la inspección de THALES (folio 579).

⁴⁴¹ Entre otros, correo electrónico de 2 de junio de 2004 con asunto: “RE: Fichero de Reparto económico de las UTEs ADIS revisado”, dirigido a D. Jesús Sánchez Bargas (Responsable Comercial de ALCATEL), D. Fernando Ortega Díaz (Responsable de Operaciones de ALCATEL), D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (DIMETRONIC), INABENSA, INDRA y SIEMENS S.A. (folios 4120 a 4122) y correo electrónico de SIEMENS S.A. a D. Jesús Guzmán Martín de los Santos (Responsable de Ventas Nacional de DIMETRONIC), D. Jesús Sánchez Bargas (Responsable Comercial de ALCATEL) y D. Fernando Ortega Díaz (Responsable de Operaciones de ALCATEL), INDRA e INABENSA, de 11 de noviembre de 2005, con asunto “UTE

Por otro lado, como ya se ha comentado en relación con la individualización de la conducta de THALES, teniendo en cuenta que, en aplicación de la doctrina sobre sucesión empresarial y continuidad económica, esta Sala ha considerado trasladar la responsabilidad por los actos de ALCATEL a THALES, lo mismo cabe señalar en relación con los actos cometidos por el directivo mientras formaba parte de los órganos directivos de ALCATEL hasta que formó parte del organigrama de THALES.

▪ **Don Luis Fernández Jiménez**

A D. Luis Fernández Jiménez se le imputa su participación en la conducta, en su condición de Director de Ventas y Desarrollo de Negocio, Seguridad Civil de mayo de 2013 a junio de 2015 y Director Estrategia Desarrollo de Negocio de THALES de junio de 2015 a octubre de 2017, al haber tenido conocimiento y haber participado o en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en el reparto de las licitaciones convocadas para para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde octubre de 2013 hasta enero de 2016, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC.

Ha quedado acreditado que D. Luis Fernández Jiménez (Director de Ventas y Desarrollo de Negocio, Seguridad Civil de THALES de mayo de 2013 a junio de 2015 y Director de Estrategia y Desarrollo de Negocio de THALES de junio de 2015 a octubre de 2017), tenía capacidad y autonomía suficientes para diseñar, adoptar, llevar a la práctica y supervisar la ejecución de los acuerdos anticompetitivos adoptados, siendo el remitente y destinatario de correos electrónicos vinculados a la organización y ejecución de los acuerdos alcanzados por el cártel.

Las primeras evidencias que acreditan su participación datan de junio de 2003, prolongándose hasta junio de 2004, sin que haya ninguna otra evidencia más hasta octubre de 2013⁴⁴², y es por ello por lo que la DC ha considerado prescrita su participación inicial en el cártel durante 2003 y 2004.

ADIS Reparto Partida Mantenimiento LAV1 y LAV2.” y adjunto “Mantenimiento 22.06.05. Versión DEFINITIVA.xls” (folios 4355 a 4357), recabados en la inspección de SIEMENS.

⁴⁴² Entre otros, correo electrónico interno de 29 de octubre de 2013 de THALES, con asunto “Potencial reparto Técnicas Señalización y ERTMS nuevas LAVs” (folios 8436 y 8437); correo electrónico de D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), de 1 de febrero de 2014, con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona” (folios 8596 y 8597) y correo electrónico interno de D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES) de 2 de febrero de 2014, con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona” (folio 8595); correo electrónico interno de THALES de 6 de febrero de

Entre los hechos acreditados que prueban la participación de D. Luis Fernández Jiménez en el cártel, se puede citar el correo electrónico de 29 de octubre de 2013 remitido por D. Miguel Moratalla a D. Jesús Sánchez Burgos y a este directivo, en el que se contiene su propuesta para 5 licitaciones a convocar por ADIF (Olmedo-Pedralba, Variante de Pajares, Valladolid-León-Burgos, Alicante-Murcia y Antequera-Granada)⁴⁴³.

▪ **Don Miguel Ángel Moratalla Martínez**

A. D. Miguel Ángel Moratalla Martínez se le imputa su participación en la conducta, en su condición de Gerente de Ventas y Ofertas desde mayo de 2010

2014 de D. Miguel Moratalla Martínez a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (entonces Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona” (folios 8593 y 8594); correo electrónico de 9 de febrero de 2014 de D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) a D. Miguel Moratalla Martínez (THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil de THALES), con asunto “Re: Propuesta Reparto LAV Vandellós-Tarragona” (folio 8595); correos electrónicos internos de THALES entre D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios), D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil) y D. Miguel Moratalla Martínez de 22 y 23 de julio de 2014 (folios 9014 a 9016); correos electrónicos de THALES entre D. Miguel Moratalla Martínez, D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), de 25 de noviembre de 2014 (folio 9630); correos electrónicos internos de THALES de 2 de diciembre de 2014 de D. Miguel Moratalla Martínez a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), con asunto “RV: Renovación de Instalaciones AVE Madrid- Sevilla y La Sagra-Toledo “ (folios 9631 a 9633); correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), en copia el Responsable de Services de THALES, de 9 de marzo de 2015, con asunto “Reparto futuro Mto LAV Thales-Siemens” (folios 314, 315, 9766, 9767 y 9770); correo electrónico interno de THALES a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Civil), en copia D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico), de 10 de marzo de 2015, con asunto “Reparto futuro Mto LAV Thales-Siemens” (folios 9768 a 9770); correo electrónico interno de THALES de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico) a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado), D. Fernando Ortega Díaz (Director General de Proyectos y Servicios) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio Thales) de 3 de diciembre de 2015, con asunto “RE: Mantenimiento Madrid Levante” (folio 10375) y correo electrónico de 26 de enero de 2016 de D. Miguel Moratalla Martínez (Gerente de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES) a D. Jesús Sánchez Burgos (Presidente y Consejero Delegado de THALES) y D. Luis Fernández Jiménez (Director Estrategia y Desarrollo de Negocio Thales), con asunto “Situación negociación Humanes-Monfragüe” (folio 10459), recabados en la inspección de THALES.

⁴⁴³ Correo electrónico interno de 29 de octubre de 2013 de THALES, con asunto “Potencial reparto Técnicas Señalización y ERTMS nuevas LAVs”, recabado en la inspección de THALES (folios 8436 y 8437).

hasta julio de 2011, Director de Ventas y Ofertas desde julio de 2011 hasta noviembre de 2012 y Director de Ventas y Desarrollo de Negocio Mercado Doméstico de THALES desde noviembre de 2012, al haber tenido conocimiento y haber participado en una infracción constitutiva de un cártel, prohibida por los artículos 1 de la LDC y 101 del TFUE, consistente en reparto de las licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y sistemas de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y líneas convencionales en España, desde marzo de 2011 hasta diciembre de 2017, en aplicación de la sanción prevista en el artículo 63.2 de la LDC.

Concretamente, su participación queda acreditada en el correo electrónico de 26 de abril de 2013 en el que éste directivo y el Presidente y Consejero Delegado de NSN (actual NOKIA) intercambiaron correos electrónicos ante la posible ampliación del contrato de mantenimiento de las telecomunicaciones de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid⁴⁴⁴, solicitando D. Miguel Moratalla Martínez a personal de su dirección que hicieran sus cálculos internos para negociar con NSN, con el objetivo de equilibrar los porcentajes acordados de 50-50 y mantener los márgenes (hecho 88):

“Creo que de cara a la renovación del contrato con NSN y al ajuste de las situaciones conviene indicar lo siguiente:

- Seguimos teniendo pendiente de compensación 356 KE a favor de Thales del acuerdo de reparto 50 %, en todos los contratos. En las últimas conversaciones indicaron que no podían compensarlo ahora y que se tendría en cuenta para el futuro. Ya estamos en el futuro”.

También se ha acreditado la participación del directivo en el reparto para la licitación para la construcción y mantenimiento de las instalaciones de señalización y telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Ourense-Santiago, corredor norte-noroeste de alta velocidad, siendo informado por D. Jesús Sánchez Bargas (Presidente y Consejero Delegado de THALES) del reparto con DIMETRONIC (actual SIEMENS RAIL) y que estaba pendiente la aceptación de COBRA (hecho 116).

Del mismo modo, desempeñó un papel relevante en relación con los cambios de estrategia de THALES y SIEMENS RAIL a partir de 2011 para adaptar la estrategia de repartos a la nueva configuración de las licitaciones por parte de ADIF (hecho 23).

⁴⁴⁴ Correos electrónicos entre THALES y NSN (actual NOKIA) de 26 de abril de 2013, con asunto “RE: MANTENIMIENTO TELECOMUNICACIONES MADRID VALLADOLID”, recabados en la inspección de THALES (folios 8339 y 8340).

D. Los efectos derivados de las conductas

La calificación de las conductas como una infracción por objeto implica que no resulta imprescindible el análisis de los efectos que las mismas han podido provocar en los mercados afectados⁴⁴⁵.

Sin embargo, el análisis de los efectos resulta relevante a fin de poder valorar la gravedad de la conducta y, en consecuencia, ponderar la cuantía de las sanciones. En el presente expediente, las características de las conductas, la duración éstas, el contexto en el que se han producido y la gran cantidad de contratos que se han visto afectados, permiten apreciar efectos en el mercado.

En términos generales, los efectos derivados de los cárteles que actúan en licitaciones públicas se traducen en un aumento del coste real asumido por la administración en la adquisición de bienes y servicios. Según recoge el portal de la OCDE sobre la lucha contra la colusión en la contratación pública, el impacto de los cárteles en la contratación pública podría suponer sobrecostes para la administración de hasta el 20%⁴⁴⁶. Este aumento de coste puede materializarse de dos maneras: mediante un incremento del precio pagado por un mismo volumen de bienes y servicios (es decir, reducción de las bajas presentadas en las ofertas) y mediante una reducción de la calidad de dichos bienes y servicios (es decir, aun suponiendo bajas similares a una situación competitiva, los bienes y servicios podrían ser relativamente deficientes o realizarse con demora). En ambos casos, las actuaciones del cártel tienen el efecto directo de obstaculizar la implementación de las políticas de la Administración, así como de minar la eficiencia administrativa en el uso de fondos públicos. Cabe recordar que, en cualquier caso, el perjuicio resultante de estas conductas recae sobre los contribuyentes que financian las actividades de la Administración y, además, son receptores de los bienes y servicios provistos por ésta.

El cártel ha tenido el efecto real de eliminar o al menos restringir significativamente la competencia en las 82 licitaciones convocadas para la construcción, ejecución de obras, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de las instalaciones de seguridad ferroviaria, incluyendo los sistemas de control y gestión del tráfico, sistemas de comunicaciones y de protección ferroviaria para las líneas de alta velocidad y convencionales, con el consiguiente beneficio para las empresas participantes en el cártel, que en ausencia de competencia se beneficiaron de mayores importes de adjudicación:

- 68 licitaciones con el citado objeto, con un presupuesto total de licitación de 5.025.459.150€, adjudicadas por un importe de 4.313.054.878€, correspondiendo un total de 3.735.418.389€ a licitaciones adjudicadas a empresas del cártel, y

⁴⁴⁵ 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.

⁴⁴⁶ Ver <http://www.oecd.org/competition/cartels/fightingbidrigginginpublicprocurement.htm>.

- 14 licitaciones convocadas exclusivamente para la instalación, mantenimiento y renovación de sistemas de comunicaciones en líneas de alta velocidad, con un presupuesto total de licitación de 473.096.035€ y un importe de adjudicación de 456.368.334€, correspondiendo un total de 421.627.172€ a licitaciones también adjudicadas a empresas del cártel.

En total, fueron adjudicadas a las empresas del cártel licitaciones repartidas entre éstas desde julio de 2002 hasta diciembre de 2017 por un importe total que asciende a 4.142.598.778€, lo que da idea del impacto y alcance de este cártel, tanto por el importe de dichas licitaciones como por la duración de este cártel.

Las conductas objeto de investigación fueron especialmente perjudiciales para ADIF, la entidad convocante de la mayor parte de las licitaciones objeto de reparto, afectando a un sector estratégico de la economía española y generando un perjuicio para los contribuyentes a través de un mayor presupuesto a cargo de los fondos públicos.

De hecho, si se comparan las bajas adjudicatarias de empresas del cártel y las bajas adjudicatarias en caso contrario se observa una notable diferencia, con bajas mucho menos significativas en el primer caso.

Así, en la siguiente tabla se presentan las bajas medias ponderadas de las ofertas que resultaron adjudicatarias en las licitaciones según si el adjudicatario y las otras empresas que concurren pertenecían o no al cártel (se presentan medias ponderadas según el importe de la licitación):

Tabla 25. Bajas adjudicatarias medias (ponderadas) según la pertenencia o no al cártel del adjudicatario y de otros oferentes

Total	Pertenecientes al cártel	No pertenecientes al cártel
13,3%	10,9%	26,2%

Según los cálculos presentados, se observa que las bajas adjudicatarias, sin diferenciar entre el tipo de adjudicatario, se situaron en torno al 13% para las 82 licitaciones afectadas. Diferenciando según el adjudicatario, las bajas adjudicatarias medias fueron mayores cuando las licitaciones fueron adjudicadas a empresas ajenas al cártel (26,2% frente a 10,9%).

Por otra parte, la variabilidad de la participación en el cártel de las empresas permite aproximar el grado de supresión de la competencia utilizando el número total de ofertas presentadas en cada licitación y el número de ofertas presentadas por las empresas del cártel en cada una de ellas. El cociente entre el segundo y el primero es una cifra que se sitúa entre 0 y 1 e indica el grado de control que ejerció el cártel, *ex ante*, sobre el resultado de la licitación. En los casos en los que esta cifra toma un valor próximo a 0, dicho control del cartel sería menor; en los casos en los que toma un valor próximo a 1, el grado de control ejercido por el cártel sería mayor.

Bajo este enfoque, es de esperar que una licitación con mayor grado de control del cártel (con un valor próximo a 1) resulte adjudicada por una baja menor que otra con características idénticas pero menor grado de control del cártel (con un valor próximo a 0). Es decir, el grado de control del cártel sobre la licitación guardará previsiblemente una relación inversa con el nivel de la baja de la oferta adjudicataria.

La siguiente tabla muestra las licitaciones según el grado de cartelización, predominando las licitaciones totalmente controladas por el cártel:

Tabla 26. Distribución de las licitaciones según el grado de cartelización

Grado de cartelización (0=Competitivo; 100%=Cartelizado)	Nº de licitaciones	Importe acumulado por grado de cartelización
14,3%	1	12.350.600,19
16,7%	1	139.502.848,60
20,0%	2	454.557.588,03
25,0%	4	989.913.380,88
28,6%	1	54.878.348,67
33,3%	7	680.865.090,54
40,0%	4	457.968.222,84
50,0%	8	1.005.374.329,66
60,0%	1	56.576.207,60
66,7%	6	559.178.453,01
75,0%	4	109.816.208,13
80,0%	4	72.997.878,52
83,3%	1	14.949.856,44
100,0%	38	889.626.171,46

Por otro lado, si bien es cierto que el análisis de las ofertas realizadas por parte de la administración adjudicadora tuvo en cuenta otras variables distintas de las bajas presentadas, la introducción del modelo de financiación público-privado en febrero de 2011 conllevó, entre otros cambios, un aumento de la ponderación que recibían los aspectos económicos de las ofertas presentadas. Esta modificación creó una relación más directa entre las bajas presentadas por las

empresas que concurrieron en cada licitación y la oferta finalmente aceptada por la administración. Esta influencia del nuevo modelo de financiación sobre los resultados constata la existencia de esta relación más directa entre la cuantía de la baja y la oferta adjudicataria.

El uso por parte de ADIF del modelo de financiación público-privado facilitó la entrada de nuevos competidores⁴⁴⁷ y un cambio de estrategia por parte de las empresas del cártel. Según los datos que obran en este expediente, con anterioridad a febrero de 2011 se habían realizado 19 licitaciones en las que participaron al menos dos oferentes. De ellas, en siete ocasiones la oferta adjudicataria no coincidía con la baja más alta y agresiva presentada durante la licitación (es decir, en un 36,84% de los casos).

Con posterioridad a la introducción del nuevo modelo de financiación, se resolvieron 27 licitaciones en las que participaron al menos dos oferentes y solamente en una ocasión resultó adjudicataria la oferta que no incluía la mayor baja (es decir, solamente en el 3,7% de los casos).

Así, tomando únicamente las 52 licitaciones que se desarrollaron desde febrero de 2011 y analizando la relación entre el grado de cartelización de las licitaciones individuales y las bajas resultantes en estas licitaciones, con un importe total de 3.183.934.254,95€ que fueron adjudicados por 2.582.282.407,76€ (es decir, con una baja promedia de 18,9%), recibieron un total de 145 ofertas, de las cuales 92 fueron ofertas de miembros del cártel.

En aquellos casos en los que la actuación del cártel no consiguió controlar más de un tercio de las ofertas realizadas en las distintas licitaciones, las bajas adjudicatarias se situaron sistemáticamente en valores relativamente altos y superiores al 20%.

Conforme aumenta el control del cártel sobre las ofertas (aumenta el grado de cartelización), las bajas adjudicatarias medias caen hasta cifras próximas a 0. Así, cuando el cártel controla en torno al 80% de las ofertas realizadas, se observan bajas adjudicatarias medias de entre 8,5% y 9,1%. En el caso más extremo, en el que el cártel controla el 100% de las ofertas, las bajas adjudicatarias medias son prácticamente nulas y se sitúan en torno al 1,4%.

Por todo ello, esta Sala considera que el cártel que se sanciona en esta Resolución se implementó y tuvo efectos restrictos de la competencia.

⁴⁴⁷ En la licitación que se empleó este modelo por primera vez, «Redacción de proyecto/s, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección civil y seguridad, sistemas de protección del tren, telefonía móvil GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil de la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo Albacete-La Encina-Alicante y financiación de parte de las inversiones», se presentaron 5 ofertas, sólo una de ellas por el cártel.

E. Valoración de la solicitud de clemencia

La DC ha propuesto a esta Sala que, en aplicación del programa de clemencia, se reduzca en un 50% el importe de la multa a imponer a las empresas SIEMENS, S.A., SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. y a su directivo D. Gonzalo Martínez Delgado.

Tanto la jurisprudencia como la práctica nacional y de la Unión Europea consideran de gran valor las pruebas presentadas por los declarantes de clemencia, otorgándoles, *a priori*, la condición de pruebas especialmente fiables⁴⁴⁸. Así lo ha reconocido también la CNC y la CNMC y distintas sentencias de la AN⁴⁴⁹.

La sentencia del Tribunal Supremo de 26 de junio de 2017, (rec. 2403/2014), cita la Sentencia del Tribunal General de 30 de noviembre de 2011, asunto T- 208/06 que sistematiza la doctrina aplicable a la cuestión relativa al valor probatorio de las declaraciones del solicitante de clemencia en los siguientes términos:

*"1º. En lo que atañe a las alegaciones de las demandantes sobre el valor de las declaraciones realizadas en el marco de las solicitudes presentadas al amparo de la Comunicación sobre la cooperación, cabe recordar que, a tenor de reiterada jurisprudencia, ninguna disposición, ni ningún principio general del Derecho de la Unión Europea, prohíbe a la Comisión invocar contra una empresa declaraciones de otras empresas inculpadas (sentencia Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/Comisión, citada en el apartado 41 supra, apartado 512). Por ello, las declaraciones efectuadas en el marco de la Comunicación sobre la cooperación **no pueden considerarse carentes de valor probatorio** por este único motivo (sentencia Lafarge/Comisión, citada en el apartado 43 supra, apartados 57 y 58).*

2º. 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 éste se beneficie completamente de la Comunicación sobre la cooperación (sentencias del Tribunal de 16 de noviembre

⁴⁴⁸ 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.

⁴⁴⁹ 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.

de 2006, *Peróxidos Orgánicos/Comisión*, T-120/04 , Rec. p. II-4441, apartado 70, y *Lafarge/Comisión*, citada en el apartado 43 supra, apartado 58).

3. 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 44 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 43 supra, apartado 59).

4. Sin embargo, es jurisprudencia reiterada que no cabe considerar que la declaración de una empresa inculpada por haber participado en una práctica colusoria, cuya exactitud es cuestionada por varias empresas inculpadas, constituye una prueba suficiente de la existencia de una infracción cometida por estas últimas, si no es **respaldada por otros elementos probatorios** (sentencias del Tribunal JFE Engineering y otros/Comisión, citada en el apartado 44 supra, apartado 219; de 25 de octubre de 2005, *Groupe Danone/Comisión*, T-38/02 , Rec. p. II-4407, apartado 285, y *Lafarge/Comisión*, citada en el apartado 43 supra, apartado 293).

5. Para examinar el valor probatorio de las declaraciones de las empresas que han presentado una solicitud al amparo de la Comunicación sobre la cooperación, el Tribunal tiene en cuenta, en particular, **la importancia de los indicios concordantes** que apoyan la pertinencia de dichas declaraciones (véanse, en este sentido, las sentencias JFE Engineering y otros/Comisión, citada en el apartado 44 supra, apartado 220, y *Peróxidos Orgánicos/Comisión*, citada en el apartado 53 supra, apartado 70) y **la falta de indicios de que éstas tendieron a minimizar la importancia de su contribución a la infracción y a maximizar la de las otras empresas** (véase, en este sentido, la sentencia *Lafarge/Comisión*, citada en el apartado 43 supra, apartados 62 y 295".

