

Informe 4/2006

**Autoridad del Transporte
Metropolitano (ATM)**

Ejercicio 2003



**Sindicatura de Comptes
de Catalunya**

Este texto en castellano es una traducción no oficial que constituye sólo una herramienta de documentación. No implica, por lo tanto, la responsabilidad de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña.



MONTSERRAT VENDRELL TORNABELL, secretaria general de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña,

C E R T I F I C O:

Que en Barcelona, el día 21 de marzo de 2006, reunido el Pleno de la Sindicatura de Cuentas, bajo la presidencia del síndico mayor, el Il·ltre. Sr. D. Joan Colom Naval, con la asistencia de los síndicos doña Montserrat de Vehí Torra, don Agustí Colom Cabau, don Jacint Ros Hombravella, don Alexandre Pedrós Abelló, don Enric Genescà Garrigosa y don Ernest Sena Calabuig, actuando como secretaria la secretaria general de la Sindicatura, doña Montserrat Vendrell Tornabell, y como ponente el síndico don Enric Genescà Garrigosa, previa deliberación se acordó aprobar el informe de fiscalización 4/2006, relativo a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), ejercicio 2003.

Y, para que así conste y surta los efectos que correspondan, firmo este certificado, con el visto bueno del síndico mayor.

Barcelona, 5 de abril de 2006

[Firma]

Vº Bº
El síndico mayor

[Firma]

Joan Colom Naval



ÍNDICE

ABREVIATURAS	7
1. INTRODUCCIÓN	9
1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME	9
1.1.1. Mandato legal	9
1.1.2. Objeto y alcance material	9
1.1.3. Alcance temporal y metodología	9
1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO	10
1.2.1. Antecedentes, constitución y naturaleza jurídica	10
1.2.2. Objeto social y funciones	11
1.2.3. Actividad de la ATM	12
1.2.4. Órganos de gobierno y estructura organizativa	15
1.2.5. Normativa aplicable	17
2. FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	19
2.1. INTRODUCCIÓN	19
2.2. INFORMES DE AUDITORÍA	19
2.3. OBSERVACIONES Y NOTAS AL BALANCE	19
2.3.1. Inmovilizado	21
2.3.2. Deudores	24
2.3.3. Cuentas financieras	24
2.3.4. Ajustes por periodificación de activo	26
2.3.5. Patrimonio propio	26
2.3.6. Subvenciones de capital	27
2.3.7. Deudas a corto plazo	28
2.3.8. Ajustes por periodificación de pasivo	31
2.3.9. Cuentas de control presupuestario y cuentas de orden	34
2.4. OBSERVACIONES Y NOTAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS	35
2.4.1. Ingresos de explotación	37
2.4.2. Ingresos de explotación	40
2.4.3. Gastos por amortizaciones y provisiones	48
2.5. HECHOS POSTERIORES: FIRMA DEL CONTRATO-PROGRAMA 2002-2004	48
3. FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA	51
3.1. MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS	53
3.2. GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS	56
3.2.1. Desviaciones en ingresos	57
3.2.2. Desviaciones en gastos	58

4.	FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN	59
4.1.	LEGISLACIÓN APLICABLE.....	59
4.2.	ANÁLISIS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN APLICADOS POR LA ATM	59
4.2.1.	Listados de expedientes contractuales y de convenios. Selección de las muestras	59
4.2.2.	Expedientes de contratación.....	61
4.2.3.	Expedientes de convenios	70
5.	FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES	71
5.1.	TRAMBAIX	72
5.2.	TRAMBESÒS.....	77
5.3.	RENTING PARA EL SUMINISTRO Y MANTENIMIENTO DE UNIDADES DE TREN.....	81
5.3.1.	Suministro y financiación de 39 trenes adjudicados a CAF	81
5.3.2.	Suministro y financiación de 50 trenes adjudicados a ALSTOM.....	82
5.3.3.	Consideraciones comunes a las operaciones de suministro de CAF y de ALSTOM.....	84
6.	CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES	85
6.1.	CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS	85
6.2.	CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA.....	90
6.3.	CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN.....	92
6.4.	CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES.....	95
7.	TRÁMITE DE ALEGACIONES.....	97

ABREVIATURAS

AIE	Agrupación de interés económico
ALSTOM	ALSTOM Transporte, SA
AMTU	Agrupación de Municipios Titulares de Servicios de Transporte Urbano de la Región Metropolitana de Barcelona
ATM	Autoridad del Transporte Metropolitano
Banesto	Banco Exterior de Crédito
BBVA	Banco de Bilbao Vizcaya Argentaria
BCL	Banco de Crédito Local
BEI	Banco Europeo de Inversiones
BSCH	Banco Santander Central Hispano
CAF	Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA
DGPT	Dirección General de Puertos y Transportes
DOGCI	Diario Oficial de la Generalidad de Cataluña
DPTOP	Departamento de Política Territorial y Obras Públicas
EMT	Entidad Metropolitana del Transporte
FGC	Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña
FMB	Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA
GISA	Gestión de Infraestructuras, SA
GTACSA	Gabinet Tècnic d’Auditoria i Consultoria, SA
IMRSO	Instituto de Migraciones y Servicios Sociales
JCCAC	Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña
M€	Millones de euros
MPTA	Millones de pesetas
OTM, SA	Operadora del Tramvia Metropolità, SA
PDI	Plan director de infraestructuras del transporte público colectivo 2001-2010
SEISA	Servicios Económicos Internacionales, SA
STI	Sistema tarifario integrado
SVV	Sistema de venta y validación
TB	Transports de Barcelona, SA
TM, SA	Tramvia Metropolità, SA
TMB	Transportes Metropolitanos de Barcelona
TRLCAP	Texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas
TUSGSAL	Transportes Urbanos y Servicios Generales, SAL

1. INTRODUCCIÓN

1.1. INTRODUCCIÓN AL INFORME

1.1.1. Mandato legal

El artículo 16 de la Ley 30/2002, de 30 de diciembre, de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para el año 2003, establece que la Sindicatura de Cuentas debe presentar anualmente un informe de fiscalización, entre otras entidades públicas, de los consorcios en los que participa la Generalidad de Cataluña cuyo presupuesto anual supere los 150,25 M€.

En el ejercicio 2003 el presupuesto aprobado para la Autoridad del Transporte Metropolitano (en adelante la ATM o el consorcio) ha sido de 551,67 M€.

En consecuencia, el objeto del presente Informe es la fiscalización de la ATM, de acuerdo con el artículo mencionado anteriormente y de conformidad con las funciones de la Sindicatura de Cuentas establecidas en los artículos 2 y 11 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio.

1.1.2. Objeto y alcance material

De acuerdo con dicho mandato legal, esta Sindicatura de Cuentas emite el presente Informe de fiscalización relativo a la ATM, cuyo alcance es la fiscalización de la regularidad y que está constituido por:

- a) El análisis de los estados financieros con el fin de verificar que representan, de una forma razonable, la situación patrimonial y financiera de la empresa, incluyendo la información necesaria y suficiente para su adecuada comprensión e interpretación.
- b) El análisis de la liquidación presupuestaria, así como la evaluación de su correcta realización en términos económicos y financieros.
- c) El análisis del cumplimiento de la legalidad que es aplicable a la ATM, tanto desde el punto de vista contable, fiscal y presupuestario como de funcionamiento y, especialmente, en relación con la contratación.

1.1.3. Alcance temporal y metodología

Este Informe se refiere al ejercicio 2003. Para la revisión de determinados aspectos financieros, de legalidad y de funcionamiento también ha sido necesario hacer referencia a ejercicios anteriores.

Las pruebas realizadas, de cumplimiento y sustantivas, han sido aquellas que, de forma selectiva, se han considerado necesarias para obtener evidencia suficiente y adecuada, con el objetivo de conseguir una base razonable que permita manifestar las conclusiones que se desprenden del trabajo realizado, con relación, por un lado, a la información recogida en los estados financieros (Balance y Cuenta de pérdidas y ganancias) y en las liquidaciones presupuestarias y de acuerdo con las Normas de auditoría pública generalmente aceptadas y, por otro, al seguimiento de los preceptos legales que son de aplicación.

La ATM ha sometido a auditoría financiera sus cuentas anuales del ejercicio 2003. En el epígrafe 2.2 se menciona la opinión de auditoría de los informes del Gabinet Tècnic d'Auditoria i Consultoria, SA (GTACSA) referido a este ejercicio. Se ha tenido acceso a los trabajos y pruebas que se han realizado para la elaboración de su informe y se han realizado las pruebas adicionales que se han estimado necesarias, con relación a determinadas cuentas y masas patrimoniales del Balance y de la Cuenta de pérdidas y ganancias.

1.2. INTRODUCCIÓN AL ENTE FISCALIZADO

1.2.1. Antecedentes, constitución y naturaleza jurídica

El 28 de julio de 1995, la Administración General del Estado, la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte (EMT) firmaron un acuerdo marco con la voluntad de impulsar la organización, coordinación e integración entre las diferentes redes de transporte colectivo de la conurbación de Barcelona. Mediante este acuerdo marco se creó un ente u organismo que se debía encargar, fundamentalmente, de formalizar los correspondientes acuerdos de financiación con las diferentes administraciones (estatal, autonómica y local) a fin de dar cobertura a los déficits que generan los servicios de transporte público colectivo.

De este acuerdo marco surgió el Comité Ejecutivo de Creación de la Autoridad Única del Transporte Público de Viajeros de la Región Metropolitana de Barcelona, que funcionó hasta marzo de 1997, cuando se creó la ATM. Dicho Comité presentó las Bases y criterios para la constitución de la ATM que dieron lugar, una vez aprobados por los representantes de la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte, al Protocolo de acuerdos para la creación de la ATM de 31 de octubre de 1996.

Mediante el Decreto 48/1997, de 18 de febrero, se aprobó la constitución del consorcio autonómico para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, ATM y sus Estatutos. Los Estatutos han sido posteriormente modificados mediante el Decreto 151/2002, de 28 de mayo.

El 19 de marzo de 1997 la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte, como administraciones consorciadas, firmaron el Convenio de constitución de la ATM con la participación del Ministerio de Fomento (Administración General del Estado) que podía designar dos representantes dentro del Consejo de Administración de la ATM en calidad de observadores, dada la titularidad estatal en infraestructuras y en prestación de servicios del operador RENFE y dados los recursos que aporta para la financiación de las empresas públicas operadoras de servicios de autobús y metro. La firma de este Convenio supone la constitución de manera formal de la ATM como consorcio y, a la vez, fue la ratificación jurídica del ya mencionado Protocolo de 31 de octubre de 1996. Previamente a la firma del Convenio de constitución de la ATM cada uno de los órganos directivos de los diferentes entes o administraciones consorciadas habían acordado firmar dicho Convenio (Acuerdo del Consejo Metropolitano de la Entidad Metropolitana del Transporte de 6 de febrero de 1997, Acuerdo del Plenario del Ayuntamiento de Barcelona de 7 de febrero de 1997 y Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 18 de febrero de 1997).

El consorcio fue constituido por la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte, con una participación del 51%, 25% y 24%, respectivamente, de la dotación fundacional que fue de 95 MPTA. De acuerdo con sus Estatutos, se pueden adherir a la ATM todas las administraciones titulares de servicios públicos de transportes colectivos, individualmente o a través de entidades que las agrupen y representen, que pertenezcan al ámbito formado por las comarcas del Alt Penedès, el Baix Llobregat, el Barcelonès, el Garraf, el Maresme, el Vallès Occidental y el Vallès Oriental.

La ATM se crea como consorcio interadministrativo de carácter voluntario y por tiempo indefinido y, al amparo de lo dispuesto por la Ley 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, es una entidad de derecho público, con personalidad jurídica y patrimonio propios.

1.2.2. Objeto social y funciones

El artículo 3 de los Estatutos establece que la ATM tiene como objetivo articular la cooperación entre las administraciones públicas titulares de los servicios y de las infraestructuras del transporte público colectivo del área de Barcelona que forman parte de la Autoridad, así como colaborar con aquellas otras que, como la Administración General del Estado, están comprometidas financieramente o son titulares de servicios propios o no traspasados, mediante la elaboración y el seguimiento de todos los instrumentos jurídicos, técnicos y financieros que se consideren convenientes, y, en general, la realización de las funciones que le sean encomendadas por las entidades que la componen.