De entrada, debe afirmarse pues, que **las declaraciones del solicitante de clemencia no pueden, por este solo hecho, ni constituir las únicas pruebas de cargo, salvo que la coherencia y verosimilitud de relato sea lo suficientemente convincente a los ojos del Tribunal, ni tampoco que carezcan de valor probatorio alguno, pues, en principio, deben considerarse fiables, especialmente si van acompañadas de indicios concordantes, o elementos de prueba adicionales**".

Añade la sentencia de la AN de 24 de julio de 2014 (recurso 147/2013), 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".

De acuerdo con la jurisprudencia debe concluirse por tanto que las declaraciones del solicitante de clemencia pueden ser corroboradas o contrarrestadas y, por tanto, ganan o pierden valor, cuando se vinculan y se comparan con el resto de elementos probatorios que integran el expediente y con las alegaciones presentadas por las partes. Esta contrastación permite rebatir o confirmar los hechos e informaciones aportados.

SIEMENS ha facilitado información que ha posibilitado tener una mayor comprensión de las prácticas investigadas y los acuerdos adoptados por las empresas participantes en el cártel en cuanto al reparto de licitaciones, que ha permitido contrastar y contextualizar dichas prácticas y corroborar la información recabada en las inspecciones realizadas en las sedes de la propia SIEMENS, así como también en COBRA y en la otra empresa del Grupo ACS, SEMI, en enero de 2017 y de THALES en mayo de 2017.

SIEMENS ha aportado documentos contemporáneos al cártel (acuerdos en formato borrador y firmados, resúmenes internos, anotaciones, correos electrónicos intercambiados entre las empresas del cártel, etc.), que han permitido corroborar específicamente la información obtenida en las inspecciones sobre reuniones, comunicaciones y contactos entre las empresas del cártel, así como también información referente a los objetivos, metodología, funcionamiento y seguimiento del cártel.

La información aportada por SIEMENS también permitió a la DC realizar nuevas inspecciones en las sedes de BOMBARDIER y CAFS en diciembre de 2017. Con esa información y las evidencias recabadas en esas inspecciones se ha podido acreditar la participación en el cártel en los últimos años de ALSTOM, BOMBARDIER y CAFS, junto con THALES, COBRA, NOKIA, SIEMENS RAIL y SIEMENS S.A.

En sus escritos de alegaciones, las empresas restan credibilidad a la información aportada por el solicitante de clemencia.

THALES ha alegado que la información presentada por SIEMENS es manifiestamente falsa y ha incidido en la ausencia de participación de los directivos colaboradores en el mercado de señalización.

La citada empresa considera que la solicitud de clemencia de SIEMENS se ha construido sobre unas manifestaciones descontextualizadas y que nada tienen que ver con los resultados de la investigación interna que llevó a cabo SIEMENS. THALES destaca, al igual que BOMBARDIER, la presión que SIEMENS ejerció contra D. Jesús Guzmán y D. Leopoldo Olea para intentar hacerles cambiar su versión de los hechos ya que no se correspondía con el relato de los hechos que dicha empresa pretendía construir.

ALSTOM y BOMBARDIER también alegan que la solicitud de clemencia de SIEMENS adolece de una absoluta vaguedad, de graves incongruencias en el relato de las declaraciones presentadas por uno de sus directivos e inciden en las dudas que genera el hecho de que la declaración fuese modificada en un momento posterior. A juicio de las empresas, la declaración se basa en rumores

proporcionados por empleados sin responsabilidad comercial ni conocimiento directo ni participación en las supuestas prácticas anticompetitivas que describe.

En el mismo sentido, NOKIA alega que las declaraciones del solicitante de clemencia acerca de su incorporación al cártel no encuentran ningún respaldo ni en la realidad de lo acontecido ni en la documentación obrante en el expediente, resultando contradictorias con las declaraciones realizadas por ex directivos de SIEMENS, que negaban la existencia del cártel.

Igualmente, CAFS manifiesta que la narración del solicitante de clemencia, en lo referido a CAFS, es contradictoria, inconsistente e injustificada.

En cuanto a la falta de colaboración de determinados directivos de SIEMENS alegada por THALES y uno de dichos directivos, D. Jesús Guzmán, cabe indicar que SIEMENS ha presentado declaraciones de directivos directamente implicados en los hechos investigados, como ha sido el caso de D. Gonzalo Martínez Delgado, Director de la Unidad de Negocio de Customer Services de la División de Mobility de SIEMENS S.A., y de mandos intermedios que han trasladado a la Dirección de Competencia la información que sus superiores directos les comunicaban o que ellos trasladaban a éstos en relación con los hechos objeto de investigación.

SIEMENS identificó en su solicitud de reducción del importe de la multa a sus directivos implicados en las prácticas colusorias objeto de investigación en este expediente sancionador y manifestó su voluntad de que éstos colaboraran con la CNMC, si bien posteriormente puso en conocimiento de la DC que, pese a los esfuerzos realizados por la empresa, dichos directivos se negaban a colaborar, reiterando su disponibilidad respecto a la obtención de declaraciones de otros directivos, con una menor relevancia en relación con los hechos investigados, pero en todo caso, con conocimiento directo respecto de algunos de dichos hechos, y que efectivamente se han presentado por SIEMENS.

Las declaraciones aportadas por dichos directivos en la solicitud de clemencia han corroborado, en algún caso completando, otros elementos de prueba que ya constaban en el expediente -las declaraciones de D. Gonzalo Martínez Delgado aportan información sobre la participación de NOKIA en el cártel, corroborando la información recabada en las inspecciones de SIEMENS y THALES- o que posteriormente se recabó, en el supuesto de la información obtenida en las inspecciones de CAFS y BOMBARDIER.

En cuanto a la involucración de CAFS en el cártel, su imputación no sólo se produce a consecuencia de la información aportada por SIEMENS, sino porque se han recabado elementos de prueba indubitados en las inspecciones realizadas tras la presentación de dicha solicitud en las sedes de CAFS y BOMBARDIER que confirman la participación de éstas, así como también de ALSTOM.

Así, de acuerdo con la información recabada en la inspección de CAFS, se constata su incorporación al cártel con el reparto de la licitación conocida como Eje Atlántico, convocada el 7 de abril de 2015, con un presupuesto máximo de

licitación de 56.793.454€, celebrándose el 27 de abril de 2015 una reunión entre ALSTOM, CAFS y SIEMENS RAIL para presentar oferta a través de la UTE formada por dichas empresas a esa licitación, acordando que los miembros de la UTE debían “pedir oferta a todos de todo”, incluyendo también a BOMBARDIER y THALES, integrando tecnología de estas dos empresas⁴⁵⁰.

En contestación a lo alegado por ALSTOM y BOMBARDIER, cuestionando el valor probatorio de la solicitud de clemencia y solicitando que no se les confiera presunción de veracidad a las declaraciones aportadas por ser contradictorias, insuficientes y no existir evidencias que las respalden, debiendo darse primacía a sus explicaciones alternativas, se recuerda lo manifestado al respecto por AN⁴⁵¹:

“(…) la credibilidad que cabe atribuir a la declaración de clemencia en cuanto supone confesar la comisión de una infracción, dar lugar al inicio de un procedimiento sancionador y proporcionar elementos de juicio inculpativos relevantes, y la que puede atribuirse a quien declara ya en el curso de dicho procedimiento y tiene, presumiblemente, un interés en exculparse y eludir la eventual sanción, es muy superior en el primer caso, por razones tan evidentes que no hace falta insistir más en ellas”.

Los hechos considerados acreditados no se basan exclusivamente en la información aportada por SIEMENS en su solicitud de clemencia sino, fundamentalmente, en la obtenida en las inspecciones realizadas y en el caso de las sedes de BOMBARDIER y CAFS gracias a la información aportada por SIEMENS y el cotejo y contraste de todos los elementos de prueba incorporados al expediente dan como resultado una minuciosa descripción de los hechos que, de forma motivada y rigurosa, se ha reflejado en esta resolución y de cuyo análisis se concluye la existencia del cártel aquí sancionado.

En consecuencia, esta Sala considera que procede aplicar la reducción de la sanción a imponer a SIEMENS, S.A., SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. y a su directivo D. Gonzalo Martínez Delgado propuesta por la DC de conformidad con el artículo 65 de la LDC y de la Comunicación sobre el programa de clemencia” emitida por la CNC en junio de 2013.

F. Valoración de los programas de cumplimiento normativo

Esta Sala valora de forma positiva las actuaciones de las empresas dirigidas a fomentar internamente el conocimiento de las normas de competencia y a prevenir y evitar su posible incumplimiento. La observancia y el respeto de los objetivos del sistema normativo de defensa de la competencia buscan promover y defender una competencia efectiva entre operadores económicos y deben ser

⁴⁵⁰ Correo electrónico interno de CAFS de 27 de abril de 2015, con asunto “resumen reunión ERTMS EJE ATLÁNTICO, y anotaciones manuscritas, recabados en la inspección de CAFS (folios 5794 y 5860) e información aportada por SIEMENS en su solicitud de reducción del importe de la multa (folios 40581 a 40611).

⁴⁵¹ Sentencia de la AN de 6 de abril de 2018 (rec. 363/16), dictada en el ámbito del Expte. S/0504/2014 AIO.

tenidos en cuenta en la toma de decisiones y en la cultura empresarial de cualquier operador económico.

La CNMC ha considerado oportuno promover este tipo de iniciativas y programas en las empresas, en línea con actuaciones similares de otras autoridades de competencia y, el 10 de junio de 2020, ha publicado la “*Guía de programas de cumplimiento en relación con las normas de competencia*” (*Guía de Compliance*), como mecanismo para impulsar estas políticas en las empresas y coadyuvar a este objetivo dando transparencia a los criterios básicos que la CNMC considera relevantes para que un programa de cumplimiento se considere eficaz⁴⁵².

El TJUE ha puesto de manifiesto, entre otras, en su sentencia de 18 de julio de 2013 (asunto C-501/11 Schindler Holding y otros/Comisión) que el mero hecho de introducir programas internos de adecuación a las normas sobre competencia por parte de las empresas no puede implicar en todo caso una atenuación de la sanción impuesta a las empresas.

Para que sean verdaderamente efectivos, los programas de cumplimiento deben garantizar, a través del establecimiento claro de parámetros de conducta y de la puesta en práctica de medidas organizativas para su desarrollo, la existencia de un verdadero compromiso de cumplimiento que se traslade al proceso de toma de decisiones cotidianas, tanto de las personas físicas que, en nombre o representación de la empresa, participan en la actividad, como del conjunto de trabajadores de la empresa, permitiendo que, desde el ámbito de sus propias funciones, detecten o prevengan prácticas restrictivas de la competencia.

En atención a la oportunidad de promoción de programas de cumplimiento eficaces que abarquen también la normativa de competencia, la *Guía de Compliance* apunta una serie de incentivos para aquellas empresas que establezcan en sus Programas de cumplimiento *ex ante* (previos al conocimiento de la infracción por parte de la autoridad de competencia) medidas reactivas adecuadas que se explicitan en la propia guía (colaboración activa y eficaz durante el procedimiento, reconocimiento de los hechos, terminación de las conductas, adopción de remedios, etc.). Igualmente, se apuntan incentivos, también en su consideración de atenuante por la voluntad de cumplimiento proyectada, para las empresas que manifiesten la intención de implementar un programa de cumplimiento *ex post* (posterior al conocimiento de la infracción por la autoridad de competencia) o la mejora de uno anterior, y así lo certifiquen en el momento oportuno. Pasemos a analizar si los programas presentados por las empresas en este expediente se adecuan a las exigencias establecidas.

En el presente expediente, ALSTOM, CAFS y THALES han alegado haber implementado programas de cumplimiento *ex ante* o *ex post*, y consideran que cumplen los requisitos para la aplicación de los incentivos recogidos en la Guía de la CNMC.

⁴⁵² <https://www.cnmc.es/novedad/cnmc-guia-compliance-competencia-20200610>

a. Descripción de los programas presentados

▪ **ALSTOM**

ALSTOM ha alegado que contaba con un programa de cumplimiento en materia de competencia con fecha de febrero de 2020 (folios 55.053 a 55.082), complementado con un programa de formación interna dirigido a sus empleados y directivos. Este programa se dirige a los empleados y directivos relevantes de la empresa, con el fin de proporcionarles los conocimientos esenciales para identificar preventivamente cualquier posible riesgo o infracción legal (particularmente, incluida en la materia de competencia), proporcionándoles directrices claras para evitarlos y reportarlos internamente para que puedan adoptarse medidas inmediatas al efecto.

Asimismo, la empresa manifiesta que ha mostrado voluntad de cooperar activamente en el esclarecimiento de los hechos investigados, lo que, a su juicio, fue puesto de manifiesto en su momento por la identificación de las conductas sancionadas que la propia empresa trasladó a la CNMC con motivo del previo expediente de electrificación⁴⁵³.

Ateniendo a lo anterior, **ALSTOM** estima que, en el supuesto de que las conductas sean constitutivas de infracción en materia de defensa de la competencia y de imponerse finalmente una sanción, su programa de cumplimiento debería tenerse en cuenta, en su versión actualizada, como una circunstancia atenuante a los efectos del artículo 64.3 LDC, y conducir a eludir la aplicación de la prohibición de contratar en virtud del artículo 72.5 de la LCSP.

▪ **CAFS**

CAFS señala que desde 2019 comenzó a implementar un programa de cumplimiento específico (folios 57.516 a 57.616), de ámbito corporativo, en el marco del cual se aprobó un manual de cumplimiento de derecho de la competencia y cuenta asimismo con un mapa de riesgos (folios 57.516 a 57.524) y un responsable de cumplimiento.

Asimismo, aporta una serie de documentos sobre aspectos tales como el procedimiento interno para denuncias (folios 57.526 a 57.532) y un código de conducta aplicable a las relaciones con los proveedores (folios 57.533 a 57.536).

Igualmente, destaca que su procedimiento disciplinario contempla infracciones que podrían conllevar la imposición de las sanciones establecidas en el Estatuto de los Trabajadores y los Convenios Colectivos que resulten de aplicación.

Sobre la base de lo anterior, **CAFS** alega que la implantación del programa de cumplimiento normativo justifica la atenuación de la eventual sanción que pudiera imponerse a la empresa, en su caso, y la exclusión de la prohibición de contratar de acuerdo con el artículo 72.5 de la LCSP.

⁴⁵³ Expediente S/DC/0598/16 Electrificación y Electromecánica.

▪ THALES

THALES indica que contaba con un programa de cumplimiento en materia de competencia que databa de 2011 y que procedió a actualizar en agosto de 2017 (folios 56.800 a 57.217). El programa de cumplimiento incluye aspectos como unas directrices generales sobre la aplicación del derecho de la competencia, la implicación de los órganos de administración de la empresa o sus principales directivos, medidas de formación, el establecimiento de un canal de denuncias, la independencia y autonomía del responsable de diseño y control de las políticas de cumplimiento y un sistema disciplinario.

Las actuaciones realizadas fruto de la actualización de su programa comprenderían la implementación de un nuevo modelo de documento interno para el análisis de cooperaciones con terceros, en agosto de 2017 (folio 51.542), el nombramiento de un responsable específico en materia de competencia en la persona de la Secretaria del Consejo de Administración, en enero de 2018, mensajes del Comité de Ética de la empresa dirigidos al conjunto de los empleados, adjuntando documentación, realizando seminarios de formación interna sobre derecho de la competencia, entre otros (folios 57.040 y 57.041) o la promulgación de un nuevo folleto relativo a la constitución de consorcios y ofertas con socios, en marzo de 2021 (folios 56.945 a 56.974).

Por los aspectos anteriores, THALES alega la aplicación de la atenuante prevista en el artículo 64.3.d) de la LDC.

En sus alegaciones, la empresa se compromete a remitir a la CNMC, durante el tiempo que se estime oportuno tras la adopción de la resolución que ponga fin al presente procedimiento, un resumen de las actuaciones de formación en materia de competencia de sus empleados y un resumen de cualquier actualización que se pueda llevar a cabo del programa, en materia de competencia.

b. Valoración de los programas presentados

Esta Sala considera que los elementos esenciales de los programas de cumplimiento presentados por ALSTOM, CAFS y THALES no resultan suficientes para ser considerados una circunstancia atenuante.

En efecto, y a pesar de que, en determinados casos, el contenido de dichos programas pueda ajustarse formalmente a parte de los criterios recomendados en la Guía de *Compliance* de la CNMC, ninguna de las empresas imputadas recoge en su programa de cumplimiento el conjunto de los mencionados criterios.

En primer lugar, porque las empresas no tenían programas **ex ante** eficientes que hayan tenido como resultado la identificación de conductas contrarias a la LDC que hayan permitido una colaboración adecuada con la DC en la instrucción del expediente.

En relación con las **actuaciones ex post**, en ninguna de las empresas se observa la adopción de políticas que pudieran considerarse efectivas para

concienciar e infundir en el seno de las organizaciones una cultura de cumplimiento normativo firme de las normas de defensa de la competencia en particular. Tampoco se han apreciado medidas reactivas firmes dirigidas a evitar en el futuro este tipo de comportamientos.

Debe puntualizarse que en la propia Guía de *Compliance* se indica expresamente⁴⁵⁴, con respecto a los programas de cumplimiento *ex post*, o las mejoras de los mismos, que deben presentarse a la DC lo antes posible y, en todo caso, antes de la notificación de la propuesta de resolución.

En cualquier caso, si bien las empresas han reflejado en parte su voluntad cumplidora en los programas que han presentado, el mero traslado, por parte de ALSTOM y de CAFS, fundamentalmente, de los elementos esenciales de sus programas de cumplimiento no puede ser suficiente, de acuerdo con la jurisprudencia mencionada anteriormente, para hacerlos merecedores de los incentivos previstos en la Guía de *Compliance*.

Las empresas no solo no acreditan la adopción de medidas reactivas ni parte del reconocimiento de los hechos considerados probados, tampoco explican ni proporcionan ninguna documentación sobre la valoración de dichos hechos a la luz su respectivo programa de cumplimiento. Puesto que la mera introducción de un programa no puede considerarse sin más una circunstancia atenuante y ninguna de las empresas han alegado ninguna razón que justifique tal atenuación más allá de la mera aportación de sus respectivos programas y de las medidas de formación, establecimiento de canales internos y mensajes informativos hasta el momento que, sin embargo, no se han materializado en acciones concretas en relación con este expediente.

Del mismo modo, el régimen disciplinario que las empresas han alegado haber implementado no puede ser considerado como una medida efectiva para luchar específicamente contra las prácticas anticompetitivas en el plano interno de las empresas, por cuanto que las infracciones y sancione, aunque comprendan en algunos casos el despido, resultan demasiado genéricas para ser tenidas en cuenta a los efectos de evaluarlas positivamente como parte el programa de cumplimiento en materia de competencia.

Si bien THALES ha trasladado una voluntad de poner en marcha actualizaciones de su programa de cumplimiento, debe tenerse en cuenta que tal intención es consecuencia del carácter periódico de la actualización del programa, tanto a nivel del grupo como con respecto a THALES, sin que dicha actualización traiga causa de una constatación por parte de THALES de que su programa, al menos en materia de defensa de competencia, se ha demostrado ineficaz.

Tampoco la presentación de alegaciones y aportación de documentos referida por los directivos D. Jesús Guzmán Martín de los Santos y D. Leopoldo Olea Muriel puede considerarse como una atenuante por colaboración *activa* y

⁴⁵⁴ Apartado 4.2., 2º párrafo.

efectiva del artículo 64.3.d) de la LDC, tal como ya se señaló en el párrafo 477 de la propuesta de resolución.

Se desestiman, por tanto, las pretensiones de estas empresas y directivos.

QUINTO. Respuesta a las alegaciones no abordadas previamente en la resolución

A. Alegaciones a los acuerdos de recalificación de 20 de julio de 2021 y 24 de agosto de 2021

El 20 de julio de 2021 esta Sala, en virtud del artículo 51.4 de la LDC, acordó la modificación de la calificación jurídica contenida en la propuesta de resolución, en relación a la determinación de la multa correspondiente a las personas físicas incoadas cuya participación se ha extendido con anterioridad a la fecha de entrada en vigor de la LDC, en el sentido de considerar que la ley aplicable, en lo que se refiere al límite de multa máximo, debe ser el establecido en la LDC y no en la Ley 16/1989.

Esta Sala considera que, aunque la participación de los directivos en cuestión se ha producido bajo la vigencia de dos leyes distintas, se observa un grado de participación mayor durante la vigencia de la Ley 15/2007 y en todo caso, se trata de actos que por sí solos podrían ser capaces de integrar una infracción continuada, motivo por el cual defiende que no cabe aplicar, para el cálculo de la sanción propuesta, el límite máximo de la sanción que recoge el artículo 10.3 de la Ley 16/1989.