Las funciones que corresponden a la ATM, detalladas en el artículo 4 de sus Estatutos, se pueden agrupar en seis grandes líneas de actuación:

1. Planificación de infraestructuras y servicios
2. Relaciones con operadores de transporte colectivo
3. Financiación del sistema por las administraciones
4. Ordenación de tarifas
5. Comunicación (difusión, campañas y publicidad)
6. Marco normativo futuro

1.2.3. Actividad de la ATM

Respecto de las seis líneas de actuación mencionadas anteriormente, presentamos seguidamente una breve aproximación a su contenido y su evolución o situación en el ejercicio 2003:

1. Planificación de infraestructuras y servicios: Plan director de infraestructuras 2001-2010 y Plan de servicios 2002-2005

De la información de seguimiento presentada por la ATM en su Memoria de actividades de 2003 se pueden extraer, como principales aspectos, los siguientes:

El Plan director de infraestructuras de transporte público colectivo 2001-2010 (PDI) fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM el 25 de abril de 2002 y, de forma definitiva, por el Gobierno de la Generalidad de Cataluña el 25 de junio de 2002. El PDI prevé las actuaciones en infraestructuras de transporte público colectivo en la región metropolitana de Barcelona. La ejecución material de las actuaciones se lleva a cabo posteriormente bajo el control de los correspondientes organismos responsables (Dirección General de Puertos y Transportes en la mayoría de casos, GISA en los casos relacionados con la L9 o también la propia ATM en el caso del tranvía). Las actuaciones del PDI se agrupan en tres programas de actuación:

- Ampliación de red (prolongaciones y nuevos tramos de las líneas L1, L2, L3, L4 y L5; diferentes tramos y otras infraestructuras e instalaciones de la L9 y tranvías Diagonal-Baix Llobregat y Glòries-Besòs).
- Modernización y mejora (renovaciones en estaciones y vías del metro; desdoblamientos de vía, supresión de pasos a nivel, alargamientos de andenes, etc. de Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña).
- Intercambiadores (Plaza Catalunya, Sagrera y Arc de Triomf en Barcelona, Hospitalet-Centre, Martorell-Central, Quatre Camins).

El Plan de servicios de transporte público colectivo 2005 fue presentado al Consejo de Administración el 12 de diciembre de 2002. A lo largo de 2003 se ha trabajado en estudios complementarios referentes a tres líneas de planificación: viabilidad de implantar el carril bus en los accesos a Barcelona; ubicación de paradas de autobuses interurbanos en Barcelona según la movilidad de sus usuarios procedentes del exterior de Barcelona y mejoras en cruces semaforizados. Aun así, no se produce una aprobación formal de un plan de servicios que englobe un conjunto de actuaciones específicas sino que la realización de determinados estudios, su aprovechamiento y su implantación dependerá de los acuerdos entre la ATM y los diferentes entes (operadores de transporte, administraciones públicas, etc.).

2. Relaciones con los operadores de transporte colectivo

En cuanto a la parte correspondiente a la elaboración, formalización y seguimiento de los contratos-programa con los operadores de transporte público que quedan incluidos (operadores de metro y de los autobuses de la ciudad de Barcelona, de los ferrocarriles de la Generalidad y del transporte público interurbano de superficie del área de la Entidad Metropolitana del Transporte), sólo es necesario señalar que, de acuerdo con lo que se analiza más ampliamente en varios epígrafes de este Informe, los contratos-programa no han sido firmados ya que tampoco se han firmado los convenios de financiación entre la ATM y las diferentes administraciones consorciadas (Generalidad de Cataluña, Ayuntamiento de Barcelona y Entidad Metropolitana del Transporte). El contrato-programa entre la ATM y la Administración General del Estado (finalmente para el período 2002-2004) no se ha firmado hasta diciembre de 2004 (véase el epígrafe 2.5).

En relación con los operadores adheridos al sistema tarifario integrado (STI), es necesario diferenciarlos de forma individual o bien en grandes grupos, del siguiente modo (según datos referidos a 2003): Ferrocarril Metropolità de Barcelona, SA (FMB) con seis líneas ferroviarias; Ferrocarriles de la Generalidad de Cataluña (FGC) con dos líneas; Cercanías RENFE con cuatro líneas; Transports de Barcelona, SA (TB) con ciento cuatro líneas de autobuses; autobuses que son de titularidad de la Entidad Metropolitana del Transporte, con setenta y seis líneas de autobuses urbanos e interurbanos; autobuses que son de titularidad de la Dirección General de Puertos y Transportes con ciento noventa y seis líneas de autobuses interurbanos; autobuses de titularidad municipal con un total de setenta y dos líneas.

Hasta finales de 2001 había un total de treinta operadores integrados tarifariamente en el sistema. Durante el ejercicio 2002 se produjeron integraciones tan importantes como la de la totalidad de los servicios de Cercanías RENFE y, entre otras, la de los servicios urbanos de Mataró y Rubí. En este ejercicio 2003 las incorporaciones han sido los servicios urbanos de Terrassa, El Papiol, Granollers, Vallirana, Molins de Rei, Cerdanyola del Vallès, Vilassar de Mar-Cabrera de Mar e Igualada; el servicio interurbano de Mollet del Vallès y los operadores interurbanos Hispano Llacunense y SA Masats Transports Generals.

Es preciso señalar que el territorio sujeto a integración tarifaria es la región metropolitana de Barcelona ampliada hasta los límites ferroviarios de cercanía y, con la ampliación desde marzo de 2003, a los municipios de Santa Margalida de Montbui y de Òdena, comprende un total de 202 municipios y más de cuatro millones y medio de personas.

3. Financiación del sistema por las administraciones

Mediante el contrato-programa con la Administración General del Estado, los convenios de financiación con la Generalidad de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte y los contratos-programa con los operadores FGC y TMB (que incluye TB y FMB), el consorcio ejerce la función de rótula financiera del sistema de transporte público colectivo. Esta función consiste en recoger las aportaciones de la Administración General del Estado y de las administraciones consorciadas y distribuirlas hacia los operadores, principalmente, para hacer frente a sus déficits de explotación, amortizar su endeudamiento y financiar sus inversiones de mantenimiento. Respecto del año 2003, como ya se ha mencionado en el anterior punto 2, no se han formalizado los convenios con las administraciones consorciadas y el contrato-programa con la Administración General del Estado no ha sido formalizado hasta diciembre de 2004 (véase el epígrafe 2.5).

4. Ordenación de tarifas

La ATM ejerce la titularidad de los ingresos de tarifas por títulos integrados del sistema tarifario integrado y los reparte entre los operadores mediante la Cámara de Distribución de los Ingresos y de acuerdo con el Reglamento de la Mesa de la Cámara, aprobado el 7 de abril de 2003. Esto permite hacer una liquidación mensual de los saldos de los operadores y entidades implicadas de forma ágil y predeterminada. La ATM también elabora y aprueba el marco de tarifas común definiendo el grado de cobertura de los costes por ingresos de tarifas.

En el anterior punto 2 se han mencionado los servicios y operadores que se han adherido al sistema tarifario integrado en los últimos ejercicios. Respecto a los ingresos distribuidos durante el año 2003, según información del documento de la ATM "STI Cierre 2003", estos han sido de 264,78 M  y corresponden a un total de validaciones en títulos integrados de 582.711.266. Estas validaciones han supuesto un incremento del 5,6% respecto de las validaciones de 2002, que fueron de 551.995.924, y de un 26,3%, respecto de las de 2001, que fueron de 461.616.879.

5. Comunicación

La ATM tiene la función de comunicación y atención al ciudadano. Dentro de esta actividad cabe destacar las actuaciones referentes al Centro de Información

TransMet que ofrece información en tiempo real del estado de la red de transporte público de la región metropolitana de Barcelona mediante espacios informativos concertados con diferentes emisoras de radio.

6. Marco normativo futuro

La ATM elabora estudios y propuestas de adaptación del marco normativo a las administraciones consorciadas a fin de hacer posible el ejercicio de sus competencias.

1.2.4. Órganos de gobierno y estructura organizativa

El artículo 5 de los Estatutos de la ATM establece que los órganos que rigen el Consorcio son el Consejo de Administración, el presidente y el director general.

De acuerdo con la composición del Consejo de Administración prevista en el artículo 6 de los Estatutos de la ATM, sus miembros a 31 de diciembre de 2003 eran los siguientes:

- Presidente: desde el 22 de diciembre de 2003, el Hble. Sr. D. Joaquim Nadal Farreras, consejero de Política Territorial y Obras Públicas; con anterioridad presidía el Hble. Sr. D. Felip Puig Godes.
- Vicepresidente primero: Sr. D. Xavier Casas Masjoan, primer teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.
- Vicepresidenta segunda: desde el 2 de noviembre de 2003, la Sra. D^a. Maite Arqué Ferrer, presidenta de la Entidad Metropolitana del Transporte, en sustitución del Sr. D. Celestino Corbacho Chaves.
- Ocho vocales en representación de la Generalidad de Cataluña:
 - Sr. D. Enric Ticó Buixadós, director general de Puertos y Transportes.
 - Sr. D. Antoni Lluch Molinari, secretario general de Movilidad del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Pere Torres Grau, secretario general de Planificación y Urbanismo del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas.
 - Sr. D. Pere Galí Kelonen, secretario general de Programación Económica del Departamento de Economía y Finanzas.
 - Sr. D. Antoni Herce Herce, presidente de FGC.
 - Sr. D. Jaume Alsina Oliva, designado por la Generalidad.
 - Sr. D. Lluís Ridao Martín, designado por la Generalidad.
 - Sr. D. Francesc Xavier Ventura Teixidor, director general de la ATM.

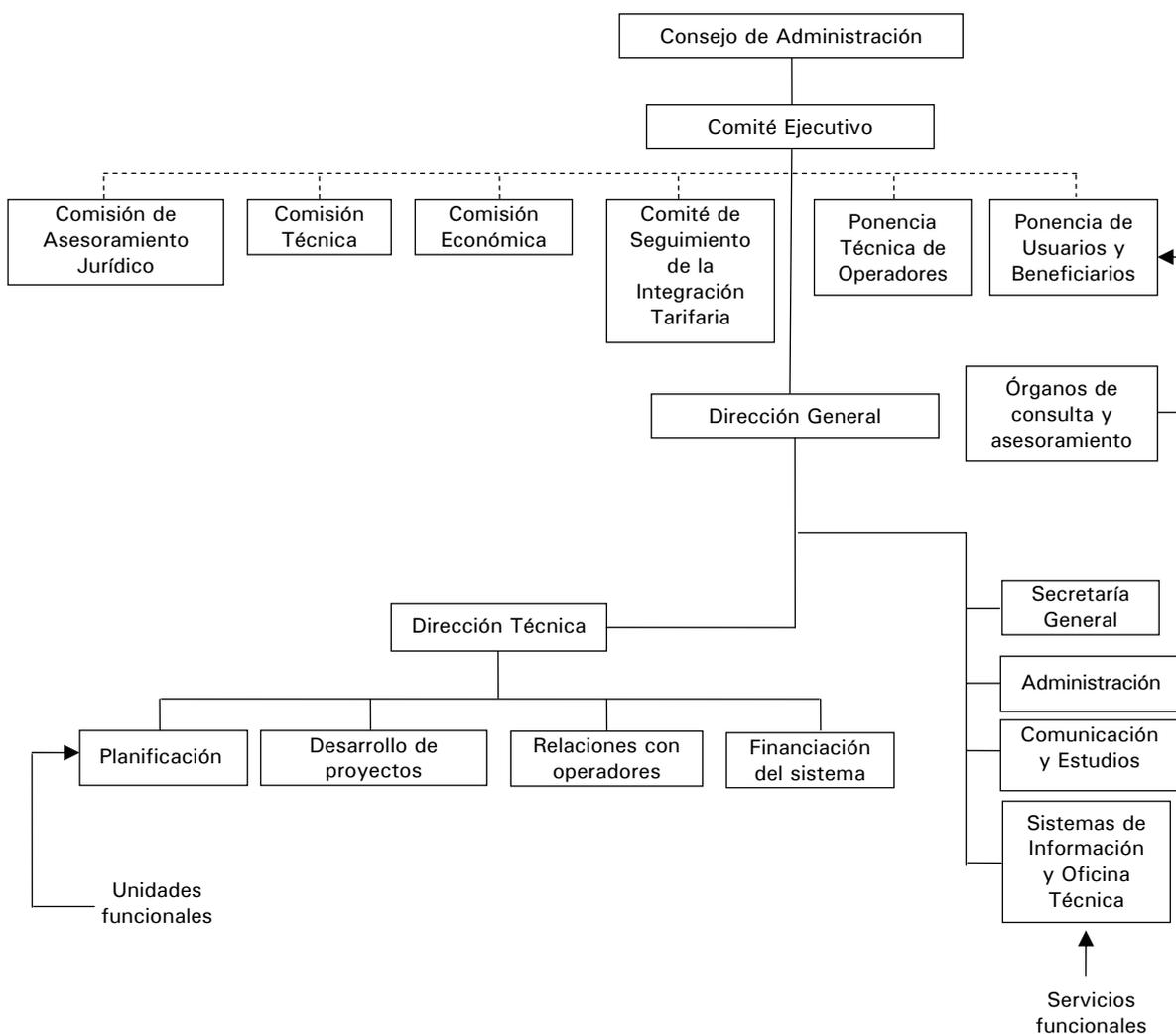
- Cinco vocales en representación de las administraciones locales fundadoras, designadas de común acuerdo entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana del Transporte:
 - Sr. D. Jordi Portabella Calvete, segundo teniente de alcalde del Ayuntamiento de Barcelona.
 - Sr. D. Jordi Hereu Boher, concejal de Vía Pública del Ayuntamiento de Barcelona; vocal desde el 28 de julio de 2003 en sustitución de la Sra. D^a. Carme San Miguel Rubial.
 - Sr. D. Ramón Seró Esteve, gerente del Ayuntamiento de Barcelona.
 - Sr. D. Dídac Pestanya Rodríguez, alcalde de Gavà.
 - Sr. D. Lluís Tejedor Ballesteros, alcalde de El Prat de Llobregat.
- Dos vocales en representación de la AMTU (Agrupación de Municipios Titulares de Servicios de Transporte Urbano de la Región Metropolitana de Barcelona):
 - Sr. D. Josep Pujadas Maspons, presidente de la AMTU.
 - Sra. D^a. Anna Sala Andrés, teniente de alcalde del Ayuntamiento de Terrassa; vocal desde el 10 de diciembre de 2003 en sustitución del Sr. D. Antoni Prunés Santamaria.
- Dos vocales observadores, con voz pero sin voto, designados por la Administración General del Estado:
 - Sr. D. José María Cacho Herrero, director del Área de Fomento de la Delegación de Carreteras del Ministerio de Fomento.
 - Sr. D. Miguel Pozo de Castro, subdirector general de Planeamiento de Infraestructuras del Ministerio de Fomento.