Por ello, el eventual cálculo de la sanción impuesta a los directivos D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, D. Jesús Sánchez Bargas y D. Fernando Ortega Díaz habrá de basarse en el límite máximo recogido en el artículo 63.2 de la vigente LDC, fijado en 60.000 euros.

En relación con el primer acuerdo, los directivos afectados alegan que la suspensión del plazo máximo de resolución decretada por el acuerdo de 20 de julio resulta improcedente al entender que éste no recalifica hecho alguno. Asimismo, consideran que no se les puede imponer una sanción superior a la propuesta por la DC en la PR, al ser contrario al principio de irretroactividad de las disposiciones sancionadoras no favorables y por separarse de los precedentes anteriores de la CNMC.

En respuesta a ello, conviene en primer lugar reseñar que la competencia de esta Sala para adoptar ambos acuerdos se encuentra recogida en el artículo 51 de la LDC que expresamente señala que *“Cuando el Consejo de la Comisión Nacional de la Competencia [actualmente CNMC] estime que la cuestión sometida a su conocimiento pudiera no haber sido calificada debidamente en la propuesta de la Dirección de Investigación [actualmente DC], someterá la nueva calificación a los interesados y a ésta para que en el plazo de quince días formulen las alegaciones que estimen oportunas.”*

Además, el artículo 90.2 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, de Procedimiento Administrativo Común (LPAC), dispone que “... cuando el órgano competente para resolver [el procedimiento sancionador] considere que la infracción o la sanción revisten mayor gravedad que la determinada en la propuesta de resolución, se notificará al inculpado para que aporte cuantas alegaciones estime convenientes en el plazo de quince días”.

En ambos acuerdos, esta Sala ha adoptado una decisión de nueva calificación distinta a la contenida en la PR y para garantizar un adecuado respeto a los derechos de defensa, se han concedido a las empresas nuevos plazos de alegaciones garantizándoles así la posibilidad de arbitrar su defensa ante las nuevas valoraciones realizadas por la Sala.

Esta actuación encuentra amparo en la jurisprudencia del Tribunal Supremo que, en sentencia de 10 de diciembre de 2018 (recurso 6196/2017), confirma la potestad de la Sala para modificar la calificación del órgano instructor y, en concreto, de la propuesta de resolución. El único requisito exigible es que se ofrezca un nuevo trámite de audiencia para los interesados. Según señala el Alto Tribunal:

“- En primer lugar, es más favorable para la efectividad del derecho fundamental de defensa.

- En segundo lugar, el cumplimiento de un nuevo trámite de audiencia no retrasa irrazonablemente la conclusión del procedimiento sancionador.

- En tercer lugar, si, como sabemos, el artículo 135 de la Ley 30/92 exige la notificación al presunto responsable de los hechos, de su calificación jurídica y de las sanciones que, en su caso se le pudieran imponer, no parece lógico que siendo estas últimas las que realmente más interesan a los expedientados, se exija la previa audiencia cuando se varían los hechos, o se varía la calificación jurídica, pero no se exija cuando se varía “in pejus” la sanción anunciada.

- Finalmente, esta es la solución más adecuada para una defensa efectiva del principio de proporcionalidad. En efecto, según el artículo 20 del Reglamento 1398/1993, de 4 de agosto, para el ejercicio de la potestad sancionadora, la propuesta de resolución ha de contener necesariamente la concreta y específica sanción que el Instructor considera adecuada a los hechos apreciados y a su calificación jurídica, y ninguna duda cabe de que será sólo a la vista de esa concreta propuesta de sanción cuando el expedientado pueda alegar sobre su necesaria proporcionalidad. Y si luego se permite que esa concreta sanción se agrave por la autoridad sancionadora sin nueva audiencia, la anterior defensa del interesado en lo que afectaba a la proporcionalidad de la sanción quedaría reducida a una pura entelequia; resultado que se agrava a la vista de que, aunque no se modifique la calificación jurídica, la sanción puede variar ostensiblemente, pues las normas sancionadoras suelen establecer abanicos muy amplios en la previsión de las sanciones.”

(énfasis añadido)

La jurisprudencia anterior es consistente con la doctrina del Tribunal Constitucional, que ha tratado esta cuestión en varias sentencias confirmando la potestad de la administración para adoptar una nueva calificación de los hechos

y de la sanción con la única exigencia de dar trámite de audiencia a los interesados para preservar sus derechos de defensa⁴⁵⁵.

Tal y como se expuso en el acuerdo de recalificación, existe una reiterada jurisprudencia⁴⁵⁶ que ha analizado esta cuestión concluyendo que el momento relevante para apreciar la continuidad viene definido por los diferentes momentos en que se han realizado los actos delictivos. Para esta jurisprudencia, el factor que debe determinar la ley aplicable en delitos continuados atiende al grado de participación en la comisión del delito bajo cada una de las normas aplicables.

Lo mismo cabe afirmar en relación con las directrices de la Fiscalía General del Estado⁴⁵⁷, que ante delitos continuados bajo la vigencia de dos normas penales interpreta que si existe una actividad delictiva con suficiente entidad llevada a cabo durante la vigencia de una nueva norma, será de aplicación esta última, integrando en el delito continuado las acciones llevadas a cabo bajo la norma anterior. Criterio que, pese a lo señalado por Jesús Guzmán Martín de los Santos en sus alegaciones, sí ha sido confirmado por el propio Tribunal Supremo⁴⁵⁸.

Así, de conformidad con el hecho, sobradamente asentado, de que los principios inspiradores del orden penal son de aplicación, con ciertos matices, al derecho administrativo sancionador, es innegable que la interpretación del principio defendida por esta Sala, lejos de ser arbitraria o meramente instrumental, está suficientemente fundamentada y es plenamente aplicable al caso que nos ocupa.

La interpretación defendida por esta Sala trata de dar respuesta concreta a la aplicación del principio de irretroactividad al caso concreto. Por ello, se ha analizado pormenorizadamente la duración de la participación de cada uno de los directivos durante la vigencia de ambas normas, poniendo especialmente en valor el hecho de que la participación de D. Jesús Guzmán Martín de los Santos se habría extendido durante 169 meses, de los cuales 122 habrían transcurrido durante la vigencia de la Ley 15/2007; en el caso de D. Jesús Sánchez Bargas, se habría extendido durante 146 meses, de los cuales 100 habrían transcurrido durante la vigencia de la Ley 15/2007; y finalmente, en el caso de D. Fernando Ortega Díaz, se habría extendido durante 162 meses, de los cuales 123 habrían transcurrido durante la vigencia de la Ley 15/2007.

Es conforme a lo anterior que esta Sala ha optado por modificar la calificación jurídica realizada por la Dirección de Competencia en su propuesta de resolución.

Finalmente, tampoco hay motivo para considerar, tal como pretenden los interesados, que la suspensión del plazo para resolver el procedimiento

⁴⁵⁵ Entre otras, en sentencias del Tribunal Constitucional 117/2002, de 20 de mayo; 356/2003, 55/2006, de 27 de febrero y 169/2012, de 1 de octubre.

⁴⁵⁶ Véase las SSTs de 19 de septiembre de 2006 (903/2006), de 21 de febrero de 2000 (223/2000) y de 30 de diciembre de 2005 (1548/2005).

⁴⁵⁷ Véase la circular 2/1996, de 22 de mayo (vigente), sobre el régimen transitorio del nuevo Código Penal

⁴⁵⁸ Véase la sentencia de 5 de octubre de 2017 (recurso de casación 2473/2016).

sancionador tras ambos acuerdos resulte injustificada. El 37.1.f de la LDC faculta a esta Sala para acordar la suspensión cuando adopte *“una nueva calificación jurídica de la cuestión sometida al Consejo [...], en los términos establecidos en el artículo 51”*.

Tratándose de cuestiones adecuadamente motivadas, que afectan a los interesados y que tienen relevancia para la resolución definitiva del procedimiento sancionador, no pueden considerarse injustificadas las suspensiones acordadas.

Por otro lado, esta Sala también dictó el acuerdo de 24 de agosto de 2021, en el que modificó el tipo sancionador de las empresas propuesto por el órgano instructor, por considerar que la participación en los hechos descritos en la propuesta de resolución para cada una de las empresas imputadas refleja distintos niveles de intensidad en la comisión del ilícito, en particular tomando en consideración la duración de la conducta y el volumen de negocios en el mercado afectado de cada una de las empresas, motivo por el cual, al parecer de esta Sala, debe reflejarse de forma más nítida en las multas que correspondería imponer a cada una de ellas, no siendo suficientes los tipos propuestos por la DC para garantizar la aplicación de los principios de eficiencia, proporcionalidad y disuasión.

En lo que se refiere a las alegaciones sobre los nuevos cálculos de la multa derivados del acuerdo, se contestan en el FD SEXTO referente a la determinación de la sanción.

De otro lado, las alegaciones que se refieren a la falta de motivación para acordar la suspensión del plazo para resolver el procedimiento sancionador, cabe, por coherencia, remitirse a lo dicho por esta Sala respecto al acuerdo de 20 de julio de 2021, esto es, que no hay motivo para considerar, tal como pretenden los interesados, que la suspensión del plazo para resolver el procedimiento sancionador resulte injustificada toda vez que el 37.1.f de la LDC faculta a esta Sala para acordar la suspensión cuando adopte *“una nueva calificación jurídica de la cuestión sometida al Consejo [...], en los términos establecidos en el artículo 51”*.

B. Alegaciones sobre indefensión

a. Sobre la falta de plazo razonable para contestar alegaciones

ALSTOM alega que la DC no ha otorgado un plazo razonable para preparar sus alegaciones contra la PR. COBRA por su parte sostiene que se ha vulnerado su derecho de defensa por denegarse la ampliación del plazo solicitada para formular sus alegaciones la PR de forma arbitraria.

Al respecto la Sala debe subrayar que la regulación de la ampliación de plazos de los procedimientos administrativos viene contemplada, con carácter general, en el artículo 32.1 de la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las Administraciones Públicas (**LPACAP**) de aplicación supletoria a los procedimientos administrativos en materia de defensa de la

competencia (artículo 45 de la LDC). El citado precepto otorga a la Administración la potestad de conceder una ampliación de los plazos establecidos, pero no le obliga a ello. En concreto, señala el precepto que *“La Administración, salvo precepto en contrario, podrá conceder de oficio o a petición de los interesados, una ampliación de los plazos establecidos, que no exceda de la mitad de los mismos, si las circunstancias lo aconsejan y con ello no se perjudican derechos de tercero”*.

No estamos ante un derecho de los interesados que la CNMC esté obligada a acordar por la mera solicitud, ya que la regla general de todo procedimiento administrativo es el cumplimiento de los plazos establecidos para cada trámite, tal y como resulta de lo dispuesto por el artículo 29 de la LPACAP : *“Los términos y plazos establecidos en ésta u otras Leyes obligan a las autoridades y personal al servicio de las Administraciones Públicas competentes para la tramitación de los asuntos, así como a los interesados en los mismos”*.

Los plazos para presentar alegaciones vienen establecidos en el artículo 50.4 de la LDC, que concede a los interesados 15 días hábiles para alegar lo que consideren conveniente. Por tanto, salvo justificación objetiva, este plazo debe ser considerado suficiente para que el interesado pueda manifestar lo que a sus intereses convenga.

Tampoco se aprecia la indefensión alegada por ALSTOM y COBRA, en la medida en que las citadas empresas han podido ejercer sus derechos de defensa en esta fase procedimental al haber presentado las alegaciones a la PR con total normalidad. Por todo ello, esta Sala considera que no cabe aceptar la alegación de indefensión de ALSTOM y COBRA por la falta de ampliación de plazo, dado que tal circunstancia no ha causado la vulneración del derecho de defensa.

b. Sobre la admisión de ADIF como interesado en el expediente

BOMBARDIER entiende que la CNMC no debió haber admitido a ADIF y ADIF AV como parte interesada en el expediente con base en el argumento de que los contratos investigados son convocados a licitación por estas entidades.

Tal y como se indica en los antecedentes de la presente resolución, el acuerdo sobre el que versa la presente alegación fue recurrido en vía administrativa por SIEMENS AG, SIEMENS HOLDING S.L., SIEMENS RAIL y SIEMENS, S.A. (Expte. R/AJ/061/19 SIEMENS) y por BOMBARDIER y BOMBARDIER TRANSPORTATION (Expte. R/AJ/062/19 BOMBARDIER) y desestimados por las Resoluciones de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 18 de julio de 2019, que fueron objeto de recursos contencioso-administrativos ante la AN tanto por SIEMENS como por BOMBARDIER, solicitando medidas cautelares, que han sido denegadas por la AN (autos de 27 de noviembre de 2019 y 30 de julio de 2020, respectivamente), así como también el recurso de reposición planteado por SIEMENS ante la AN tras dicha denegación el 8 de junio de 2020.

Para dar contestación a esta alegación, no cabe sino remitirse, por coherencia, a lo que este Consejo ya señaló al respecto en su resolución de 18 de julio de 2019. Por ello, en lo que respecta a la supuesta indefensión generada por la admisión de ADIF como interesado y una vez analizada la delimitación del acceso de ADIF al expediente esta Sala entiende que no puede sostenerse que el otorgamiento de la condición de interesado en el expediente a ADIF haya generado algún tipo de indefensión a BOMBARDIER u a otras empresas sancionadas.

Cabe recordar al respecto que sobre todos los interesados que toman parte en la tramitación de expedientes previstos en la LDC pesa el deber de secreto establecido taxativamente en el artículo 43 de la LDC, como reiteradamente ha señalado esta CNMC. Además, según los artículos 283.bis.i) y 283.bis.j) de la LEC, un interesado no incoado no tiene acceso, en ningún caso, a las declaraciones efectuadas en el marco de un programa de clemencia ni a las solicitudes de transacción, puesto que ese acceso se reserva, exclusivamente para la tutela de sus derechos de defensa, a los interesados incoados que deben contestar las imputaciones que se realizan en el pliego de concreción de hechos y en la propuesta de resolución. Asimismo, se establecen límites al uso de pruebas obtenidas exclusivamente a través del acceso al expediente de una autoridad de la competencia, que recogen, entre otros, su consideración como no admisibles en las acciones por daños derivados de infracciones al Derecho de la competencia, incluyendo las declaraciones presentadas en el marco de un programa de clemencia y las solicitudes de transacción que pudieran ser obtenidas por una persona física o jurídica exclusivamente a través del acceso al expediente de una autoridad de la competencia.

Estas normas delimitan el acceso de los interesados no incoados a los expedientes sancionadores de competencia, lo que, a criterio de esta Sala, garantiza que ADIF, al igual que las demás partes interesadas en el expediente, no ha generado indefensión alguna, al haber tenido acceso exclusivamente a la información declarada no confidencial del expediente, por lo que la alegación de BOMBARDIER debe ser rechazada.

C. Alegaciones sobre aspectos procedimentales

a. Sobre la separación del expediente sancionador

BOMBARDIER alega que la decisión de separar el presente expediente S/DC/1614/17 SEGURIDAD Y COMUNICACIONES FERROVIARIAS del expediente S/DC/0598/16 ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECAÁNICA FERROVIARIAS ha implicado la denegación del acceso a pruebas potencialmente exculpatorias así como a los plazos de resolución establecidos en la LDC.

En primer lugar, esta Sala quiere resaltar que los dos expedientes citados son distintos, cada uno engloba una investigación distinta, de prácticas y conductas distintas, con distintas empresas incoadas, de mercados distintos y, lógicamente,

con plazos de resolución distintos que se han visto modificados por los distintos incidentes procedimentales que se producen a lo largo de la vida de todo expediente administrativo. Estas circunstancias son las que explican, precisamente, que se acordara la separación de los mencionados expedientes.

Dicho esto, resulta llamativo que BOMBARDIER vincule una supuesta vulneración de sus derechos de defensa con la negativa de darle acceso a las pruebas contenidas en un expediente ajeno que no contiene, como se ha visto, los elementos de prueba en los que se ha basado el expediente sancionador, salvo aquellos elementos puntuales sobre los que se ha deducido testimonio conforme al procedimiento correspondiente. Pero es que, además, en el presente caso hay que reseñar que el alegante, BOMBARDIER, no fue incoado ni solicitó la condición de interesado en el expediente S/DC/0598/16, siendo por tanto una empresa ajena a los cárteles y conductas sancionadas en dicho expediente.

En todo caso, como argumento de cierre, tal y como ha señalado la DC en la PR, la Resolución de 14 de marzo de 2019 es pública y si BOMBARDIER encontrara algún elemento de prueba que pueda resultar útil para su defensa, debe hacer alusión a ella y solicitar como práctica de prueba la incorporación de dicha información al presente expediente objeto de resolución.

b. Sobre la caducidad del procedimiento

Ya se ha indicado en la alegación anterior que BOMBARDIER entiende que el expediente habría caducado puesto que la decisión de incoar una investigación separada con plazos independientes con respecto a la investigación principal está, a su juicio, injustificada. CAFS también señala que la separación injustificada de los expedientes supone una afectación de sus derechos de defensa y una violación del proceso debido que tiene como consecuencia la caducidad del procedimiento al superarse el plazo máximo previsto legalmente para resolver.

Dichas alegaciones deben ser directamente rechazadas, pues el presente expediente sancionador, tal y como se aclara en el acuerdo de incoación de 27 de agosto de 2018, se incoo tras haber tenido acceso la DC a determinada información del mercado afectado y haber iniciado una información reservada con el fin de determinar la existencia de indicios de infracción y si concurrían las circunstancias que justificasen la incoación de un expediente sancionador, en relación con posibles prácticas anticompetitivas en el mercado afectado, esto es, en relación con fabricación, suministro, instalación, reparación, mantenimiento y mejora de los sistemas de electrificación y equipos electromecánicos en líneas ferroviarias, incluyendo los sistemas de señalización, seguridad y comunicaciones ferroviarias, tanto para la red de alta velocidad como para la red de ferrocarril convencional, consistentes en diversos acuerdos para la manipulación y el reparto de licitaciones convocadas por el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF).

Precisamente sobre estos hechos es que la DC, de conformidad con lo establecido en su artículo 49.1, acordó la incoación por prácticas restrictivas de la competencia prohibidas en el artículo 1 de la Ley 16/1989, de 17 de julio, de Defensa de la Competencia, en el artículo 1 de la LDC y en el artículo 101 del TFUE, previa separación del expediente ex artículo 29 del RDC al considerarlo oportuno.

Con base en lo anterior, y aclarada la legalidad y justificación del acuerdo de incoación del presente expediente sancionador es que cabe hacer alusión al art. 36.1 de la LDC que determina que el plazo máximo para dictar y notificar la resolución que ponga fin al procedimiento sancionador por conductas restrictivas de la competencia será de dieciocho meses a contar desde la fecha del acuerdo de incoación del mismo. Nada estipula por tanto que, en caso de separación de expedientes e incoación de nuevo expediente sancionador, el plazo transcurrido antes de la separación del expediente previo deba restarse de los dieciochos meses que el legislador ha contemplado para la resolución de los expedientes sancionadores por prácticas prohibidas de la LDC, que en el fondo es lo que parecen defender los alegantes.

Por tanto, debe desestimarse la alegación de BOMBARDIER y CAFS sobre que se excedieron los plazos para emitir una resolución final como consecuencia de la separación de los expedientes sancionadores.

c. Sobre las inspecciones practicadas por la DC

Varias de las empresas imputadas, en particular, BOMBARDIER, COBRA y THALES, han presentado alegaciones contra las inspecciones practicadas por la DC. BOMBARDIER, entiende que el órgano instructor no contaba con indicios suficientes para llevar a cabo inspecciones relativas a la señalización en enero de 2017 y como resultado, las inspecciones relativas a la señalización son nulas de pleno derecho y las pruebas obtenidas en ellas inadmisibles. COBRA por su parte, entiende que el expediente tiene su origen en una inspección exploratoria, por lo que ello conlleva directamente a su nulidad. THALES alega también la nulidad de las inspecciones realizadas en el expediente porque la Orden de Investigación de THALES era demasiado amplia y no se le permitió conocer cuál era la acusación y de qué defenderse.

A criterio de esta Sala, tal y como ha señalado la DC en la PR, no cabe apreciar carácter exploratorio en ninguna de las inspecciones realizadas, tanto en el ámbito del Expte. S/DC/0598/16 ELECTRIFICACIÓN Y ELECTROMECAÁNICA como en el del presente expediente, llevadas a cabo en las sedes de THALES, BOMBARDIER y CAFS.

En contra del argumento de las alegantes, en todas ellas el objeto de las inspecciones se encontraba debidamente delimitado desde un punto de vista objetivo, temporal y geográfico en las respectivas órdenes de investigación y los datos consignados en las actas de todas y cada una de dichas inspecciones desmienten igualmente cualquier intención exploratoria en las mismas.

Sin ánimo de reiterar lo ya señalado por el órgano instructor en la PR, y ante la presentación de las mismas alegaciones, basta recordar que al dictarse la Resolución de 14 de marzo de 2019, investigación que tuvo su origen en la solicitud de exención del pago de la multa presentada por ALSTOM, y tras practicar inspecciones en las sedes de ELECNOR y ALSTOM, la DC ordenó en enero de 2017 inspecciones en otras empresas igualmente implicadas en las prácticas objeto de investigación, esto es las sedes de COBRA, SEMI y SIEMENS, lo que delimitó aún más el mercado afectado por las prácticas objeto de investigación.