En el artículo 5 de los Estatutos de la ATM se prevé que el Consejo de Administración pueda crear un Comité Ejecutivo, como órgano más reducido de dirección a quien puede delegar las atribuciones que considere oportunas. Además, también establece la existencia de tres órganos consultivos: la Ponencia de Usuarios y Beneficiarios del Transporte Colectivo Metropolitano, la Ponencia Técnica de Operadores de Transporte Colectivo Metropolitano y la Comisión de Asesoramiento Jurídico. Adicionalmente, el Consejo de Administración, haciendo uso de sus competencias, acordó crear otros órganos de consulta y asesoramiento. Así, se crearon la Comisión Técnica y la Comisión Económica por Acuerdo del Consejo de Administración de 16 de noviembre de 1998 y la Comisión de Seguimiento de la Integración Tarifaria, por Acuerdo del Consejo de Administración de 27 de abril de 2000.

La ATM integra en su organización ejecutiva una Secretaría General, cuyo responsable actúa como secretario del Consejo de Administración.

Esta organización se articula, además, con una estructura funcional que encabeza la Dirección General de la que dependen la Dirección Técnica, que integra cuatro unidades funcionales (Planificación, Desarrollo de Proyectos, Relaciones con Operadores y Financiación del Sistema), así como cuatro servicios funcionales (Secretaría General, Administración, Comunicación y Estudios y Sistemas de Información y Oficina Técnica).

El organigrama que se desprende de la organización y estructura anteriormente mencionadas es el siguiente:



1.2.5. Normativa aplicable

La normativa directamente aplicable a la ATM es la siguiente:

- Decreto 48/1997, de 18 de febrero, por el que se aprueba la constitución y los Estatutos (modificados por el Decreto 151/2002, de 28 de mayo) del

consorcio autonómico para la coordinación del sistema metropolitano de transporte público del área de Barcelona, Autoridad del Transporte Metropolitano.

- Reglamento de régimen interior de la ATM, aprobado por Acuerdo del Consejo de Administración de la ATM de 26 de marzo de 1998.

Además, es preciso añadir que, según el artículo 23 de sus Estatutos, el consorcio se rige, supletoriamente, por las leyes estatales 30/1992, de 26 de noviembre, de régimen jurídico de las administraciones públicas y del procedimiento administrativo común, y 7/1985, de 2 de abril, reguladora de las Bases de régimen local, así como por las leyes de Cataluña 13/1989, de 14 de diciembre, de organización, procedimiento y régimen jurídico de la Administración de la Generalidad de Cataluña, 7/1987, de 4 de abril, reguladora de las actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas comprendidas dentro de su zona de influencia directa, y 8/1987, de 15 de abril, municipal y de régimen local de Cataluña, y las disposiciones que las despliegan.

Es necesario señalar de forma específica que el artículo 5 del Reglamento de régimen interior de la ATM establece que los contratos y los convenios del consorcio se rigen por la Ley de contratos de las administraciones públicas y disposiciones complementarias. Así, la normativa fundamental que rige la ATM en materia contractual es el Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas (TRLCAP) y el Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el Reglamento de la Ley de contratos de las administraciones públicas.

En cuanto al régimen contable, el artículo 7 del Reglamento de régimen interior de la ATM establece que el consorcio se somete al régimen de contabilidad pública, pero sin hacer ninguna otra especificación. En los Estatutos de la ATM tampoco se determina qué régimen público de contabilidad debe aplicar. Aun así, desde su creación, la ATM ha aplicado las normas de contabilidad de la Administración local y la Sindicatura entiende que debería seguir el Plan general de contabilidad de la Generalidad de Cataluña. Si bien esto no tiene un efecto significativo en cuanto a la información y la representatividad de las cuentas presentadas por la ATM con relación a su situación económica, financiera y patrimonial, sí que hay que señalar que, de acuerdo con lo que ha mencionado esta Sindicatura de Cuentas en el Informe 5/2004 referente a los ejercicios 2001 y 2002, entendemos que sigue vigente la recomendación conforme la ATM debe llevar su contabilidad de acuerdo con el Plan general de contabilidad pública de la Generalidad de Cataluña.

Por otro lado, de forma genérica, a la ATM le es de aplicación la legislación general de derecho mercantil, civil, fiscal y laboral.

2. FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

2.1. INTRODUCCIÓN

La fiscalización de los estados financieros de la ATM ha consistido en una revisión de las diferentes masas patrimoniales y cuentas que componen el Balance y la Cuenta de pérdidas y ganancias. Se ha puesto especial énfasis en ciertos aspectos que esta Sindicatura de Cuentas ha considerado fundamentales por la materialidad de sus importes, por los conceptos que recogen o por el riesgo de auditoría que suponen.

Dicha fiscalización ha supuesto que se revisen a la vez aspectos económico-financieros y contables y aspectos de procedimientos y de legalidad.

2.2. INFORMES DE AUDITORÍA

Las cuentas de la ATM han sido objeto de auditoría externa por parte de GTACSA. Se ha dispuesto del informe de auditoría de fecha 27 de febrero de 2004 realizado por GTACSA sobre las cuentas anuales de la ATM correspondientes al ejercicio 2003 y, tal y como se ha mencionado en el epígrafe 1.1.3, se han revisado los papeles de trabajo de los auditores externos. El informe de auditoría del ejercicio 2003 presenta una opinión con una única salvedad por la incertidumbre que seguidamente se transcribe:

Tal y como se menciona en la nota 12.3 y 13.1 de la Memoria que se adjunta, actualmente está en negociación entre la ATM, la Administración General del Estado y las administraciones consorciadas el contrato-programa que debería prever las aportaciones de las administraciones para cubrir las necesidades de financiación del transporte metropolitano para el período 2002-2005 así como la liquidación del contrato-programa anterior. Para los ejercicios 2002 y 2003 la ATM adelanta a los operadores públicos un total de 86 millones de euros en exceso respecto de las aportaciones consignadas a cuenta por las diferentes administraciones, importe que para el primer trimestre del ejercicio 2004 asciende a 105 millones de euros en total. En espera del desenlace de estas negociaciones, el Consejo de Administración de la ATM ha aprobado estas aportaciones mediante la disposición de operaciones de tesorería.

Esta Sindicatura de Cuentas ha tenido en cuenta la salvedad del informe de GTACSA que es tratada de forma específica a lo largo de este Informe y ha sido objeto de un seguimiento posterior en el epígrafe 2.5.

2.3. OBSERVACIONES Y NOTAS AL BALANCE

A continuación se presenta el Balance a 31 de diciembre de 2003 que, a efectos comparativos, se presenta junto con el Balance a 31 de diciembre de 2002.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 4/2006

Balance a 31 de diciembre de 2002 y 2003

ACTIVO	31.12.02	31.12.03	Variación (*)	Variación porcentual % (*)
INMOVILIZADO	6.425.506	8.646.214	2.220.708	34,6
Inmovilizado material	5.643.559	5.191.691	(451.868)	(8,0)
Construcciones	309.882	309.882	0	0,0
Maquinaria, instalaciones y utillaje	50.519	50.941	422	0,8
Mobiliario	72.785	75.725	2.940	4,0
Equipos para procesos de información	207.706	259.212	51.506	24,8
Instalaciones complejas	5.942.982	6.216.264	273.282	4,6
Amortización acum. inmov. material	(940.315)	(1.720.333)	(780.018)	83,0
Inmovilizado inmaterial	781.947	804.879	22.932	2,9
<i>Software</i>	880.630	1.228.042	347.412	39,5
Otro inmovilizado inmaterial	22.927	22.927	0	0,0
Amortización acum. inmov. inmaterial	(121.610)	(446.090)	(324.480)	n/s
Inv. en infr. y bienes destinados al uso gral.	0	2.619.644	2.619.644	n/s
Inmovilizado financiero	0	30.000	30.000	n/s
DEUDORES	23.041.106	22.798.247	(242.859)	(1,1)
Deudores por derechos reconocidos presupuesto corriente	22.831.141	22.752.915	(78.226)	(0,3)
Deudores por derechos reconocidos presu- puestos cerrados	29.946	29.947	1	0,0
Otros deudores no presupuestarios	180.019	15.385	(164.634)	(91,5)
CUENTAS FINANCIERAS	23.286.173	75.586.605	52.300.432	n/s
Fianzas a corto plazo	18.888	18.167	(721)	(3,8)
Entregas en ejecución de operaciones	8.808.015	75.300.293	66.492.278	n/s
Otras partidas pendientes de aplicación	400	400	0	0,0
Bancos e instituciones de crédito	14.458.870	267.745	(14.191.125)	(98,1)
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	3.026.031	6.179.589	3.153.558	104,2
Ingresos diferidos	3.026.031	6.179.589	3.153.558	104,2
RESULTADO DEL EJERCICIO	453.632	0	(453.632)	n/s
TOTAL ACTIVO	56.232.448	113.210.655	56.978.207	101,3
CUENTAS CONTROL PRESUPUESTARIO	956.157	871.749	(84.408)	(8,8)
Presupuesto de gastos de ejercicios anteriores	956.157	871.749	(84.408)	(8,8)
CUENTAS DE ORDEN	7.048.146	32.886.703	25.838.557	366,6
Avales recibidos	7.031.318	32.869.875	25.838.557	367,5
Avales provisionales	16.828	16.828	0	0,0