A la vista de la información disponible por el órgano instructor en ese momento, el objeto de la inspección se remitía a 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, incluyendo los sistemas de señalización, seguridad y comunicaciones ferroviarias, tanto para la red de alta velocidad como para la red de ferrocarril convencional, respecto del reparto de licitaciones convocadas por el GIF, posteriormente ADIF y el Ministerio de Fomento que abarcan la redacción de proyectos, ejecución de la obra, fabricación, suministro, instalación, reparación, mantenimiento y mejora de dichos sistemas y equipos, lo cual coincide con el objeto de la presente resolución.

Esta Sala ya afirmó en dicha Resolución que a su juicio, la inspección realizada en la sede de ALSTOM se circunscribió 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 –. Además, de conformidad con la STS de 22 de junio de 2015, cuando una investigación por prácticas contrarias a la competencia se refiere al reparto de licitaciones públicas, carece de eficacia para la detección del ilícito limitar en exceso el objeto de la investigación, mostrándose conforme con la ineficacia que supondría limitar a un único contrato (el denunciado) el objeto de una investigación. En el caso de la inspección en la sede de ALSTOM, haberse limitado únicamente a buscar hechos en relación con el proyecto Follo Line habría supuesto restringir indebidamente las facultades de esta autoridad para la obtención de evidencias en relación con acuerdos en el mismo mercado y en relación con otras licitaciones públicas relacionadas y no habría permitido identificar la magnitud de los hechos analizados en dicha resolución ni paralizar las infracciones que fueron detectadas. Por tanto, no se puede acoger el argumento de las alegantes porque implicaría que la CNMC no cumpliría con su objetivo de protección de interés general que debe garantizar toda autoridad de defensa de la competencia.

Relacionado con lo anterior, las posteriores inspecciones ordenadas en enero de 2017 en las sedes de COBRA, SEMI y SIEMENS, al ser empresas que participaban en el reparto de las licitaciones convocadas en el mercado investigado, y que expresamente incluía los sistemas de señalización, seguridad y comunicaciones ferroviarias, son perfectamente válidas y no pueden calificarse

como inspecciones exploratorias y menos que sean inadmisibles conforme a la doctrina del fruto del árbol envenenado.

Asimismo, en lo que se refiere a la alegación de THALES sobre la nulidad de la inspección practicada en su sede, esta Sala defiende su plena legalidad. Al contrario de lo que señala THALES, el auto no se concedió sobre una base fáctica incorrecta. Al contrario, se indicó claramente que el objeto de la misma se circunscribía al mercado de la fabricación, suministro, instalación y mantenimiento de sistemas de electrificación y equipos electromecánicos en líneas ferroviarias, señalando expresamente que incluía los sistemas de señalización, seguridad-control, telecomunicaciones fijas y móviles, telemando de energía, etc., tanto para la red de alta velocidad como para la red de ferrocarril convencional, respecto del reparto de licitaciones convocadas.

Teniendo en cuenta que la misma fue anterior a la incoación del expte. S/DC/0598/16 y que la DC limitó su objeto a la información disponible en aquél momento, no cabe sino señalar que se ha cumplido con las exigencias formales y materiales señaladas tanto por la normativa como por la jurisprudencia, descartándose así toda alegación sobre su nulidad de pleno derecho.

BOMBARDIER insiste en que la inspección realizada en sus instalaciones también fue ilegal porque la DC no proporcionó información suficiente para que pudiera otorgar su consentimiento válido. Poco puede añadir esta Sala a lo señalado por la DC. Basta con una simple lectura de los apartados 4 a 14 del acta de inspección para observar que BOMBARDIER fue debidamente informado de la naturaleza, objeto y características de la inspección a realizar, permitiéndosele consulta expresa y previa a prestar consentimiento a su asesoría jurídica interna y externa, por lo que debe directamente rechazarse la alegación presentada.

d. Sobre la denegación prueba propuesta

THALES considera que se ha vulnerado su derecho de defensa como consecuencia de la denegación de la prueba propuesta, en concreto una serie de pruebas testificales que a su juicio son relevantes.

A este respecto, cabe señalar que el artículo 32 del RDC relativo a los actos de investigación, alegaciones y prueba en la instrucción del procedimiento sancionador establece en su segundo apartado las condiciones relativas a la negativa de solicitudes de prueba en los siguientes términos: “[l]a *Dirección de Investigación deberá resolver sobre la práctica de la prueba de forma motivada. Contra la denegación de práctica de prueba no cabrá recurso alguno*”. La admisión de pruebas solicitadas por las partes interesadas constituye por tanto una facultad potestativa del órgano de instrucción que podrá admitirlas o rechazarlas en función de si las considera necesarias para el esclarecimiento de los hechos investigados y la determinación de responsabilidades, con la sola exigencia, en su caso, de motivar su inadmisión.

Al respecto, la DC denegó esa prueba señalando, resumidamente, que respecto de las pruebas testificales solicitadas y a la vista de la instrucción realizada y de los elementos de prueba que constan en el expediente, especialmente los recabados en las inspecciones y los aportados por SIEMENS en su solicitud de clemencia, así como también la información aportada por D. Jesús Guzmán Martín de los Santos y D. Leopoldo Olea Muriel, considera que todos los elementos fácticos en los que se fundamenta su propuesta están disponibles y las pruebas solicitadas no aportarían valor añadido en términos de defensa ni tienen aptitud para alterar la valoración realizada por la DC en cuanto al alcance, contenido y efectos de las prácticas objeto de investigación en el expediente, no considerando que la práctica de dichas pruebas fuera necesaria para la determinación de los hechos y la responsabilidad de los imputados.

No cabe, por tanto, entender que la DC haya denegado injustificadamente la solicitud de prueba de THALES, pues aportó una motivación explícita y clara: la ausencia de valor añadido de las testificales propuestas para elaborar la propuesta de resolución. Esta Sala no puede, por ende, acoger la alegación de THALES relativa a la supuesta indefensión generada por haberse denegado la práctica de la solicitud de prueba en cuestión

D. Sobre las solicitudes de práctica de pruebas

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 en la fase de instrucción ante la DC, 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 de esta resolución y se ha sustanciado la imputación a las entidades incoadas. Por ello carecen de virtualidad para modificar la valoración realizada en esta resolución.

Asimismo, esta Sala rechaza la admisión de las siguientes pruebas propuestas por las empresas y directivos imputados:

- CAFS, D. Francisco Travieso Mateos y D. Iñigo Balda Arana: se rechaza la solicitud de declaración testifical del responsable de la Subdirección del sector ferroviario de la DTSP de la CNMC (folios 53.401-53.405) y a al Director de la DTSP de la CNMC, quien remitió informe a la DC mediante nota de régimen interior de 16 de diciembre de 2020. Asimismo, se rechaza el requerimiento a ADIF para que corrobore la influencia que las descalificaciones de CAFS de numerosas licitaciones, así como los requisitos exigidos por los pliegos de las licitaciones investigadas por la DC. Del mismo modo, se rechaza la solicitud declaración a D. Leopoldo Olea para que verifique las

- manifestaciones de D. Francisco Payán y D. Gonzalo Martínez, así como las declaraciones de estos dos últimos.
- NOKIA: se rechaza la prueba testifical consistente en la celebración de un careo entre los dos directivos de Siemens D. Gonzalo Martínez y D. Francisco Payán y los empleados de Nokia mencionados en la documentación disponible en el expediente administrativo, con el objetivo de rebatir las afirmaciones realizadas por dichos directivos. Asimismo, se rechaza la documental consistente en realizar un requerimiento de información a ADIF a efectos de comprobar la veracidad de los hechos expuestos por NOKIA en su escrito de alegaciones al acuerdo de recalificación de 20 de julio de 2021.
 - THALES: se rechaza la prueba testifical consistentes en el interrogatorio de los señores D. Jesús Guzmán, D. Leopoldo Olea, D. Francisco Payán y D. Gonzalo Martínez, acerca de los hechos e informaciones de las que tiene conocimiento en relación con las manifestaciones que ha realizado en el contexto del presente Expediente, así como la prueba testifical del Director de Alta Velocidad y posteriormente Director General y del ex Director de Explotación de Alta Velocidad y actualmente Subdirector de Innovación.
 - D. Jesús Guzmán De los Santos y D. Leopoldo Felipe Olea Muriel: se rechaza la prueba testifical al objeto de esclarecer el funcionamiento de los procesos de decisión de DIMETRONIC y SIEMENS.

Esta Sala considera que ninguna de las pruebas mencionadas resulta decisiva en términos de defensa. A la vista del análisis hasta ahora realizado, esta Sala entiende que todos los elementos fácticos en los que se fundamenta la declaración de infracción están disponibles en el presente expediente y las pruebas adicionales solicitadas no superan el juicio de pertinencia necesario conforme al artículo 24.2 de la CE, en la medida en que carecen, por sí solas, de suficiente capacidad para desvirtuar el análisis de la conducta imputada a las entidades incoadas o para aportar valor añadido en términos de defensa de las incoadas⁴⁵⁹. La imputación hecha a las incoadas se fundamenta en los documentos que ya obran en el expediente y su valor probatorio conjunto y coherente es mayor que el que resulte de la práctica de las pruebas propuestas.

En consecuencia, las citadas pruebas no aportan, a juicio de esta Sala, un valor añadido para el análisis y valoración de las conductas aquí sancionadas, motivo por el cual se rechaza su admisión.

E. Sobre la solicitud de vista

ALSTOM, BOMBARDIER, CAFS, COBRA, NOKIA y THALES, así como algunos de los directivos sancionados⁴⁶⁰ han solicitado la celebración de vista oral en aplicación del artículo 51.3 de la LDC.

⁴⁵⁹ Sentencias del Tribunal Constitucional 192/87, 212/90 y 297/1993.

⁴⁶⁰ D. Francisco Travieso Mateos, D. Iñigo Balda Arana, D. Jesús Guzmán Martín de los Santos y D. Leopoldo Felipe Olea Muriel.

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).

Esta Sala, teniendo en cuenta el carácter potestativo de la vista oral y la rotundidad de la carga probatoria obrante en el expediente, ha decidido 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

F. Sobre la solicitud de confidencialidad

Las siguientes empresas y directivos han solicitado expresamente la confidencialidad de determinada información aportada en sus escritos de alegaciones a la propuesta de resolución y/o acuerdos de recalificación:

- ASLTOM y ALSTOM SA han solicitado la confidencialidad de parte de su escrito de alegaciones a la PR y su anexo 4 que contiene su Programa de Cumplimiento en materia de competencia por tratarse de un documento interno de la empresa que no obra en el dominio público.
- ADIF y ADIF AV han solicitado la confidencialidad del anexo 1 de su escrito de alegaciones a la PR toda vez que el mismo puede revelar la estrategia comercial internacional de la empresa que solicita referencias a ADIF, y puede producir perjuicios irreparables a la misma.
- BOMBARDIER Y BT GH han solicitado la confidencialidad de su escrito de alegaciones a la PR en la medida en que contiene información comercial y de negocio que no es pública ni conocida por terceros, y cuya divulgación les causaría un grave perjuicio.
- THALES ha solicitado la confidencialidad de los anexos 12 a 15.7.2 de su escrito de alegaciones a la PR en la medida en que contienen información confidencial y secretos de negocio.
- CAFS ha solicitado la confidencialidad del escrito de alegaciones a la PR y de los anexos 1 a 4, 7, 9, 10 y 12, por contener información relativa a datos estratégicos de CAFS.
- D. Francisco Travieso Mateos y D. Iñigo Balda Arana han solicitado la confidencialidad de sus respectivos escritos de alegaciones a la PR por contener datos confidenciales sensibles no conocida por terceros referentes a la estrategia competitiva de dichos directivos o información no pública cuya revelación podría generarles un perjuicio.
- D. Miguel Moratalla Martínez y D. Luis Fernández Jiménez han solicitado la confidencialidad de sus respectivos escritos de alegaciones a la PR toda vez que se hace referencia a los cargos que han desempeñado y al alcance de sus responsabilidades, por lo que se trata de secretos de negocio que atañen a la organización interna y estrategia de recursos humanos de THALES.

Esta Sala, tras analizar la citada información, considera que la misma contiene datos de carácter comercial y estratégico de la empresa que merecen la consideración de información confidencial. Se declaran, por tanto, confidenciales los escritos de alegaciones y anexos citados por las empresas y directivos, a excepción de los escritos de alegaciones a la PR de D. Miguel Moratalla Martínez (folios 58334-58345) y D. Luis Fernández Jiménez (folios 58360-58370), toda vez que no se ha acreditado que el alcance de sus cargos y respectivas responsabilidades en THALES tengan la entidad efectiva de causar un perjuicio significativo a los mismos, o tengan la condición de secreto comercial.

Por otro lado, con respecto a la información sobre el volumen de negocios que las empresas enviaron a la CNMC en respuesta al requerimiento que esta Sala acordó el 24 de agosto de 2021 para el cálculo de la sanción a imponer, por lo que se refiere al volumen de negocios total de las empresas, 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 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

A. Multas a empresas

a. Criterios de imposición de las multas

En este expediente se ha declarado la existencia de una infracción muy grave (art. 62.4.a de la LDC) que podrá ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios total de las empresas infractoras en el ejercicio inmediatamente anterior al de imposición de la multa (art. 63.1.c), esto es, 2020.

La facturación de las empresas infractoras, relativa al año 2020, es la siguiente:

Tabla 27. Volumen de negocios total de las empresas en 2020

Entidades infractoras	Volumen de negocios total en 2020 (€)
ALSTOM	435.884.000
BOMBARDIER	59.461.000
CAFS	28.381.955
COBRA	1.164.686.000
NOKIA	402.774.968
SIEMENS RAIL	248.698.812
SIEMENS SA	462.011.810
THALES	179.253.067

En el sistema español, especialmente cuando se aplican las normas de la Unión Europea, las sanciones deben calcularse de forma que se garantice una

aplicación eficaz y uniforme del Derecho europeo de la competencia⁴⁶¹. Ello exige que las sanciones se determinen tomando como base los criterios de gravedad y duración de las infracciones, respetando los principios de efectividad, proporcionalidad a la infracción cometida y disuasión⁴⁶². La Directiva ECN+ establece expresamente que “(e)stos 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”. El considerando 47 de la citada Directiva establece que “(l)a 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 las 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. La reincidencia en las infracciones por parte del mismo infractor pone de manifiesto su propensión a cometer tales infracciones y es, por tanto, un indicio muy significativo de que el nivel de la sanción debe ser elevado para lograr un efecto disuasorio eficaz”.

Partiendo de estas premisas, los criterios por medio de los cuales se determinan las sanciones en nuestro ordenamiento deben también respetar las exigencias del artículo 64 de la LDC en su interpretación ofrecida por el TS español (véase el artículo 5 del Reglamento 1/03 cuando establece la imposición de multas sancionadoras previstas en el Derecho nacional).

Considerando todos estos factores, el Consejo debe pronunciarse sobre la sanción a imponer valorando los criterios de la LDC en relación con los principios de eficiencia, proporcionalidad y disuasión, y de acuerdo con la jurisprudencia del TS y el TJUE.

En cuanto a las características del mercado afectado (art. 64.1.a), la infracción se ha desarrollado en el mercado de ejecución, suministro, instalación, puesta en servicio y mantenimiento de los sistemas de seguridad, que incluyen los sistemas de señalización y bloqueo, de control y gestión del tráfico, de comunicaciones (fijas y móviles) y de protección para las líneas de alta velocidad y convencionales ferroviarias -incluyendo éstas últimas largo recorrido, regionales, cercanías y mercancías-.

⁴⁶¹ Véase la apreciación al respecto del Reglamento CE 1/2003 desde su propio considerando primero.

⁴⁶² Véase el considerando 40 de la Directiva ECN+ cuando establece “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, bien ellas directamente en el marco de sus propios procedimientos, en concreto en el marco de procedimientos administrativos, siempre que dichos procedimientos permitan la imposición directa de multas efectivas, proporcionadas y disuasorias, o solicitando la imposición de multas en procedimientos judiciales no penales”.

La cuota de mercado conjunta de las empresas participantes en los hechos objeto de investigación es superior al 70%, siendo todas ellas las principales empresas que operan en este mercado (art. 64.1.b).

El mercado geográfico afectado por la infracción es el mercado nacional (art. 64.1.c).

La duración global de la conducta (art. 64.1.d) se prolongó durante más de 15 años, desde julio de 2002 hasta diciembre 2017.

Ha quedado acreditada la existencia de efectos en el mercado por la actuación de las empresas del cártel (art 64.1.e), pues los acuerdos adoptados por éstas no sólo tuvieron el objeto de restringir o falsear la competencia, sino que también tenían aptitud para ello, reduciendo la independencia en la toma de decisiones de estas empresas al determinar aspectos estratégicos y tácticos de su política corporativa, con el consiguiente perjuicio principalmente para ADIF y, por consiguiente, para los contribuyentes.

En la tabla siguiente se recoge la duración individual y el volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA) durante la infracción para cada empresa. En el caso de THALES, SIEMENS RAIL y SIEMENS S.A., teniendo en cuenta que en la información aportada por dichas empresas no se incluían datos relativos a todo el periodo de la infracción imputado a cada una de estas empresas (desde julio de 2002 en el caso de THALES y SIEMENS RAIL, y junio de 2003 en el caso de SIEMENS S.A.), el valor del VNMA para dichas empresas se ha calculado completando el periodo inicial que faltaba con la media mensual. Por otra parte, en el caso de SIEMENS RAIL no se ha tomado en consideración el período desde junio a noviembre de 2017, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 66.3 de la LDC:

Tabla 28. Duración de la conducta y volumen de negocios en el mercado afectado por la infracción

Entidades infractoras	Duración de la conducta	Volumen de negocios en el mercado afectado (VNMA, €)
ALSTOM	Enero 2014 - Diciembre 2017	193.725.560
BOMBARDIER	Enero 2014 - Diciembre 2017	169.005.000
CAFS	Abril 2015 - Diciembre 2017	62.595.970
COBRA	Abril 2008 - Septiembre 2016	266.022.272
NOKIA	Marzo 2007 - Noviembre 2014	206.023.842
SIEMENS RAIL	Julio 2002 - Noviembre 2017	1.515.561.580
SIEMENS SA	Junio 2003 - Noviembre 2014	140.408.219
THALES	Julio 2002 - Diciembre 2017	2.537.213.330

Además, la Sala ha considerado, que no concurren circunstancias agravantes o atenuantes.

Considerando todos estos factores, debe determinarse la sanción adecuada en este caso, atendiendo previamente a las alegaciones de las partes sobre la sanción propuesta en la recalificación.

b. Multas impuestas

El conjunto de factores expuestos anteriormente –extrema gravedad de la infracción (especialmente en el caso de las empresas que han participado en la conducta durante un periodo más largo), características y dimensión del mercado afectado, duración, ámbito geográfico de la conducta, participación de las infractoras en la conducta, no concurrencia de agravantes– lleva a esta Sala a concretar el tipo sancionador total que corresponde aplicar a cada entidad infractora, considerando su respectiva participación en ella, y que se muestran en la tabla siguiente:

Tabla 29. Tipo sancionador por empresa

Empresas	Tipo sancionador %	Sanción (€)
ALSTOM	6,2%	27.024.808
BOMBARDIER	6,2%	3.686.582
CAFS	6,1%	1.731.299
COBRA	7,3%	85.022.078
NOKIA	7,2%	28.999.798
SIEMENS RAIL	7,6%	18.901.110
SIEMENS SA	6,1%	28.182.720
THALES	9,5%	17.029.041

Estos tipos sancionadores son adecuados a la gravedad y características de la infracción de las empresas. Debe señalarse que, si bien las características de la infracción, su duración y alcance, podrían justificar un mayor tipo infractor para SIEMENS RAIL y SIEMENS S.A., los elementos de prueba con valor añadido significativo que estas empresas han aportado al expediente en el marco del programa de clemencia permite constatar como suficientemente disuasorios los porcentajes reflejados en la tabla, así como ajustada al artículo 66 de la LDC la reducción de tales importes en un 50%.

Por otro lado, la jurisprudencia exige considerar la dimensión de la concreta infracción como una referencia necesaria para asegurar la proporcionalidad y disuasión de las multas. Por ello, se ha comprobado que la sanción impuesta a

cada empresa según el tipo sancionador fijado no resulte desproporcionada en relación con la efectiva dimensión de su conducta.

En el caso de ALSTOM, COBRA, NOKIA y SIEMENS S.A., las sanciones en euros que les corresponderían al aplicar los tipos sancionadores anteriormente determinados sobre su volumen de negocios total en 2020 se consideran desproporcionadas en atención a su facturación en el mercado afectado durante la infracción. Se estima, por ello, suficientemente disuasoria y ajustada al principio de proporcionalidad unas multas de 22.000.000 euros, 30.000.000 euros, 24.000.000 euros y 10.000.000 euros respectivamente.

Teniendo en cuenta todas las consideraciones anteriores, las sanciones proporcionadas y disuasorias que corresponde imponer a las entidades infractoras son las siguientes:

Tabla 30. Multas impuestas a las empresas

Entidades infractoras	Sanción (€)
ALSTOM	22.000.000
BOMBARDIER	3.686.582
CAFS	1.731.299
COBRA	30.000.000
NOKIA	24.000.000
SIEMENS RAIL	18.901.110
SIEMENS SA	10.000.000
THALES	17.029.041

A las empresas SIEMENS RAIL y SIEMENS, S.A. se les deberá aplicar una reducción del 50% al importe de la sanción a la que hace referencia el cuadro anterior en aplicación del artículo 66 de la LDC y de acuerdo con lo expuesto en el fundamento CUARTO, letra E.

B. Multas a directivos

Los elementos que reflejan la implicación de los directivos imputados por esta infracción se condensan como sigue:

Tabla 31. Elementos que muestran la implicación de directivos ordenados por empresa

Directivo	Empresa	Duración
Iñigo Balda Arana	CAFS	Junio 2015-diciembre 2017
Francisco Travieso Mateos	CAFS	Abril 2015-diciembre 2017
Miguel Ángel Martínez Anguita	COBRA	Abril 2008-septiembre 2017

Leopoldo Felipe Olea Muriel	SIEMENS	Octubre 2013-noviembre 2017
Gonzalo Martínez Delgado	SIEMENS	Agosto 2014-marzo 2016
Jesús Guzmán Martín de los Santos	SIEMENS RAIL	Octubre 2003-noviembre 2017
Jesús Sánchez Bargas	THALES	Noviembre 2003-enero 2016
Fernando Ortega Díaz	THALES	Junio 2004-diciembre 2017
Luis Fernández Jiménez	THALES	Octubre 2013-enero 2016
Miguel Ángel Moratalla Martínez	THALES	Marzo 2011-diciembre 2017

Queda acreditado en los hechos probados en esta resolución que la participación de los directivos imputados en las conductas ha sido determinante.

Las multas impuestas se gradúan considerando el papel que cada uno de los directivos ha jugado en la comisión de la infracción, la duración de su conducta y su nivel de responsabilidad en sus empresas. De acuerdo con tales parámetros, las multas acordadas se recogen a continuación.

Tabla 32. Multas a directivos

Directivo	Multa (€)
Iñigo Balda Arana	41.000
Francisco Travieso Mateos	28.000
Miguel Ángel Martínez Anguita	50.000
Leopoldo Felipe Olea Muriel	43.000
Gonzalo Martínez Delgado	34.000
Jesús Guzmán Martín de los Santos	60.000
Jesús Sánchez Bargas	60.000
Fernando Ortega Díaz	60.000
Luis Fernández Jiménez	54.000
Miguel Ángel Moratalla Martínez	53.000

A D. Gonzalo Martínez Delgado se le deberá aplicar una reducción del 50% al importe de la sanción a la que hace referencia el cuadro anterior en aplicación del artículo 66 de la LDC y de acuerdo con lo expuesto en el fundamento CUARTO, letra E.

C. Respuesta a las alegaciones sobre la propuesta de sanción

a. Alegaciones de las empresas

Todas las empresas han alegado falta de motivación en la determinación de las sanciones.

BOMBARDIER, CAFS, COBRA, NOKIA y THALES sostiene que la DC aplica de forma incorrecta los criterios del artículo 64 de la LDC. Además, COBRA y THALES consideran que la DC se separa de la práctica habitual de la CNMC y de las Indicaciones provisionales sobre determinación de sanciones.

Por otra parte, todas las empresas alegan falta de proporcionalidad de las sanciones propuestas. ALSTOM, BOMBARDIER y SIEMENS RAIL consideran

que debería haberseles aplicado el ajuste de proporcionalidad por ser empresas multiproducto, mientras que COBRA y SIEMENS S.A. aducen que el ajuste de proporcionalidad que se les ha aplicado por la DC es insuficiente. THALES, por su parte, basa su argumento en la desproporcionalidad de su sanción respecto a las sanciones impuestas en expedientes anteriores.

En cuanto a los datos de volúmenes de negocio utilizados, BOMBARDIER y COBRA alegan que la facturación en el mercado afectado debería limitarse a las licitaciones afectadas por la conducta.

Las empresas cuyas propuestas de sanción fueron objeto del acuerdo de recalificación de 24 de agosto de 2021, se remiten o reproducen esencialmente a las alegaciones ya presentadas a la PR.

Además de dichas alegaciones ya expuestas, las tres empresas afectadas por el acuerdo de recalificación alegan falta de motivación en cuanto a las razones, criterios o pruebas que el Consejo ha tenido en cuenta para incrementar sus sanciones. En este sentido, NOKIA afirma que la modulación del ajuste de proporcionalidad no está motivada, puesto que se basa en el volumen de negocios en el mercado afectado, el eventual beneficio y los elementos de prueba que obran en el expediente, pero todos estos elementos ya habían sido tenidos en cuenta por la DC. THALES considera que el acuerdo carece de una ausencia total y absoluta de base probatoria que sustente la nueva imputación que realiza el Consejo y justifique la necesidad de incrementar la multa a THALES.

NOKIA añade que, al modular el ajuste de proporcionalidad, el Consejo prima absolutamente la capacidad de pago de las empresas frente a la necesaria proporción entre la sanción impuesta y la gravedad de la conducta sancionada, lo que no es acorde con el principio de proporcionalidad que exige, según NOKIA, dicha correlación entre la sanción y la gravedad de la conducta.

THALES dice desconocer cuál es la cuantía concreta de la nueva multa que le propone el Consejo y si le resulta de aplicación el límite de proporcionalidad. De no ser así, alega no saber las razones por las que no le aplica.

Respuesta de la Sala

En cuanto a la supuesta falta de motivación y opacidad de la determinación de la sanción, debe destacarse que la Propuesta de Resolución dedica el apartado 7 a detallar la determinación de las sanciones que la DC propone imponer. En dicho apartado se detalla la valoración de cada uno de los criterios del artículo 64.1 de la LDC, especificando la gravedad y características de la infracción y la participación de cada empresa en ella. Cada empresa, por tanto, puede conocer cuál es la valoración que la DC ha realizado de su conducta y qué elementos llevan a proponer una sanción determinada.

En este sentido, interesa subrayar que la falta de detalle sobre la cuantificación de las valoraciones de los diferentes criterios utilizados 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 dice 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 todo lo anterior, esta Sala considera que no procede admitir las alegaciones sobre la falta de motivación de la propuesta de sanción.

Por otro lado, no puede afirmarse que la DC se separe de la práctica habitual de la CNMC en la determinación de su propuesta de sanción. La PR hace una valoración de los criterios del artículo 64.1 además de las circunstancias individuales de cada una de las empresas, que le llevan a imponer un determinado tipo sancionador a cada infractora. Posteriormente, realiza una última comprobación de proporcionalidad para asegurar que las sanciones resultantes de los tipos sancionadores determinados no sean excesivas. Por tanto, la práctica de la DC en este caso no resulta en absoluto distinta a su actuación en expedientes anteriores.

En cuanto a la alegada falta de proporcionalidad de las sanciones propuestas, cabe resaltar que se trata de una infracción muy grave –que, por tanto, puede ser sancionada con una multa de hasta el 10% del volumen de negocios de la empresa–, constitutiva de cártel, en la que han participado las principales empresas del mercado, con una duración de más de 15 años y que ha afectado a licitaciones públicas menoscabando, por tanto, los caudales públicos. Siendo así, esta Sala considera que no pueden considerarse desproporcionados los tipos sancionadores propuestos por la Dirección de Competencia, que de media se encuentran en torno al 6,6% de una escala que, como se ha mencionado, transcurre hasta el 10%.

Sobre la comparación de los tipos sancionadores propuestos en este caso con los tipos sancionadores impuestos en precedentes similares de la CNMC, la jurisprudencia ha aclarado que las multas impuestas en diferentes expedientes no son comparables entre sí, excepto en el caso de que las circunstancias concretas de ambos expedientes sean idénticas, lo cual es muy poco probable y no sucede en este caso. En este sentido, el Tribunal General de la Unión Europea, en su sentencia de 16 de junio de 2011 en el asunto T – 240/07, Heineken Nederland, estableció lo siguiente:

*“(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” (énfasis añadido)⁴⁶³.

En lo que se refiere a las alegaciones sobre la comprobación final de proporcionalidad, es preciso subrayar que tal comprobación se realiza para todas las empresas, estimando para cada una de ellas cuál es el límite de proporcionalidad por encima del cual la sanción podría resultar desproporcionada. Cuestión distinta es que se realice un ajuste de proporcionalidad derivado de esa comprobación, que únicamente será necesario para aquellas infractoras para las que el valor de referencia o límite de proporcionalidad estimado durante dicha comprobación sea inferior a la sanción en euros que les corresponde según el tipo sancionador que se les haya fijado.

En segundo lugar, la CNMC no clasifica a las empresas infractoras como multiproducto o monoproducto, como si de una variable binaria se tratase, para decidir entonces realizar un ajuste de proporcionalidad únicamente a las consideradas multiproducto. Como ya ha sido mencionado, la comprobación última de proporcionalidad se realiza para todas las empresas infractoras, estimando el beneficio ilícito que potencialmente podrían haber obtenido de su participación en la conducta y multiplicándolo por un factor de disuasión. Suele ocurrir que en aquellas empresas con un carácter multiproducto más marcado es en las que se hace necesario ajustar la sanción, debido a que su volumen de negocios total, sobre el que se aplica el tipo sancionador, es muy superior al del segmento de su actividad afectado por la conducta. No obstante, no necesariamente es así, puesto que influyen otros factores como la duración e intensidad de la conducta.

Por otro lado, en un expediente cártel como el que aquí se sanciona, es ajustado a Derecho tomar en consideración como *volumen de negocios en el mercado afectado* durante toda la infracción. El mercado afectado no puede limitarse a las ventas relacionadas exclusivamente con determinadas licitaciones, ya que los efectos de estas conductas producen una distorsión general de los precios en el

⁴⁶³ Véase también Sentencia de la Audiencia Nacional, recurso núm. 540/2010, de 8 de marzo de 2013.

sector afectado y no solo en las licitaciones analizadas en el expediente. Por ello, esta alegación debe ser rechazada.

En lo que se refiere a las alegaciones al acuerdo de recalificación de 24 de agosto, debe resaltarse que el Consejo no se basa para motivar su decisión en nuevas pruebas o motivos no apreciados por la DC. Con base en los mismos hechos y pruebas se constata una mayor gravedad y la necesidad de un reproche sancionador.

En cuanto a la alegación de NOKIA acerca de la primacía de la capacidad de pago frente a la proporcionalidad de la sanción, en primer lugar, es preciso señalar que en la determinación de sanciones siempre existe una correlación entre la sanción y la gravedad de la conducta. El motivo por el que se realiza una comprobación final de proporcionalidad no tiene que ver con la adecuación entre la gravedad de la infracción y la sanción impuesta, sino con la proporcionalidad entre la sanción impuesta sobre el volumen de negocios total de la infractora y la efectiva dimensión de la conducta, que puede circunscribirse a un ámbito muy reducido en relación con la actividad total de la empresa. De hecho, el tipo sancionador es el que verdaderamente refleja la gravedad de la conducta, porque ha sido fijado según los criterios del artículo 64.1 de la LDC. Si verdaderamente primase la capacidad de pago frente a la proporcionalidad de las sanciones, siempre se impondría la multa resultante del tipo sancionador, sin realizar ninguna comprobación adicional de proporcionalidad.

Por último, en cuanto a las dudas de THALES sobre la sanción que se le impone, si bien es cierto que no figura en el acuerdo de recalificación la sanción final en euros que le corresponde, sí queda claro que no le es de aplicación el ajuste de proporcionalidad –del mismo modo que no le fue de aplicación en la propuesta de multa de la PR–, al no aparecer así reflejado expresamente en el acuerdo. Por tanto, la multa que le corresponde es la resultante de aplicar el tipo sancionador a su volumen de negocios total, puesto que la suma resultante es inferior al límite de proporcionalidad estimado para THALES, de forma que la multa no corre el riesgo de ser desproporcionada.

b. Alegaciones de directivos

D. Francisco Travieso Mateos, D. Íñigo Balda Arana, D. Miguel Ángel Martínez Anguita, D. Fernando Ortega Díaz, D. Jesús Sánchez Bargos, D. Luis Fernández Jiménez y D. Miguel Moratalla Martínez alegan falta de motivación en la determinación de las sanciones propuestas.

Por otra parte, D. Leopoldo F. Olea Muriel, D. Miguel Ángel Martínez Anguita, D. Fernando Ortega Díaz, D. Jesús Sánchez Bargos, D. Luis Fernández Jiménez y D. Miguel Moratalla consideran que las multas que propone la DC son desproporcionadas. En este sentido, D. Leopoldo F. Olea Muriel señala que para la determinación de su sanción y evitar que esta resulte desproporcionada, debe

tenerse en cuenta que ha sido sancionado recientemente en otro expediente de la CNMC⁴⁶⁴.

D. Francisco Travieso Mateos y D. Íñigo Balda Arana señalan que las sanciones propuestas vulneran los principios de igualdad y no discriminación dado que no son proporcionales según el nivel jerárquico de cada directivo.

Las alegaciones de los directivos cuya sanción fue objeto del acuerdo de recalificación de fecha 20 de julio de 2021 se remiten esencialmente a las alegaciones hechas previamente a la PR.

Respuesta de la Sala

Sobre la supuesta falta de motivación, del mismo modo que en el caso de las empresas, el apartado 7 de la propuesta de resolución cuáles son los criterios de determinación de las sanciones a las personas físicas implicadas en la infracción, que se concretan en el tipo sancionador impuesto a sus empresas respecto del extremo superior del intervalo sancionador del art. 63 de la LDC, como criterio que sintetiza las consideraciones de carácter objetivo referidas a la infracción en la que participaron, y el nivel jerárquico y la duración de la participación de cada directivo, como criterios subjetivos. Cabe destacar en este punto que la LDC no establece ningún criterio para la determinación de las sanciones a las personas físicas, limitándose a indicar en su artículo 63.2 que se podrá imponer una sanción de hasta 60.000 euros. Por tanto, se cumple con el deber de motivación incluyendo criterios razonables que permitan integrar el principio de proporcionalidad que debe guiar la imposición de sanciones.

Además, tratándose de una infracción muy grave constitutiva de cártel y que ha tenido una duración especialmente prolongada, no puede considerarse que las multas impuestas sean desproporcionadas, siendo la media de las sanciones propuestas inferior a 40.000 euros, muy lejos del límite legal establecido de 60.000 euros. Tras la recalificación de 20 de julio de 2021, esta media asciende a 48.300 euros, cifra todavía alejada de dicho límite.

En particular, la alegación del señor D. Leopoldo F. Olea Muriel acerca de la necesidad de tener en cuenta otra sanción que le ha sido recientemente impuesta, carece por completo de fundamento. La comisión repetida de infracciones similares en ningún caso puede actuar como una circunstancia atenuante o moduladora de su responsabilidad.

Sobre la relación de proporcionalidad de las sanciones con el nivel jerárquico de cada directivo, no puede perderse de vista que este es solo uno de los varios criterios que se valoran para la determinación de la sanción. Por tanto, no se puede pretender que las multas tengan una relación directa con el nivel jerárquico puesto que el resto de criterios –duración, gravedad de la conducta, etc.– pueden influir en la valoración de la sanción de formas opuestas entre sí.

⁴⁶⁴ S/DC/0598/16 Electrificación y electromecánica ferroviarias

SÉPTIMO. La prohibición de contratar

El artículo 71.1.b) de la Ley 9/2017, de 8 de noviembre, de Contratos del Sector Público (LCSP), dispone que quedan sujetas 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, que debe ser calificada como infracción de falseamiento de la competencia a los efectos del mencionado artículo 71.1.b) de la LCSP.

La mencionada prohibición de contratar fue introducida en el ordenamiento jurídico por 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 2015⁴⁶⁵. Se ha constatado en esta resolución que la duración de la conducta ilícita se ha extendido más allá del 22 de octubre de 2015, por lo que corresponde la aplicación de la misma sin perjuicio de la diferente participación de cada una de las empresas en dicha infracción.

La prohibición de contratar debe tener una duración y alcance determinados por lo que, en el caso de que los mismos no se determinen expresamente en la resolución administrativa o judicial correspondiente éstos deberán ser fijados en un procedimiento *ad hoc* (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.

En cualquier caso, debe necesariamente quedar fuera de la prohibición de contratar el solicitante 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, como beneficiarios de la clemencia, SIEMENS RAIL y SIEMENS S.A., no podrán resultar afectada por la prohibición de contratar del artículo 71.1.b) de la LCSP como consecuencia de esta resolución.

Esta resolución no fija la duración y alcance de la prohibición de contratar. Por lo tanto, tales extremos deberán determinarse mediante procedimiento tramitado de acuerdo con el artículo 72.2 de la LCSP. A tal efecto, se acuerda remitir una certificación de esta resolución a la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado.

⁴⁶⁵ Disposición final decimoctava de la Ley 40/2015, de 1 de octubre.

VII. RESUELVE

Primero. Declarar que en el presente expediente se ha acreditado la existencia de una infracción muy grave de los artículos 1 de la Ley 15/2007, de 3 de julio, de Defensa de la Competencia y 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, constitutiva de cártel, en los términos establecidos en el fundamento de derecho cuarto.

Segundo. De conformidad con el fundamento de derecho cuarto declarar responsables de dichas infracciones a las siguientes entidades:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U. y solidariamente a su matriz ALSTOM, S.A., por su participación en el cártel, desde enero de 2014 hasta diciembre de 2017.
- BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L. y solidariamente a su matriz BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED, por su participación en el cártel, desde enero de 2014 hasta diciembre de 2017.
- CAF SIGNALLING, S.A. y solidariamente a su matriz CONSTRUCCIONES Y AUXILIAR DE FERROCARRILES, S.A., por su participación en el cártel, desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017.
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A., y solidariamente a su matriz ACS ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A., por su participación en el cártel desde abril de 2008 hasta septiembre de 2016.
- NOKIA SPAIN S.A. -sucesora de NOKIA SIEMENS NETWORKS, S.L. (NSN) y NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L. (NOKIA) y por sus propias actuaciones a partir de septiembre de 2013- y, solidariamente, su matriz NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS, OY, por su participación en el cártel desde marzo de 2007 hasta noviembre de 2014.
- SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U. -sucesora de DIMETRONIC y por sus propias actuaciones a partir de abril de 2013- y solidariamente a su matriz SIEMENS, A.G, por su participación en el cártel desde julio de 2002 hasta noviembre de 2017.
- SIEMENS S.A. y solidariamente a su matriz SIEMENS, A.G, por su participación en el cártel desde junio de 2003 hasta noviembre de 2014.
- THALES ESPAÑA GRP, S.A.U. y solidariamente a su matriz THALES EUROPE, SAS, por su participación en el cártel desde julio de 2002 hasta diciembre de 2017.

Tercero. De conformidad con la responsabilidad de cada empresa en las infracciones, procede imponer las siguientes sanciones:

- ALSTOM TRANSPORTE, S.A.U.: **22.000.000 euros**
- BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS, S.L.: **3.686.582 euros**
- CAF SIGNALLING, S.A.: **1.731.299 euros**
- COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.: **30.000.000 euros**
- NOKIA SPAIN S.A.: **24.000.000 euros**
- SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U.: **18.901.110 euros**
- SIEMENS S.A.: **10.000.000 euros**

- THALES ESPAÑA GRP, S.A.U.: **17.029.041 euros**

Las empresas matrices referidas en el resuelve segundo responderán solidariamente del pago de la sanción de sus empresas filiales.

Cuarto. 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 quinto de la presente resolución:

- D. Iñigo Balda Arana, por su participación en el cártel, desde junio de 2015 hasta diciembre de 2017: **41.000 euros**
- D. Francisco Travieso Mateos, por su participación en el cártel, desde abril de 2015 hasta diciembre de 2017: **28.000 euros**
- D. Miguel Ángel Martínez Anguita, por su participación en el cártel, desde abril de 2008 hasta septiembre de 2016: **50.000 euros**
- D. Leopoldo Felipe Olea Muriel, por su participación en el cártel, desde octubre de 2013 hasta noviembre de 2017: **43.000 euros**
- D. Gonzalo Martínez Delgado, por su participación en el cártel, desde agosto de 2014 hasta marzo de 2016: **34.000 euros**
- D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, por su participación en el cártel, desde octubre de 2003 hasta noviembre de 2017: **60.000 euros**
- D. Jesús Sánchez Bargas, por su participación en el cártel desde noviembre de 2003 hasta enero de 2016: **60.000 euros**
- D. Fernando Ortega Díaz, por su participación en el cártel desde junio de 2004 hasta diciembre de 2017: **60.000 euros**
- D. Luis Fernández Jiménez, por su participación en el cártel desde octubre de 2013 hasta enero de 2016: **54.000 euros**
- D. Miguel Ángel Moratalla Martínez, por su participación en el cártel desde marzo de 2011 hasta diciembre de 2017: **53.000 euros**

Quinto. En aplicación de lo dispuesto en el artículo 66 de la LDC, se acuerda la reducción en un 50% de las multas correspondientes a SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U., a SIEMENS S.A. y a su directivo D. Gonzalo Martínez Delgado, que quedan fijadas en los siguientes importes:

- SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A.U.: **9.450.555 euros**
- SIEMENS S.A.: **5.000.000 euros**
- D. Gonzalo Martínez Delgado: **17.000 euros**

Sexto. Intimar a las empresas infractoras para que en el futuro se abstengan de realizar conductas semejantes a la tipificada y sancionada en la presente resolución.