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 4/2006

PASIVO	31.12.02	31.12.03	Variación (*)	Variación porcentual % (*)
PATRIMONIO Y RESERVAS	5.334.883	4.881.251	(453.632)	(8,5)
Patrimonio propio	5.334.883	4.881.251	(453.632)	(8,5)
SUBVENCIONES DE CAPITAL	5.263.686	7.470.005	2.206.319	41,9
Del sector estatal	4.831.841	6.962.172	2.130.331	44,1
De comunidades autónomas	431.845	507.833	75.988	17,6
DEUDAS A CORTO PLAZO	30.036.075	81.513.343	51.477.268	171,4
Acreedores obligaciones reconocidas, presup. corriente	21.522.257	32.479.118	10.956.861	50,9
Acreedores obligaciones reconocidas, presup. cerrado	81.050	50.085	(30.965)	(38,2)
Hacienda pública, acreedora conceptos fiscales	36.670	29.754	(6.916)	(18,9)
Seguridad Social, acreedora	5.225	4.603	(622)	(11,9)
Hacienda pública, acreedora por IVA	316.114	512.252	196.138	62,0
Otros acreedores no presupuestarios	176.410	44.131.180	43.954.770	n/s
Fianzas a corto plazo	25.743	33.121	7.378	28,7
Operadores por integración tarifaria	7.872.606	4.273.230	(3.599.376)	(45,7)
AJUSTES POR PERIODIFICACIÓN	15.597.804	18.604.200	3.006.396	19,3
Gastos diferidos	5.033.889	8.361.872	3.327.983	66,1
Ingresos adelantados	10.563.915	10.242.328	(321.587)	(3,0)
RESULTADO DEL EJERCICIO	0	741.856	741.856	n/s
TOTAL PASIVO	56.232.448	113.210.655	56.978.207	101,3
CUENTAS DE CONTROL PRESUPUESTARIO	956.157	871.749	(84.408)	(8,8)
Gastos comprometidos ejercicios posteriores	956.157	871.749	(84.408)	(8,8)
CUENTAS DE ORDEN	7.048.146	32.886.703	25.838.557	366,6
Avalistas	7.031.318	32.869.875	25.838.557	367,5
Depositarios de avales provisionales	16.828	16.828	0	0,0

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

Nota (*): El Balance presentado por la ATM no recoge las columnas de variaciones, pero las hemos añadido a fin de facilitar los seguimientos de los comentarios de fiscalización.

2.3.1. Inmovilizado

El conjunto del Inmovilizado, formado por el Inmovilizado material, el Inmovilizado inmaterial, las Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general y el Inmovilizado financiero, presenta un importante incremento de su saldo neto entre el 31 de diciembre de 2002, que era de 6,43 M€, y 31 de diciembre de 2003, que pasa a ser de 8,65 M€. Este incremento se concentra, fundamentalmente, en las Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general que seguidamente se analiza. Además, aunque el importe no es significativo, también se presenta un análisis concreto referente a las altas que se observan en el Inmovilizado financiero.

2.3.1.1. *Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general*

El total de 2,62 M€ activado en este inmovilizado durante el ejercicio 2003 corresponde a las quince primeras certificaciones de obra y facturas de la empresa adjudicataria Tramvia Metropolità, SA (TM, SA) correspondientes a la ejecución de las obras de construcción de un paso bajo la autopista A-2 que permita la circulación del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat (Trambaix). En el epígrafe 5.1 se hace el análisis y el seguimiento específico referente a la actuación del Trambaix pero hay que señalar que, de forma excepcional, esta parte de la obra, con un coste total previsto en 3,91 M€ y que la ATM espera liquidar y cerrar definitivamente a mediados de 2005, está financiada por el Ministerio de Fomento mediante un convenio concreto formalizado el 8 de mayo de 2002.

De la verificación de las certificaciones y facturas se desprende que, del total de las quince mencionadas, las tres primeras, que acumulan un importe de 0,36 M€, corresponden a obra ejecutada, certificada y facturada el último trimestre de 2002 y, por lo tanto, debería haberlas activado ya en el ejercicio 2002.

El convenio de 8 de mayo de 2002 se formaliza como "Convenio de cooperación entre la ATM, el Ministerio de Fomento y los Ayuntamientos de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern y Sant Joan Despí sobre la cesión de la carretera nacional N-340 antigua a los municipios, la implantación de la nueva línea de tranvía Diagonal-Baix Llobregat y la construcción de un paso inferior bajo la autopista A-2". La finalidad del Convenio ha sido desencallar la situación existente por el hecho de que el trazado del Trambaix pasa por la N-340 antigua que está dentro de la red de interés general del Estado y, por lo tanto, responsabilidad del Ministerio, aunque en su tramo final por los términos municipales tiene carácter efectivo de vía urbana.¹

La ejecución de las diversas obras recogidas en el convenio la debe llevar a cabo la ATM y una vez ejecutadas deberán ser cedidas a todos los efectos a los respectivos ayuntamientos. Por este último motivo la ATM clasifica el coste de

1. De acuerdo con la legislación de carreteras, el Ministerio debía entregar los tramos a los ayuntamientos. La cesión requería que el cedente llevara a cabo ciertas obras de adecuación de pavimento, drenajes, alumbrado, etc. y estas obras se solapaban con las de urbanización que la ATM, de acuerdo con los ayuntamientos, debía hacer para la correcta inserción de la plataforma tranviaria en el vial urbano. Además, la alternativa definitiva del trazado del tranvía obligaba a cruzar el enlace de la N-340 con la A-2 a la altura de Sant Joan Despí y la congestión que este punto ya presenta llevó a la ATM a optar por una solución de túnel bajo la A-2. Ante estos hechos el Ministerio mostró interés en mejorar el funcionamiento del enlace y, mediante un túnel viario conjunto con el trazado previsto para el tranvía, y permeabilizar el tráfico. Así, el Ministerio decidió, con el acuerdo de los ayuntamientos afectados, dedicar a esta solución los recursos que habría destinado a adecuar los tramos de la N-340 a ceder a los correspondientes municipios. El convenio de 8 de mayo de 2002 prevé las obras del paso bajo la A-2 por un total de 3,91 M€ (3,37 M€ más IVA) que el Ministerio de Fomento, con cargo a su presupuesto, del ejercicio 2002 aporta a la ATM. Es necesario hacer constar que en el convenio también se acuerda la cesión del Ministerio a los ayuntamientos de la titularidad de los correspondientes tramos urbanos de la N-340, la autorización a la ATM para iniciar las obras del tranvía en estos tramos y la delimitación de los tramos de la N-340 afectados por la implantación del tranvía y objeto de adecuación a cargo de la ATM.

la obra del túnel de paso bajo la A-2 como una inversión a destinar al uso general.