Séptimo. Resolver sobre la confidencialidad relativa a la documentación aportada por las empresas de conformidad con lo señalado en el fundamento de derecho quinto de esta resolución.

Octavo. Remitir esta resolución a la Junta Consultiva de Contratación Pública del Estado de acuerdo con lo previsto en el fundamento de derecho octavo.

Noveno. 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.

ANEXO 1

RELACIÓN DE REQUERIMIENTOS REALIZADOS POR LA DIRECCIÓN DE COMPETENCIA ENTRE EL 21 DE ENERO DE 2017 Y EL 1 DE JUNIO DE 2018

FECHA EMISIÓN	CONTENIDO	FOLIOS	DESTINATARIO	FECHA RESPUESTA	FOLIOS
21/01/2017	Información respecto a la estructura de propiedad y funcional de la empresa, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, acuerdos para la constitución de UTE'S suscritos, aportación de la oferta de las licitaciones en las que ha participado en UTE según anexo aportado, información sobre informes públicos sobre el mercado de referencia y volumen de negocios de 2016.	148.1 a 148.3	SIEMENS S.A.	20/02/2017	258.1 a 258.11
27/01/2017	Información respecto a la estructura de propiedad y funcional de la empresa, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, acuerdos para la constitución de UTE'S suscritos, aportación de la oferta de las licitaciones en las que ha participado en UTE según anexo aportado, información sobre informes públicos sobre el mercado de referencia y volumen de negocios de 2016.	149 a 157	COBRA INSTALACIONES Y SERVICIOS, S.A.	20/02/2017	210 a 258
28/04/2017	Información respecto a las actividades desarrolladas en el mercado de referencia, estructura de propiedad y control, fecha en la que COBRA, CYMI, ELECTREN y SEMI pasaron a depender de ACS y si ACS participa en las decisiones de política comercial y/o estratégica corporativa de las mismas, relación de todas las empresas y delegaciones bajo el control de ACS, modo de organización de ACS y volumen de negocios de 2016.	259 a 264	ACTIVIDADES DE CONSTRUCCIÓN Y SERVICIOS, S.A.	25/05/2017	738 a 743
05/05/2017	Procedimiento de licitación empleado respecto de cada una de las licitaciones indicadas en el Anexo, Las empresas/UTES que presentaron ofertas y si algunas de éstas fueron retiradas o no se aceptaron, la oferta adjudicataria de cada una de las citadas licitaciones y el importe de adjudicación y si para algunas de dichas licitaciones o para parte de ellas la empresa/UTE adjudicataria de dicha licitación subcontrató a otras empresas o UTEs.	265 a 273		26/05/2017	776 a 2900
23/05/2017	Estructura de propiedad y control y modificaciones de los mismos en su caso, estructura funcional de THALES ESPAÑA GRP, S.A.U. y de las extintas THALES RAIL SIGNALLING SOLUTIONS, S.L. y ALCATEL TRANSPORT SOLUTIONS ESPAÑA,S.L., proceso de toma de decisiones dentro de dichas empresas, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, aportación de licitaciones en las que ha participado en UTE según anexo aportado, la oferta presentada en su caso y o si ha realizado parte del objeto del contrato en su condición de empresa subcontratada con respecto a la empresa/UTE, información sobre informes públicos sobre el mercado de referencia y volumen de negocios de 2016.	713 a 720	THALES ESPAÑA GRP S.A.U.	13/06/2017	2984 a 3629

23/05/2017	Actividades desarrolladas en el mercado de referencia, estructura de propiedad y control, fecha en la que THALES ESPAÑA GRP, S.A.0 y de las extintas THALES RAIL SIGNALLING SOLUTIONS, S.L. y ALCATEL TRANSPORT SOLUTIONS ESPAÑA, S.L. pasaron a depender de THALES EUROPE, S.A.S, relación de todas las empresas y delegaciones bajo su control, principales cargos directivos y administradores, si e si THALES EUROPE, S.A.S. participa, y en qué medida, en las decisiones de política comercial y/o estratégica corporativa de THALES ESPAÑA GRP, S.A.U. y de las extintas THALES RAIL SIGNALLING SOLUTIONS, S.L. y ALCATEL TRANSPORT SOLUTIONS ESPAÑA, S.L., modo de organización y volumen de negocios de 2016.	697 a 703	THALES EUROPE, S.A.S.	13/06/2017	3630 a 3656
23/05/2017	Estructura de propiedad y control y modificaciones de los mismos en su caso, estructura funcional, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, si SIEMENS RAIL AUTOMATION, S.A. y/o DIMETRONIC, S.A. han formalizado acuerdos para la constitución de Uniones Temporales de Empresas (UTEs), aportación de la oferta de las licitaciones en las que ha participado en UTE según anexo aportado y si ha realizado parte del objeto del contrato en su condición de empresa subcontratada con respecto a la empresa/UTE que resultó adjudicataria, información sobre informes públicos sobre el mercado de referencia y volumen de negocios de 2016.	704 a 711	SIEMENS RAIL	16/06/2017	3657 a 3680

ANEXO 2

RELACIÓN DE REQUERIMIENTOS REALIZADOS POR LA DIRECCIÓN DE COMPETENCIA ENTRE EL 16 DE OCTUBRE DE 2018 Y EL 20 DE MAYO DE 2019

FECHA EMISIÓN	CONTENIDO	FOLIOS	DESTINATARIO	FECHA RESPUESTA	FOLIOS
16/10/2018	Estructura de propiedad y control y modificaciones, en su caso, estructura funcional, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, si han formalizado acuerdos para la constitución de UTEs relacionadas con el objeto del expediente e información al respecto.	28679 a 28686	SIEMENS RAIL Y SIEMENS	07/11/2018	28736 a 28759 y 28763 a 28850
26/11/2018	Información sobre las licitaciones listadas por la DC relacionadas con el objeto del expediente: nº de expediente, procedimiento de licitación, empresas que presentaron ofertas, si fueron en UTE, si hubo ofertas retiradas o no aceptadas, oferta adjudicataria y si se subcontrató algún servicio.	28859 a 28867	ADIF	07/12/2018	28875 a 31807
27/11/2018	Información sobre las licitaciones listadas por la DC relacionadas con el objeto del expediente: procedimiento de licitación, empresas que presentaron ofertas, si fueron en UTE, si hubo ofertas retiradas o no aceptadas, oferta adjudicataria y si se subcontrató algún servicio	28868 a 28870	MINISTERIO DE FOMENTO	07/12/2018	31809 a 32109
20/02/2019	Estructura de propiedad y control y modificaciones, en su caso, estructura funcional, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, si han formalizado acuerdos para la constitución de UTEs relacionadas con el objeto del expediente e información al respecto.	32638 a 32645 y 32646 a 32651, respectivamente	SIEMENS A.G. y a NOKIA	11/03/2019 y 13/03/2019, respectivamente	34193 a 34199 y 34268 a 34271
20/02/2019	Información sobre las licitaciones listadas por la DC relacionadas con el objeto del expediente: nº de expediente, procedimiento de licitación, empresas que presentaron ofertas, si fueron en UTE, si hubo ofertas retiradas o no aceptadas, oferta adjudicataria y si se subcontrató algún servicio.	32652 a 32660	ADIF	05/03/2019	32681 a 34180
22/02/2019	Información en relación con los directivos D. Jesús Guzmán Martín de Los Santos y D. Leopoldo Felipe Olea Muriel: nombre, fecha de incorporación, puestos desempeñados y alcance de sus responsabilidades.	32671 a 32676	ACS	15/03/2019	34285 a 34286
15/03/2019	Información sobre las licitaciones listadas por la DC relacionadas con el objeto del expediente: nº de expediente, procedimiento de licitación, empresas que presentaron ofertas, si fueron en UTE, si hubo ofertas retiradas o no aceptadas, oferta adjudicataria y si se subcontrató algún servicio.	34297 a 34303	ADIF	25/03/2019	34389 a 34614
15/03/2019	Estructura de propiedad y control y modificaciones, en su caso, estructura funcional, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, si han formalizado acuerdos para la constitución de UTEs relacionadas con el objeto del expediente e información al respecto.	34274 a 34281	NOKIA	05/04/2019	34753 a 35082

25/03/2019	A COBRA, información en relación con el directivo D. Jesús Guzmán Martín de Los Santos para completar la aportada: nombre, fecha de incorporación, puestos desempeñados y alcance de sus responsabilidades. A ENYSE, información en relación con el directivo D. Leopoldo Felipe Orea Muriel para completar la aportada: nombre, fecha de incorporación, puestos desempeñados y alcance de sus responsabilidades. Así como información sobre su estructura de propiedad y control y modificaciones, en su caso, estructura funcional, proceso de toma de decisiones, principales cargos directivos y administradores, actividades desarrolladas en el mercado de referencia, licitaciones en las que ha participado y acuerdos para presentar ofertas así como proyectos realizados como empresa subcontratada así como su volumen de negocios.	34369 a 34373.1 y 34374 a 34380.1	COBRA Y ENYSE	10/04/2019, 16/04/2019 y 22/04/2019, respectivamente	35110 a 35111 y 35115; 35174 a 35212 y 35216 a 35220
27/03/2019	A SIEMENS RAIL Y SIEMENS, información en relación con el directivo D. Gonzalo Martínez Delgado, puestos desempeñados, alcance de sus responsabilidades y razones de su cese, en su caso. A THALES, información en relación con los directivos D. Luís Fernández, D. Josu Irureta y D. Miguel Moratalla: puestos desempeñados, alcance de sus responsabilidades y razones de su cese, en su caso. A CAFS, información en relación con los directivos D. Íñigo Balda Arana y D. Francisco Travieso Mateos: puestos desempeñados, alcance de sus responsabilidades y razones de su cese, en su caso.	34616 a 34625.1	SIEMENS RAIL, SIEMENS, THALES y CAFS	10/04/2019 y 11/04/2019, respectivamente	35095 a 35099 y 35122 a 35133
28/03/2019	Información en relación con los directivos D. Miguel Ángel Martínez Anguita: puestos desempeñados, alcance de sus responsabilidades y razones de su cese, en su caso.	34662 a 34667	COBRA	20/02/2017	207 a 223
11/04/2019	Información sobre la licitación listada por la DC relacionada con el objeto del expediente: procedimiento de licitación, empresas que presentaron ofertas, si fueron en UTE, si hubo ofertas retiradas o no aceptadas, oferta adjudicataria y si se subcontrató algún servicio.	35116 a 35118	Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento	13/04/2019	35639 a 35742

ANEXO 3

RELACIÓN DE REQUERIMIENTOS REALIZADOS POR LA DIRECCIÓN DE COMPETENCIA ENTRE EL 22 DE MAYO DE 2019
Y EL 6 DE FEBRERO DE 2020

FECHA EMISIÓN	CONTENIDO	FOLIOS	DESTINATARIO	FECHA RESPUESTA	FOLIOS
22/05/2019	Información sobre las licitaciones listadas por la DC relacionadas con el objeto del expediente: nº de expediente, procedimiento de licitación, empresas que presentaron ofertas, si fueron en UTE, si hubo ofertas retiradas o no aceptadas, oferta adjudicataria y si se subcontrató algún servicio.	35920 a 35929	ADIF	12/06/2019	37380 a 39922
13/11/2019	Identificación de todas las licitaciones convocadas por el ADIF para la instalación o el mantenimiento de sistemas de seguridad, protección del tren, control y gestión de tráfico y comunicaciones ferroviarias tanto en la red convencional como en la de alta velocidad, convocadas en 2018 y 2019: nº de expediente, procedimiento de licitación, empresas o UTEs que presentaron oferta e información adicional sobre las licitaciones adjudicadas.	41038 a 41047	ADIF	29/11/2019	41060 a 44672
16/01/2020 y 29/01/2020	Naturaleza, alcance y características de la relación laboral mantenida con D. Miguel Ángel Martínez Anguita hasta la actualidad, documento acreditativo de la finalización de la relación laboral y nombramiento o funciones de dicho directivo como Director de la filial Ferrocarriles.	44818 a 44822.1 y 44853 a 44857.1	COBRA	24/01/2020 Y 20/02/2020	44851 y 44852 y 45140 a 45148
16/01/2020	Naturaleza, alcance y características de la relación laboral mantenida con D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, D. Gonzalo Martínez Delgado y D. Leopoldo Olea Muriel desde su inicio hasta la actualidad, aportando los contratos de trabajo que regulaban y/o regulan dicha relación laboral con éstos.	44835 a 44840	SIEMENS	30/01/2020	448961 a 44917
16/01/2020	Naturaleza, alcance y características de la relación laboral mantenida con D. Jesús Guzmán Martín de los Santos, D. Gonzalo Martínez Delgado y D. Leopoldo Olea Muriel desde su inicio hasta la actualidad, aportando los contratos de trabajo que regulaban y/o regulan dicha relación laboral con éstos.	44829 a 44834	THALES	30/01/2020	44922 a 45034
16/01/2020	Naturaleza, alcance y características de la relación laboral mantenida con D. Iñigo Balda Arana desde su inicio hasta la actualidad y con D. Francisco Travieso Mateos, desde su inicio hasta octubre de 2017, aportando los contratos de trabajo que regulaban y/o regulan dicha relación laboral con éstos.	44823 a 44828	CAFS	30/01/2020	45038 a 45060
06/02/2020	Actividades desarrolladas en el mercado de referencia, estructura de propiedad y control actual, fecha en que pasó a depender de CAF, relación con empresas y delegaciones de CAF, cargos directivos, si CAF participa en sus decisiones de política comercial o estrategia corporativa, modo de organización de CAF y volumen de negocios en 2018.	45085 a 45092	CAF	27/02/2020	45157 a 45168
06/02/2020	Actividades desarrolladas en el mercado de referencia, estructura de propiedad y control actual, fecha en la que BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS S.L. pasó a depender de BOMBARDIER TRANSPORTATION, empresas y delegaciones bajo el control de esta última, principales cargos directivos, participación en las decisiones de política comercial o estrategia corporativa de BOMBARDIER EUROPEAN INVESTMENTS S.L., su modo de organización y su volumen de negocios en 2018.	45093 a	BOMBARDIER TRANSPORTATION	03/03/2020	45171 a 45189

ANEXO 4

RELACIÓN DE RECURSOS ADMINISTRATIVOS INTERPUESTOS EN VIRTUD DEL ARTÍCULO 47 DE LA LDC

EXPEDIENTE	FECHA de INTERPOSICIÓN	RECURRENTE	ACUERDO RECURRIDO	RESOLUCIÓN DE LA SALA DE COMPETENCIA		SUSPENSIÓN DEL PLAZO PARA RESOLVER Y NOTIFICAR
				FECHA	SENTIDO DEL ACUERDO	
R/AJ/067/18 THALES ESPAÑA	13/09/2018	THALES	Acuerdo de la DC de 30 de agosto que denegaba parcialmente la confidencialidad solicitada	04/12/2018	Desestimatorio	No
R/AJ/068/18 CAFS	19/09/2018	CAFS	Acuerdo de la DC de 5 de septiembre de 2018 que denegaba parcialmente la confidencialidad solicitada	13/12/2018	Desestimatorio	No
R/AJ/069/18 BOMBARDIER	25/09/2018	BOMBARDIER	Acuerdo de la DC de 31 de agosto de 2018, que denegaba parcialmente la confidencialidad solicitada	19/12/2018	Desestimatorio	No
R/AJ/007/19 CAF SIGNALLING 2	04/02/2019	CAFS SIGNALLING 2	Acuerdo de la DC de 21 de enero de 2019 por el que deniega parcialmente la confidencialidad solicitada por en la subsanación de la confidencialidad solicitada inicialmente del 24 de septiembre de 2018	30/04/2019	Desestimatorio	Sí, desde el 14/02/2019 hasta el 30/04/2019
R/AJ/054/19 NOKIA	26/05/2019	NOKIA	Acuerdo de la DC de 9 de mayo de 2019 por el que denegaba la confidencialidad solicitada	18/07/2019	Desestimatorio	Sí, desde el 06/06/2019 hasta el 18/07/2019
R/AJ/055/19 NOKIA 2	26/05/2019	NOKIA	Acuerdo de la DC de 9 de mayo de 2019 por el que denegaba la confidencialidad solicitada	18/07/2019	Estimación parcial	Sí, desde el 06/06/2019 hasta el 18/07/2019
R/AJ/061/19 SIEMENS	29/05/2019	SIEMENS	Acuerdo de la DC de 14 de mayo de 2019 por el que se concedía a ADIF y ADIF AV la condición de interesadas	18/07/2019	Desestimatorio	Sí, desde el 06/06/2019 hasta el 18/07/2019
R/AJ/062/19	30/05/2019	BOMBARDIER	Acuerdo de la DC de 14 de mayo de 2019 por el que se concedía a ADIF y ADIF AV la condición de interesadas	18/07/2019	Desestimatorio	Sí, desde el 06/06/2019 hasta el 18/07/2019

ANEXO 5

RELACIÓN DE RECURSOS CONTENCIOSO-ADMINISTRATIVOS PRESENTADOS EN EL MARCO DEL EXPEDIENTE

EXPEDIENTE y RESOLUCIÓN RECURRIDOS	RECURRENTE, FECHA ANUNCIO INTERPOSICIÓN Y FOLIOS	MEDIDAS CAUTELARES ANTE LA AN	SENTENCIA	SUSPENSIÓN DEL PLAZO PARA RESOLVER Y NOTIFICAR
R/AJ/067/18 THALES ESPAÑA Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 04/12/2018	THALES 05/02/2019	Solicitadas y concedidas mediante Auto de la AN de 22/07/2019	NO	NO
R/AJ/068/18 CAFS Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 13/12/2018	CAFS Marzo 2019	Solicitadas y denegadas mediante Auto de la AN de 11/07/2019	NO	NO
R/AJ/069/18 BEI Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 19/12/2018	BOMBARDIER	NO consta	-	-
R/AJ/007/19 CAF SIGNALLING 2 Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 30/04/2019	CAFS SIGNALLING 2 05/07/2019	Solicitadas y concedidas por la AN mediante Auto de 01/06/2020	NO	NO
R/AJ/054/19 NOKIA Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 18/07/2019	NOKIA	NO consta	-	-
R/AJ/055/19 NOKIA 2 Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 18/07/2019	NOKIA	NO consta	-	-
R/AJ/061/19 SIEMENS Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 18/07/2019	SIEMENS 14/09/2019	Solicitadas y denegadas mediante Auto de la AN de 27 de noviembre de 2019	NO	Sí, desde el 30/10/2019 hasta el 03/09/2020
R/AJ/062/19 BOMBARDIER Resolución de la Sala de Competencia del Consejo de la CNMC de 18/07/2019	BOMBARDIER 16/10/2019	Solicitadas y denegadas mediante Auto de la AN de 30/07/2020, notificado x lexnet el 03/09/2020	NO	Sí, desde el 30/10/2019 hasta el 03/09/2020

ANEXO 6

RELACIÓN DE ALEGACIONES RECIBIDAS AL PLIEGO DE CONCRECIÓN DE HECHOS

FECHA	INCOADO	FOLIOS
24/09/2020	ACS	46344 a 46348
07/10/2020	D. Jesús Guzmán Martín de los Santos	46470 a 48302
07/10/2020	SIEMENS S.A., SIEMENS RAIL SIEMENS HOLDING y SIEMENS AG	48318 a 48332; 48573 a 48614, 48676 a 48678 y 48681 a 48683
07/10/2020	ALSTOM y ALSTOM, S.A.	48418 a 48498
07/10/2020	D. Leopoldo Olea Muriel	48687 a 51156
07/10/2020	ADIF y ADIF ALTA VELOCIDAD	51160 a 51179
08/10/2020	THALES EUROPE	51200 a 51202
08/10/2020	NOKIA	51264 a 51320, 51339, 51346, 51348, 51352 a 51356, 51362 a 51369, 51374 a 51380, 51398 a 51400 y 51451 a 51455
08/10/2020	THALES	51847 a 51955
14/10/2020	D. Luis Fernández Jiménez	52121 a 52131
14/10/2020	D. Miguel Moratalla Martínez	52146 a 52156
14/10/2020	D. Fernando Ortega Díaz	52158 a 52167
14/10/2020	D. Jesús Sánchez Bargas	52169 a 52177
14/10/2020	BOMBARDIER y BOMBARDIER TRANSPORTATION (GLOBAL HOLDING) UK LIMITED	52181 a 58223 y 58224 a 58372
16/10/2020	CAF	52439 a 52440
16/10/2020	D. Iñigo Balda Arana	52462 a 52479
16/10/2020	D. Francisco Travieso Mateos	52510 a 52536
16/10/2020	CAFS	52902 a 52958, 52599 a 52609, 52613, 52616, 52621, 52625, 52654, 52668, 52671, 52676, 52679, 52685, 52688, 52714, 52775 a 52878, 52890 y 52902 a 52958
16/10/2020	COBRA	52962 a 53000
19/10/2020	D. Miguel Ángel Martínez Anguita	53077 a 53104

ANEXO 7

CONTESTACIÓN AL REQUERIMIENTO DE VOLUMEN DE NEGOCIOS DE LA DIRECCIÓN DE COMPETENCIA DE 7 DE SEPTIEMBRE DE 2020

EMPRESA	FECHA DE CONTESTACIÓN	FOLIOS
THALES	22/09/2020	46237 a 46238
SIEMENS RAIL	28/09/2020	46360 a 46363
SIEMENS S.A.	28/09/2020	46366 a 46369
NOKIA	29/09/2020	46384 a 46386
BOMBARDIER	06/10/2020	46404 a 46409
COBRA	06/10/2020	46446 a 46448
CAFS	06/10/2020	46420 a 46423

ANEXO 8

RELACIÓN DE REQUERIMIENTOS REALIZADOS POR LA DIRECCIÓN DE COMPETENCIA ENTRE EL 23 DE SEPTIEMBRE DE 2020 Y EL 7 DE OCTUBRE DE 2020

FECHA EMISIÓN	CONTENIDO	FOLIOS	DESTINATARIO	FECHA RESPUESTA	FOLIOS
23/09/2020	Información sobre la relación laboral y las retribuciones satisfechas a sus directivos incoados	46332 A 46334.2	CAFS	06/10/2020	46431 a 46439
23/09/2020	Información sobre la relación laboral y las retribuciones satisfechas a sus directivos incoados	46338 A 46340.4	SIEMENS	16/10/2020	52388 a 52393, 52395 a 52401 y 52403 a 52425
23/09/2020	Información sobre la relación laboral y las retribuciones satisfechas a sus directivos incoados	46335 A 46337.2	THALES	14/10/2020	52378
07/10/2020	Información solicitada relativa al volumen de negocio y sobre las retribuciones satisfechas a uno de sus directivos, al considerar que la información aportada era incompleta.		CAFS	21/10/2021	53142 a 53145
16/10/2020	Información solicitada relativa a las retribuciones de sus directivos, al considerar que la información aportada era incompleta.		SIEMENS	23/10/2021	53220, 53221 y 53223 a 53234

ANEXO 9: LICITACIONES SEGURIDAD Y COMUNICACIONES

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
1	200210140	Proyecto, corredor norte de alta velocidad Zaragoza-Huesca. Tramo: Zaragoza-Huesca. Instalaciones de seguridad y comunicaciones.	36.196.886	15/06/2002	Abierto	UTE ALSTOM (60%) REVENGA	28.595.539	UTE ALCATEL (46,9%) – DIMETRONIC (39,4%) – SIEMENS, S.A. (13,7%)	29.382.759	BOMBARDIER	32.215.228								
2	3.5/5500.0570/5-00100 (PIM 003/03)	Construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones del telemando de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, sistemas auxiliares de detección y sistemas de señalización, control ferroviario y comunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Barcelona, tramo Lleida-Barcelona.	260.613.319	24/06/2003	Abierto	UTE ALCATEL (36%) – DIMETRONIC (20%) - INDRA (12%) – SIEMENS S.A. (32%)	289.408.674	UTE BOMBARDIER – ALSTOM	278.900.018	UTE COBRA - CSEE - NORTEL - MONCOBRA	234.209.744								
3	3.5/5500.0573/9-00100 (PIM 004/03)	Construcción, puesta en marcha y mantenimiento de las instalaciones del telemando de energía, telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, sistemas auxiliares de detección y sistemas de señalización, control ferroviario y comunicaciones de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga ramal La Sagra-Toledo.	56.351.253	24/06/2003	Abierto	UTE ALCATEL (38%), DIMETRONIC (16%) Y SIEMENS, S.A. (46%),	68.773.599	UTE MONCOBRA- CSEE-COBRA- NORTEL	78.768.084	UTE ALSTOM- ELECTREN	78.144.990								

¹ La fecha de la licitación corresponde a su publicación en el BOE cuando se trata de procedimientos abiertos de contratación y, en los casos de procedimiento negociado, la fecha de presentación de oferta por las empresas invitadas.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
4	3.5/5500.0576/2-00100 (PIM 005/03)	Proyecto, obra y mantenimiento de las instalaciones de línea aérea de contacto y sistemas asociados, enclavamientos, sistemas de protección del tren, sistemas de telecomunicaciones, sistemas de radio móvil GSM-R y elementos asociados para el tramo: Segovia-Valdestillas del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Madrid-Segovia-Valladolid/Medina del Campo.	164.689.257	24/06/2003	Abierto	UTE ALCATEL (26%), DIMETRONIC (15%), INDRRA (12%), INABENSA (7%), SIEMENS, S.A. (40%)	180.520.547	UTE MONCOBRA-CSEE-COBRA	222.011.799	UTE ALSTOM-ELECTREN-NORTEL	188.817.711								
5	3.4/4100.0190/5-00000	Instalación bloqueo automático banalizado con cantón único y centro de tráfico centralizado. Tramo Ávila-Medina del Campo.I/Madrid-Hendaya.	6.397.898	29/03/2004	Restringido	UTE DIMETRONIC (40%) ALCATEL (60%)	6.973.786												
6	3.5/5500.0567/1-00000	Proyecto, obra y mantenimiento de enclavamientos, sistemas de protección de tren, de telecomunicaciones, de radio móvil GSM-R y elementos asociados para la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga, fase 1: Córdoba-Bobadilla, fase 2: Bobadilla-Los Prados, fase 3: Los Prados-Estación de Málaga, Provincias de Córdoba, Sevilla y Málaga.	181.074.037	04/08/2004	Abierto	UTE ALCATEL (45,5) – DIMETRONIC (30%) – ALCATEL INTEGRACIÓN Y SERVICIOS, S.A. (24,5%)	181.086.256	UTE SIEMENS S.A. (37,60%) - BOMBARDIER (62,40%)	180.883.218	UTE ALSTOM (44%) – ELECTREN (31%) – ISOLUX (25%)	204.437.292	UTE COBRA (30%)	201.001.315						
7	3.5/5500.0993/9-00000	Ejecución de las obras del proyecto constructivo y realización del mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, sistemas de comunicaciones, sistemas de radio GSM-R, elementos asociados y centro de control del tráfico para los tramos Madrid-Segovia y Valdestillas-Valladolid del nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Madrid-Segovia-Valladolid/ Medina del Campo.	152.880.709	10/12/2005	Abierto	UTE ALCATEL (37) – DIMETRONIC (21%) – SIEMENS, S.A. (42%)	130.251.778	UTE BOMBARDIER (56%) – INABENSA (44%)	132.706.924	UTE COBRA. (50%) – NORTEL (25%) - CSEE (25%)	128.416.956								

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
8	200610090	Instalaciones de seguridad y comunicaciones en el túnel Atocha-Chamartín y prolongación del sistema ERTMS-ETCS nivel 1 a las líneas de cercanías de Madrid confluentes.	63.333.442	13/04/2006	Abierto	UTE ALCATEL (48,55) – DIMETRONIC (51,45%)	59.533.435	SIEMENS S.A.	60.483.437	UTE COBRA-CSEE	60.850.771	ALSTOM	Falta solvencia técnica	UTE BOMBARDIER INABENSA	Falta solvencia técnica				
9	3.7/3600.0639/4-00000	Obras definidas en el proyecto constructivo de instalaciones de señalización, telecomunicaciones y elementos asociados para el nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Tramo Olmedo-Medina del Campo.	19.557.078	03/07/2006	Restringido	UTE THALES RAIL SIGNALLING SOLUTIONS, S.L. (80,67%) - THALES SECURITY SOLUTIONS & SERVICES, S.A.U. (19,33%)	17.796.941	DIMETRONIC	18.775.628	ALSTOM	19.068.151	ENYSE	19.459.804						
10	2.6/4000.0122/5-00100	Mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y ramal La Sagra-Toledo. Periodo 16/04/2007 a 15/04/2011.	23.086.347	19/11/2006	Negociado sin publicidad	SIEMENS, S.A. ² .	20.309.148												
11	2.6/4000.0123/3-00000	Mantenimiento instalaciones de control de tráfico de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, ramal La Sagra-Toledo y talleres. Periodo 16/4/07 a 15/4/11.	49.859.129	05/12/2006	Negociado sin publicidad	ALCATEL	49.626.473												

² La empresa adjudicataria subcontrató a NOKIA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
12	3.8/3700.0549/1-00100	Proyecto constructivo y mantenimiento de las instalaciones de señalización, sistemas de protección del tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado para los Tramos Motilla-Valencia y Motilla-Albacete y el tramo Torrejón de Velasco-Motilla, del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante (fase 1).	566.270.857	22/03/2008	Abierto	UTE DIMETRONIC (45%), THALES RAIL SIGNALLING SOLUTIONS, S.L.U. (32%) y THALES SECURITY SOLUTIONS AND SERVICES, S.A.U. (23%) ³	504.244.803	UTE BOMBARDIER (60%) – EMTE (40%)	455.470.142	UTE ANSALDO STS FRANCE, S.A. (50%) – COBRA (50%)	521.108.422	UTE ALSTOM (43,11%) – INDRA (14,66%) – ISOLUX (18,01%) – SIEMENS, S.A. (24,22%)	487.842.343						
13	3.8/3700.0546/7-00000.	Obras ejecución proyectos y mantenimiento: • Proyecto constructivo de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructuras para operadores públicos de telefonía móvil para el tramo Torrejón de Velasco-Motilla del Palancar, nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante. Fase I. • Proyecto constructivo instalaciones telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil tramos Motilla del Palancar-Valencia y Motilla del Palancar-Albacete del nuevo acceso ferroviario de alta velocidad de Levante. Fase I.	53.740.129	17/04/2008	Restringido	NSN	46.120.316	NORTEL	53.706.897	2									
14	3.8/3700.0663/0-00000	Obras ejecución y realización mantenimiento instalaciones proyecto constructivo instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas y elementos asociados tramo Barcelona-Figueras línea alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona frontera francesa.	179.235.045	09/07/2008	Abierto	UTE DIMETRONIC (38, 92%) – THALES (61, 08%)	161.750.756	UTE BOMBARDIER (64%) –EMTE (36%)	136.110.247	UTE ANSALDO STS FRANCE, S.A.(36%) - COBRA (34%) – SIEMENS S.A. (30%)	158.313.093	UTE ALSTOM (55%) – ISOLUX (15%) – INABENS A (30%)	160.139.294						

³ La UTE adjudicataria subcontrató a COBRA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
15	3.8/3700.0673/9-00000.	Obras ejecución del proyecto constructivo de instalaciones de telecomunicaciones móviles tramo Barcelona-Figuera, línea alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Fase 2.	22.522.364	07/08/2008	Abierto	KAPSCH	21.396.813	NSN	20.993.173										
16	3.8/3700.0685/3-00000.	Ejecución obras fase III (actuaciones en la línea Madrid-Sevilla) del proyecto constructivo instalaciones de señalización, protección del tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado Tramo Torrejón Velasco-Motilla del Palancar del nuevo acceso ferroviario alta velocidad de Levante.	8.827.839	20/10/2008	Negociado sin publicidad	THALES	8.121.612												
17	2.8/4000.0528/9-00000	Servicios mantenimiento instalaciones señalización, protección tren, sistemas básicos supervisión explotación y seguridad, sistemas complementarios de vigilancia y supervisión y sistemas de energía de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga. Período 1 de febrero de 2009 a 31 de enero de 2013.	29.977.527	31/10/2008	Negociado sin publicidad	THALES	29.051.923												
18	2.8/4000.0517/2-00000	Mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones ferroviarias e infraestructura de operadores de la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga. Período 2009 a 2011.	5.459.146	11/11/2008	Abierto	THALES ⁴	4.523.451	NSN	4.349.675	UTE COBRA (33,33%), SIEMENS ENTERPRISE COMMUNIC. S.A. (33,33%) SIEMENS, S.A. (33,33%)	4.364.025	INABENS A	Falta solvencia técnica						

⁴ La empresa adjudicataria subcontrató a NOKIA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
19	2.8/4000.0516/4-00000	Mantenimiento instalaciones de telecomunicaciones ferroviarias, infraestructura de operadores y telemando de energía de la línea alta velocidad Madrid – Barcelona frontera francesa. Tramo Puigvert de Lleida - Barcelona: periodo 2009 – 2010.	4.488.960	03/02/2009	Abierto	NSN ⁵	3.505.506	THALES	3.586.133										
20	2.9/4000.0002/3-00000	Mantenimiento instalaciones de señalización de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona frontera francesa. Tramo Puigvert de Lleida-Barcelona: periodo 1 de mayo de 2009 a 30 de abril de 2013.	25.652.311	13/03/2009	Negociado sin publicidad.	DIMETRONIC	23.974.592												
21	3.8/3700.0741/4-00000	Obras ejecución proyecto constructivo instalaciones telecomunicaciones móviles tramo Barcelona-Figueras, línea alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Fase 2.	247.635	13/04/2009	Negociado sin publicidad	NSN ⁶	247.635												
22	2.9/4000.0017/1-00000	Inversiones y servicios de mantenimiento de las instalaciones de telecomunicación, infraestructuras de operadores y telemando de energía de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid y Olmedo-Medina.	11.975.744	05/06/2009	Abierto	NSN	10.749.360	THALES	Falta solvencia técnica										
23	3.9/3700.0324/7-00000	Ejecución de las obras del proyecto constructivo para las instalaciones de señalización y comunicaciones de la línea de ancho convencional Madrid-Alicante. Tramo Albacete-La Encina.	54.878.349	30/06/2009	Restringido con Varios Criterios	BOMBARDIER	39.139.129	UTE DIMETRONIC – ALFAR S.A.	40.801.431	THALES	44.209.998	UTE ENYSE-SICE	35.006.317	COBRA	45.000.246	ALSTOM	46.015.495	UTE NUCLEO – ACCIONA – REVENGA	40.701.583

⁵ La empresa adjudicataria NOKIA subcontrató a THALES y SIEMENS S.A.

⁶ La empresa adjudicataria NOKIA subcontrató a THALES y SIEMENS S.A.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7	
24	200910240	Instalaciones de ERTMS nivel 2 del Tramo Ultera-Jerez de la Frontera (viajeros), e instalaciones de GSM-R del tramo Sevilla-Cádiz de la línea Sevilla-Cádiz.	75.865.357	08/10/2009	Abierto	UTE THALES (82,76) DIMETRONIC (17,24)	67.747.764	UTE ALSTOM-INABENSA	71.641.377	UTE ANSALDO STS ESPAÑA SAU - SICE - ISOLUX - AVANZIT	62.664.785	BOMBAR DIER	70.820.311	UTE NUCLEO - ACCIONA - CAF - REVENGA	64.068.295					
25	2.9/4000.00247/00000	Servicios de mantenimiento de las instalaciones de señalización, sistemas de protección de tren, sistemas básicos de supervisión de la explotación y seguridad, sistemas complementarios de vigilancia y supervisión, sistemas de energía, aire acondicionado y edificios técnicos de la línea de alta velocidad Madrid - Valladolid y ramal Olmedo - Medina del Campo.	37.383.050	14/10/2009	Negociado sin publicidad	THALES	35.481.550													
26	3.9/3700.03577/00000	Obras de ejecución de la fase I y realización del mantenimiento del proyecto constructivo de las instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren para el tramo Ourense-Santiago de Compostela del corredor norte-noroeste de alta velocidad.	139.502.849	23/12/2009	Abierto	UTE ANTALSIS (10, 22 %) - THALES (43, 36%) - COBRA. (15, 43%) - DIMETRONIC (30, 99%)	116.993.962	ALSTOM	111.474.632	UTE ANSALDO (48%) - SICE (26%) - ISOLUX (26%)	104.178.659	UTE BOMBAR DIER (40 %) - AGRUPACION EMPRESA S AUTOMATISMOS, MONTAJE S Y SERVICIO S, S.L. (35%) - ENYSE (25 %)	104.467.554	UTE SIEMENS, S.A (50 %) - INDRA (50 %)	112.668.540	UTE NUCLEO (36 %) - ACCIONA (29 %) - REVENGA (15 %) - CAF (20 %)	Falta solvencia técnica			
27	EXPEDIENTE 2.0/4000.0146/0-00000: LOTE 1 2.0/4000.0147/0-00000	Mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones, infraestructuras de operadores y telemando de energía de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, Córdoba-Málaga y ramal La Sagra-Toledo.	18.686.049	17/07/2010	Abierto	UTE SIEMENS, S.A., (60%) - THALES (40%)	18.271.219	NSN	18.452.473	UTE COBRA (50%) - LOGYTEL (25%) - INDRA (25%)	Falta solvencia técnica									

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
28	EXPEDIENTE 2.0/4000.0146/0-00000); LOTE 2 2.0/4000.0148/0-00000	Mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones, infraestructuras de operadores y telemando de energía de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, Tramo: Madrid-Barcelona y ramal Zaragoza-Huesca.	26.373.189	17/07/2010	Abierto	NSN	25.684.848	THALES	Falta de solvencia técnica										
29	4.0/3700.0256/0-00000	Obras de ejecución del proyecto constructivo y realización del mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructuras para operadores públicos de telefonía móvil. Tramo Ourense-Santiago de la línea alta velocidad noroeste. Fase 1 y 3.	14.840.494	23/08/2010	Restringido con Varios Criterios	KAPSCH	13.344.349	NSN	13.451.424										
30	2.0/4000.0192/0-00000	Mantenimiento instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla y ramal de La Sagra-Toledo.	24.654.682	19/01/2011	Negociado sin publicidad	THALES	23.915.042												
31	4.1/0810.1001/0-00000	Redacción de proyecto, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección civil y seguridad, sistemas de protección del tren, telefonía móvil GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil de la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo Albacete-La Encina-Alicante y financiación de parte de las inversiones.	378.692.231	02/02/2011	Negociado	ALSTOM 20% ALSTOM TRANSPORT S.A. 20% EMTE 25% ISOLUX 25% CAF 10%	237.980.682	COBRA DIMETRONIC THALES	274.446.751	ANSALDO 20% ANSALDO STS FRANCE SOCIÉTÉ PAR ACTIONS SIMPLIFIÉE 20% ANSALDO STS S.P.A. 20% INABENSA 20% TELVENT 20%	318.290.820	FCC 23,65% INDRA 38,02% SIEMENS PROJECT VENTURE S GMBH 38,33%	312.689.280	BOMBARDIER 50% GUINOVART 20% EYM 20% ROVER ALCISA S.A. 10%	313.131.807				

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
32	3.1/3700.1041/0-00000	Proyecto y obra de adecuación de las instalaciones de señalización, sistemas de protección de tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado de las líneas de alta velocidad Madrid-Levante y Madrid-Andalucía con motivo de las nuevas conexiones: bifurcación Torrejón de Velasco-línea de alta velocidad centro Valdemoro y Yeles.	15.429.422	09/06/2011	Negociado sin publicidad	THALES	15.105.404												
33	3.11/20505.1109	Ejecución obras del proyecto constructivo de instalaciones de seguridad y comunicaciones de la línea de ancho convencional. nuevo acceso ferroviario al norte y noroeste de España. Madrid-Segovia Valladolid-Medina del Campo. Tramo: Estación de Valladolid Campo Grande- nudo norte de Valladolid. Fase I.	8.511.278	07/10/2011	Negociado sin publicidad	THALES ⁷	7.821.865												
34	3.11/20505.1117	Ejecución de los proyectos constructivos de las instalaciones móviles GSM-R para la 2ª capa Tramo Atocha-La Sagra, fases 1 y 2 y de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil para el tramo Atocha-Chamartín fases 1,2 y 3.	2.393.596	20/12/2011	Negociado sin publicidad	NSN	2.276.722												
35	2.12/28507.0014	Mantenimiento sistema protección del tren ERTMS cercanías Madrid.	440.000	14/03/2012	Negociado sin publicidad	UTE THALES DIMETRONIC	426.770												
36	2.12/20506.0033	Mantenimiento instalaciones control de tráfico y sistemas complementarios línea alta velocidad Madrid-Sevilla, ramal de La Sagra-Toledo y línea de alta velocidad Córdoba-Málaga.	35.737.667	12/11/2012	Negociado sin publicidad	THALES	35.022.913												

⁷ La empresa adjudicataria subcontrató a COBRA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7	
37	3.12/27507.0174	Obras ejecución proyecto de construcción del eje atlántico de alta velocidad. Instalaciones de seguridad y telecomunicaciones. Tramo: Világarcia de Arousa-Padrón.	12.350.600	17/01/2013	Abierto	DIMETRONIC	9.571.715	ALSTOM	10.263.349	THALES	10.843.827	BOMBARDIER	11.486.058	UTE INDRA EYM SIEMENS, S.A.	10.110.170	UTE ELIOP SEINALI A. S.L.U.-REVENGA	9.301.087	UTE ENYSE, SICE	9.133.380	
38	2.13/27507.0011	Implantación del ancho estándar en el corredor mediterráneo, Tramo: Castellbisbal - Murcia, subtramo: Castellbisbal - Tarragona - nudo de Vilaseca. Instalaciones de seguridad y comunicaciones.	83.129.511	14/02/2013	Abierto	UTE DIMETRONIC (65%) BOMBARDIER (35%) ⁸	60.675.474	UTE ALSTOM - TELVENT	62.230.753	THALES	70.493.825	UTE CAFS - REVENGA	Falta solvencia técnica							
39	2.12/20506.0044	Mantenimiento instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo: Puigverd de Lleida-Barcelona Sants.	9.936.000	19/02/2013	Negociado sin publicidad.	DIMETRONIC	9.822.730													
40	2.13/27507.0066	Obras ejecución proyecto remodelación de las instalaciones de señalización y comunicaciones de San Roque-La Línea y San Roque mercancías de la línea Bobadilla-Algeciras.	5.047.260	03/09/2013	Abierto	THALES	2.922.363	DIMETRONIC	3.982.793	ALSTOM	3.323.621	UTE CAF-EMTE-REVENGA	3.330.073	BOMBARDIER-COBRA	3.174.468	UTE ENYSE-SICE	2.748.336			
41	3.13/27507.0147	Obras de ejecución del proyecto de construcción para la implantación del ancho estándar en el corredor mediterráneo. Tramo Castellbisbal-Murcia. Subtramo Almussafes-Valencia-Castelló de la Plana. Instalaciones de seguridad y comunicación.	58.015.394	14/11/2013	Abierto	BOMBARDIER (70%)-THALES (30%) ⁹	43.531.447	ALSTOM	51.169.577	SIEMENS RAIL	55.114.624	CAFS-REVENGA	46.773.424							

⁸ La UTE adjudicataria subcontrató a COBRA.

⁹ La UTE adjudicataria subcontrató a COBRA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
42	4.13/20505.0062	Contrato ejecución obras y mantenimiento del proyecto constructivo de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares y de protección y seguridad Tramo La Robla-Pola de Lena corredor norte-noroeste alta velocidad.	56.576.208	10/12/2013	Abierto	UTE ANSALDO (55,43%) – INABENSA SA (44,57%)	47.136.575	BOMBARDIER	55.178.775	UTE ALSTOM-ISOLUX	54.878.921	UTE SIEMENS RAIL-THALES	54.256.583	U.T.E. CAFS-REVENGA-FCC	28.457.822				
43	4.13/20505.0061	Contrato obras de ejecución del proyecto constructivo de las instalaciones de telecomunicaciones móviles GSM-R, e infraestructura para operadores públicos de telefonía móvil tramo La Robla-Pola de Lena del corredor de alta velocidad norte-noroeste (fase I y 4) y mantenimiento (fase I).	5.086.407	10/12/2013	Abierto	NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L.	4.069.634	KAPSCH	4.718.729	HUAWEI TECNOLOG. ESPAÑA, S.L.	Falta solvencia técnica								
44	4.13/06402.0103	Redacción proyectos constructivos, ejecución de obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones de protección y seguridad del corredor norte-noroeste de alta velocidad Tramos Valladolid-León y Venta de Baños-Burgos.	361.146.516	12/12/2013	Abierto	UTE ALSTOM BOMBARDIER INDRA	339.175.709	UTE Ansaldo-ANSALDO STS FRANCE-INABENSA-CAFS	184.706.794	UTE SIEMENS RAIL-THALES	347.747.707								
45	3.13/20505.0041	Ejecución obras proyecto constructivo complejo ferroviario nueva red arterial ferroviaria (RAF) Valladolid. Seguridad y comunicaciones. Fase 1.	6.124.005	13/12/2013	Abierto	THALES	5.510.380	SIEMENS RAIL	5.823.930	ALSTOM	5.875.984	CAFS-REVENGA	4.286.353	ENYSE-SICE	3.667.489				
46	2.13/20506.0090	Mantenimiento instalaciones control tráfico y sistemas complementarios línea alta velocidad Madrid-Valladolid y ramal Olmedo-Medina del Campo.	24.198.300	22/01/2014	Negociado sin publicidad	THALES	23.613.685												

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
47	4.13/20505.0059 - OM 001/14	Contrato de ejecución obras y realización mantenimiento proyecto constructivo instalaciones de enclavamientos, sistemas protección tren, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares y protección y seguridad para la conexión del corredor mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramo Vandellós-Camp de Tarragona.	95.546.520	14/02/2014	Abierto	UTE CAF S (50%) - REVENGA (26%) - FCC (24 %)	81.515.072	UTE ALSTOM BOMBARDIER INDRA	90.875.516	UTE ANSALDO STS FRANCE - ANSALDO - INABENSA - GUINOVART - EYM	90.220.013	UTE SIEMENS RAIL - THALES	82.422.342	UTE COBRA - ENYSE-SICE	92.776.239				
48	4.14/06800.0001	Ejecución redacción de proyectos constructivos, ejecución obras, conservación y mantenimiento instalaciones enclavamientos, sistemas protección tren, control tráfico centralizado, sistemas auxiliares detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones protección y seguridad línea de alta velocidad Antequera-Granada.	200.514.137	15/02/2014	Abierto	UTE SIEMENS RAIL - THALES ¹⁰	172.442.158	UTE ALSTOM BOMBARDIER INDRA	192.894.600	UTE ANSALDO STS FRANCIA - ANSALDO INABENSA - GUINOVART EYM	172.399.083	UTE CAFS - REVENGA - FCC	178.145.288	UTE COBRA - ENYSE-SICE	196.704.369				
49	4.14/06800.0002	Redacción de los proyectos constructivos, ejecución de obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control del tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones de protección y seguridad de la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo Monforte del Cid-Murcia.	155.783.559	15/02/2014	Abierto	UTE CAFS-REVENGA FCC	128.250.737	UTE ALSTOM BOMBARDIER INDRA	133.662.294	UTE ANSALDO STS FRANCIA - ANSALDO INABENSA - GUINOVART EYM	133.828.616	UTE COBRA - ENYSE-SICE	150.397.133	UTE SIEMENS RAIL THALES	147.215.464				

¹⁰ La UTE adjudicataria subcontrató a COBRA y NOKIA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
50	4.14/06800.0103	Ejecución redacción de los proyectos constructivos, ejecución obras, conservación y mantenimiento instalaciones enclavamientos, sistemas protección tren, control tráfico centralizado, sistemas auxiliares detección, telecomunicaciones fijas, GSM-R e instalaciones protección y seguridad tramo Olmedo-Ourense; y conservación y mantenimiento tramo Ourense-Santiago de Compostela del corredor norte noroeste de alta velocidad.	609.019.766	14/03/2014	Abierto	UTE SIEMENS RAIL- THALES ¹¹	423.079.331	UTE ALSTOM BOMBARDIER INDRA	513.445.525	UTE ANSALDO STS FRANCIA - ANSALDO INABENSA-GUINOVART EYM CAFS	473.024.863	UTE COBRA - ENYSE-SICE	524.016.463						
51	2.14/20506.0009 (Anteriormente 2.14/20506.9003)	Mantenimiento de las instalaciones de telecomunicaciones de radio GSM-R, infraestructura de operadores de telefonía móvil y de telemando de energía en la línea de alta velocidad Madrid-Levante. Tramo: Torrejón de Velasco-bifurcación Albacete-Valencia y ramal bifurcación Albacete-Albacete.	1.282.040	23/04/2014	Negociado sin publicidad	NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L.	1.217.681												
52	4.14/20830.0003	Redacción de los proyectos constructivos, ejecución obras, conservación y mantenimiento instalaciones enclavamientos, sistemas protección tren, control tráfico centralizado, sistemas auxiliares detección, telecomunicaciones móviles GSM-R, telecomunicaciones fijas e instalaciones protección y seguridad línea alta velocidad Madrid-Extremadura/frontera portuguesa. Tramos: Cáceres-Badajoz y Plasencia-Cáceres.	259.321.333	12/05/2014	Negociado con publicidad	UTE ALSTOM BOMBARDIER INDRA	164.452.638,54 256.131.680,13	UTE ANSALDO STS FRANCIA - ANSALDO INABENSA-GUINOVART EYM	239.872.233	UTE COBRA SIEMENS RAIL THALES	256.468.798	UTE CAFS - REVENGA -FCC	218.314.580						

¹¹ La UTE adjudicataria subcontrató a COBRA y NOKIA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
53	2.14/28507.0148	Mantenimiento instalaciones de señalización, telecomunicaciones fijas, control de tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren tramo Ourense-Santiago de Compostela, corredor norte-noroeste de alta velocidad.	4.355.609	01/07/2014	Negociado sin publicidad	THALES	4.268.497												
54	4.14/20810.0108	Proyecto, obra y mantenimiento de la adecuación de las instalaciones de señalización, sistemas de protección de tren, telecomunicaciones y control de tráfico centralizado para la duplicación de vía de a.v. Tramo: Río Duero-Valladolid Campo Grande.	15.000.000	01/07/2014	Negociado sin publicidad	UTE SIEMENS RAIL -THALES	14.745.000												
55	3.14/20810.0078	Proyecto de construcción para la implantación del sistema ERTMS en el corredor mediterráneo. Tramo: Castellbisbal-Murcia. Subtramo: Valencia- Vandellós.	32.222.146	07/07/2014	Abierto	UTE BOMBARDIER (38,96%) – THALES (61,04%)	24.488.790	SIEMENS RAIL	29.644.867	ALSTOM	27.688.487	UTE CAFS - REVENGA -FCC	27.479.002						
56	2.14/20506.0042 y 3.14/20506.0043	Servicios de mantenimiento y renovación instalaciones de telecomunicaciones fijas, telecomunicaciones móviles GSM-R, infraestructura de operadores de telefonía móvil, sistemas centrales del core de red GSM-R, sistemas de gestión centralizada de telecomunicaciones, telemando de energía y telemando de detectores de las líneas de alta velocidad: lav Madrid-Valladolid y ramal Olmedo-Medina; lav Madrid-Sevilla y Córdoba-Málaga, ramal La Sagra-Toledo; lav Madrid-Valencia y bif. Albacete-Albacete; lav Madrid-Barcelona-frontera francesa, ramal Zaragoza-Huesca y ramal Tarragona-Vandellós; sistemas centrales core GSM-R y sistemas de gestión centralizada de telecomunicaciones.	282.913.935	25/07/2014	Abierto	UTE MAVENTS (NOKIA SOLUTIONS AND NETWORKS SPAIN, S.L. - THALES-SIEMENS, S.A.)	284.651.652												

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
57	3.14/20810.0151	Suministro, montaje, pruebas y puesta en servicio de los detectores de caída de objetos a la vía (DCO) para el tramo La Robla-Pola de Lena del corredor nortenoeste de alta velocidad.	2.476.601,98	03/03/2015	Abierto	THALES	2.291.549	COBRA - LOGISTICA Y TELECOMUNICACIÓN, S.L.	2.414.687										
58	2.15/20506.0014	Mantenimiento instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, ramal de La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga.	50.893.020	17/03/2015	Negociado sin publicidad.	THALES	50.893.020												
59	3.15/27507.0002	Proyecto de construcción del bloqueo automático en vía única (BAU) con control de tráfico centralizado (CTC), Gaucin-Algeciras.	17.916.378	06/04/2015	Abierto	THALES	16.106.823	SIEMENS RAIL	16.644.345	ALSTOM	16.465.151	BOMBARDIER	17.110.141	ENYSE-SICE	16.698.065	CAF-REVENGA	16.892.479		
60	4.15/20830.0047	Ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en los proyectos: proyecto constructivo para la implantación del sistema de protección del tren ERTMS centralizado distribuido en el eje atlántico. Tramo: Vigo-Santiago de Compostela. Proyecto constructivo para la implantación del sistema de protección del tren ERTMS centralizado distribuido en el eje atlántico. Tramo: Santiago de Compostela-A Coruña.	56.793.454	07/04/2015	Abierto	UTE ALSTOM (40%)-CAFS (20%) - SIEMENS RAIL (40%)	52.238.608	UTE BOMBARDIER THALES	53.428.599										
61	4.15/20810.0015	Redacción de los proyectos constructivos, ejecución y mantenimiento de las obras de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección de tren, control de tráfico centralizado, sistemas auxiliares de detección, telecomunicaciones fijas y sistemas de protección y seguridad para el tramo de ancho internacional Madrid Chamartín Torrejón de Velasco de la línea de alta velocidad centro.	31.278.010	08/04/2015	Negociado sin publicidad	UTE SIEMENS RAIL (48,60%) - THALES (51,40%)	28.768.948												

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. ¹	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
62	2.15/20506.0007	Mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia. Tramo Torrejón de Velasco-Valencia y bifurcación Albacete-Albacete.	24.508.800	15/04/2015	Negociado sin publicidad	SIEMENS RAIL (71,40%) - THALES (28,60%) ¹²	24.239.203												
63	4.15/06402.0005	Redacción de los proyectos constructivos, ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, suministro de energía, telecomunicaciones fijas y telecomunicaciones móviles GSM-R para la implantación del sistema ERTMS nivel 2 y aumento de la disponibilidad GSM-R en el Tramo L'Hospitalet de Llobregat- Mataró de la línea R1 de la red de cercanías de Barcelona.	76.800.000	30/06/2015	Abierto	UTE ALSTOM 53%- BOMBARDIER (47%)	72.661.635	THALES – SIEMENS RAIL	76.031.597	UTE CAFS-EMTE	74.806.786	UTE ENYSE – SICE	76.323.209						
64	2.15/20506.0095	Mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de las líneas de alta velocidad Madrid-Sevilla, ramal de La Sagra-Toledo y Córdoba-Málaga. 3 meses.	4.247.640	06/11/2015	Negociado sin publicidad.	THALES	4.247.640												
65	2.15/20506.0098	Mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa. Tramos: Puigverd de Lleida-Barcelona Sants y Barcelona Sants-Figueras. 6 meses.	2.455.682	06/11/2015	Negociado sin publicidad	SIEMENS RAIL	2.455.682												
66	4.15/28507.0274	Redacción proyecto definitivo, proyecto constructivo, obra y mantenimiento de la señalización y comunicaciones en el Tramo Murcia Cargas-Lorca.	10.901.516	22/12/2015	Negociado sin publicidad.	UTE SICE (20%) ENYSE (80%)	9.918.199	ALSTOM	10.083.902	THALES	10.269.228	BOMBARDIER	10.225.622	UTE SIEMENS RAIL- CAFS	10.007.592				

¹² La UTE adjudicataria subcontrató a COBRA.

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
67	4.15/27507.0306	Redacción proyecto definitivo, proyecto constructivo, obra y mantenimiento de la señalización y comunicaciones del tramo Humanes-Monfragüe.	42.199.878	28/12/2015	Abierto	UTE SIEMENS RAIL (55%) – THALES (45%)	39.330.286	ALSTOM	40.638.483	BOMBARDIER	40.976.082	CAFS	40.325.261	UTE SICE-ENYSE	40.123.644				
68	4.15/27507.0309	Contrato para la ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en el proyecto constructivo de modificación de las instalaciones de señalización y comunicaciones por implantación del ancho estándar en el tramo Hemani-Irún.	14.119.522	28/12/2015	Abierto	UTE CAFS (50%) - SIEMENS RAIL (50%)	13.300.590	ALSTOM	13.695.936	BOMBARDIER	13.569.852	UTE SICE-ENYSE	13.671.933						
69	4.15/27507.0310	Contrato para la ejecución de las obras, conservación y mantenimiento de las instalaciones contenidas en el proyecto constructivo de modificación de las instalaciones de señalización y comunicaciones por implantación del ancho estándar en la estación de Irún.	14.949.856	29/12/2015	Abierto	THALES	13.595.260	SIEMENS RAIL	14.074.745	ALSTOM	14.501.361	CAFS	13.978.546	BOMBARDIER	14.650.859	UTE SICE-ENYSE	13.997.551		
70	2.15/20506.0051	Mantenimiento de las instalaciones de control de tráfico y sistemas complementarios de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa. Tramos: Puigverd de Lleida-Barcelona Sants y Barcelona Sants-Figueres.	12.349.206	02/02/2016	Negociado sin publicidad.	SIEMENS RAIL	12.275.111												
71	4.16/27507.0099	Contrato ejecución obras, conservación y mantenimiento s instalaciones proyecto "instalación de enclavamientos electrónicos (Gavá y Castelldefels) y circuitos de vía de audiofrecuencia en el trayecto el Prat-Garraf. Mantenimiento de las instalaciones de enclavamientos, sistemas de protección del tren, control del tráfico centralizado, sistemas de detección de telecomunicaciones fijas bab Gava-Castelldefels.	13.800.702	18/05/2016	Abierto	UTE SIEMENS RAIL (65%) - BOMBARDIER (35%)	12.413.732	ALSTOM	12.986.461	THALES	13.364.178	CAFS	13.183.181	UTE SICE-ENYSE	13.014.062				

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
72	3.16/27507.0219	Banalización anillo de cercanías Sevilla. Bifurcación San Bernardo, bifurcación La Negrilla y bifurcación Tamarguillo y La Salud.	1.494.277	14/10/2016	Negociado sin publicidad.	THALES	1.452.706												
73	3.16/27507.0219	Banalización anillo cercanías Sevilla. acual bad con CTC. Bifurcación San Bernardo, bifurcación La Negrilla y bifurcación Tamarguillo y La Salud.	1.510.009	14/10/2016	Negociado sin publicidad	THALES	1.452.706												
74	2.16/28520.0200	Mantenimiento instalaciones señalización, telecomunicaciones fijas, control tráfico centralizado, protección y seguridad y sistemas de protección del tren Tramo: Ourense-Santiago de Compostela, del corredor norte-noroeste de alta velocidad.	7.378.495	30/11/2016	Negociado Vinculación Tecnológica	THALES	7.348.981												
75	3.16/20830.0208	Redacción del proyecto constructivo y ejecución obras de las instalaciones de seguridad de la zona de estacionamiento en la zona norte de la estación de Barcelona Sants: Culatones de Sant Andreu Comtal.	2.157.167	14/12/2016	Negociado sin publicidad.	UTE SIEMENS RAIL (47%) - THALES (53%)	2.137.753												
76	3.16/27507.0182	Modificación enclavamiento La Negrilla y adecuación instalaciones al BAB con CTC de bifurcación Tamarguillo y La Salud. Línea bifurcación Tamarguillo-La Salud.	1.500.000	29/05/2017	Abierto	THALES	1.413.000	SIEMENS RAIL	1.454.500	CAF	1.470.180								
77	3.17/20830.0085	Redacción proyecto constructivo y ejecución obra adecuación enclavamiento estación de Murcia El Carmen y la variante del paso superior de Tiñosa por modificaciones en su configuración de vías.	2.728.221,26	31/05/2017	Negociado sin publicidad	ALSTOM	2.709.204												
78	3.17/27507.0112	Redacción de proyecto y ejecución de obra: instalaciones de señalización y comunicaciones variante de Camarillas. Tramo: Agramón-Cieza. Línea Chinchilla-Cartagena.	5.542.028,88	26/06/2017	Negociado sin publicidad	SIEMENS RAIL	5.514.320												

Nº	Nº Expte.	Licitación	€Presup. licitación	Fecha licit. 1	Modalidad	Adjudicatario	€Importe adjudic.	Oferta 2	€Importe Oferta 2	Oferta 3	€Importe Oferta 3	Oferta 4	€Importe Oferta 4	Oferta 5	€Importe Oferta 5	Oferta 6	€Importe Oferta 6	Oferta 7	€Importe Oferta 7
79	3.17/27507.0205	Redacción del proyecto y ejecución obra: instalación de bloqueo por liberalización automática en vía única del Tramo Buñol-Utiel. Línea: Aranjuez-Valencia Font de Sant Lluís.	6.095.782	27/07/2017	Abierto	CAFS	5.100.555	ALSTOM	5.614.216	THALES	5.303.300	SIEMENS RAIL	4.922.344	UTE SICE-ENYSE	4.798.697				
80	3.17/27507.0197	Proyecto constructivo de la nueva configuración de la estación de Sants (4+4). Instalaciones de seguridad.	3.752.906	06/09/2017	Negociado sin publicidad	BOMBARDIER	3.744.400												
81	4.17/27507.0268	Redacción proyecto constructivo, ejecución obras y mantenimiento instalaciones seguridad y comunicaciones tramo Torrelavega-Santander, línea Palencia-Santander.	23.896.564	07/10/2017	Abierto	UTE SICE-ENYSE	19.547.338	ALSTOM	19.988.191	THALES	21.030.889	SIEMENS RAIL	19.138.758	BOMBARDIER	20.455.385	CAFS	19.191.000		
82	2.17/21506.0065	Mantenimiento instalaciones control tráfico y sistemas complementarios línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-Figueras. Tramo: Lleida-Barcelona Sants-Figueras.	33.415.098	21/11/2017	Negociado sin publicidad	SIEMENS RAIL	33.349.532												
			5.498.555.185				4.769.423.212												