2.3.1.2. Inmovilizado financiero

El Inmovilizado financiero de la ATM, con saldo nulo hasta el ejercicio 2002 presenta a 31 de diciembre de 2003 un importe de 30.000 €. Aunque se trata de un importe poco significativo, es necesario hacer algunos comentarios consecuencia del análisis realizado.

El 19 de junio de 2003, mediante escritura pública ante notario, la ATM y Busmet Serveis SL (empresa que aglutina la mayoría de los operadores de autobuses integrados tarifariamente) constituyeron SERMETRA, SL con un capital social de 60.000 € totalmente suscrito y desembolsado por los dos únicos socios al 50%. Dicha escritura de constitución presentaba determinados defectos que, hasta que no han sido debidamente solucionados, no han permitido su inscripción en el Registro Mercantil, hecho que se produce en julio de 2004.

SERMETRA, SL tiene como objeto social la gestión y mantenimiento de los sistemas de la integración tarifaria, de los sistemas de ayuda a la explotación de este ámbito, de la gestión del alquiler de las infraestructuras comunes requeridas, así como los trabajos derivados de la evolución de estos sistemas. Los Estatutos de SERMETRA, SL también establecían en el artículo referido a su objeto que "las funciones que se derivan de este objeto se realizan respecto de las empresas integradas en el socio Busmet Serveis SL y de la ATM. En cuanto al resto de transporte público que está dentro del sistema tarifario integrado así como de otras empresas de transporte público que dispongan de equipamientos de las mismas características, podrán obtener los servicios de SERMETRA, SL mediante la suscripción de los correspondientes contratos."

Es preciso señalar que la ATM crea esta empresa con la intención de mejorar la gestión y mantenimiento principalmente del sistema de ayuda a la explotación y, a la vez, implicar a los operadores agrupados en Busmet Serveis, SL en la mejor y más amplia implantación del sistema de ayuda a la explotación.

Desde un punto de vista técnico hay que señalar que el sistema de ayuda a la explotación completa los sistemas de control de la integración tarifaria ya que se trata de una herramienta que mejora la gestión de las flotas de autobuses de cada operador integrado y que permite pilotar los saltos tarifarios y de paradas del sistema de venta y validación.²

2. El sistema de ayuda a la explotación (SAE) pertenece a los sistemas llamados de tercera generación y se caracteriza por ser multiflota (un conjunto de empresas gestionan individualmente sus flotas con un único sistema de infraestructuras, servidores y red de radiocomunicaciones), por su interconexión con otros sistemas (como los de RENFE, TB, FMB, FGC o TUSGSAL) o por la posibilidad de informar en paneles de paradas e

.../...

Al no haber iniciado SERMETRA, SL su actividad, la participación que mantiene la ATM, desde un punto de vista contable, presenta a 31 de diciembre de 2003 el valor de coste sin posibilidad de ningún tipo de corrección de valor como consecuencia de posibles pérdidas y/o disminuciones de los fondos propios de la participada.

2.3.2. Deudores

El saldo de Deudores a 31 de diciembre de 2003 tiene como principales componentes los que seguidamente detallamos:

	Importes
Generalidad de Cataluña	21.083
Ayuntamiento de Barcelona	1.375
Otros	340
Total Deudores	22.798

Importes en miles de euros.

Fuente: Memoria 2003 de la ATM.

Los saldos pendientes de cobro de la Generalidad de Cataluña y del Ayuntamiento de Barcelona hacen referencia, en su totalidad, a los importes pendientes de cobro referentes a los ingresos del ejercicio 2003 relacionados con el contrato-programa que, aunque no ha sido formalizado, las diferentes administraciones (las tres consorciadas y la Administración General del Estado) tienen reservados para la ATM en sus respectivos presupuestos del ejercicio 2003 (como si se tratara de una prórroga presupuestaria con relación al contrato-programa). El análisis de estos ingresos y de los gastos que financian se recoge en los epígrafes 2.4.1.3 y 2.4.2.3.

2.3.3. Cuentas financieras

Dentro de este apartado Cuentas financieras del activo destacan las Entregas en ejecución de operaciones, por el importe del saldo a 31 de diciembre de 2003, 75,30 M€ y también por el concepto que representan.

intercambiadores. Pero la importancia del SAE radica también en el hecho de que la gestión de los sistemas que integra se puede realizar a través de un único centro que está situado en la ATM y que permite obtener la información necesaria para el consorcio en el cumplimiento de sus funciones a la vez que, para cada uno de los operadores integrados, representa un instrumento propio de gestión de flota con mecanismos de privacidad entre usuarios del sistema. La gestión centralizada, desarrollada durante el año 2003 por la ATM, constituye el objeto de SERMETRA, SL, junto con otras funciones paralelas (mantenimiento, nuevas infraestructuras, etc.) previstas en su objeto social. Durante el año 2003 el SAE ha sido gestionado por la ATM, entre otros motivos porque SERMETRA, SL todavía no había podido ser inscrita en el Registro Mercantil.

A pesar de la falta de formalización de contrato-programa con la Administración General del Estado y con las administraciones consorciadas, estas administraciones públicas, como se ha mencionado anteriormente, recogen en sus respectivos presupuestos partidas con créditos reservados a destinar a la ATM (véase el epígrafe 2.4.1.3) para que la ATM las traspase a los operadores a fin de que estos financien los tres aspectos que básicamente se prevén en los contratos-programa (déficits de explotación, amortización del endeudamiento e inversión de mantenimiento). Pero en la práctica las necesidades de financiación de los operadores han superado los importes reservados en los presupuestos de las administraciones públicas y se ha llegado a una situación ante la que la inexistencia de contrato-programa ha hecho que la ATM adelantara ciertos importes a algunos operadores, concretamente a TMB y FGC (hecho que ya se produjo en el ejercicio 2002). Los importes adelantados por la ATM acumulados a 31 de diciembre de 2003 han sido 75,30 M€, de los cuales 8,81 M€ se adelantaron ya en el ejercicio 2002, según el siguiente detalle:

	31.12.02	31.12.03
TMB (TB y FMB)	7.387	54.953
FGC	1.421	20.347
Total entregas adelantadas	8.808	75.300

Importes en miles de euros.

Fuente: Memoria 2003 de la ATM.

La ATM hace estas aportaciones de forma provisional y a la espera de que la firma del contrato-programa con la Administración General del Estado y con las administraciones cubra todas estas entregas. Este procedimiento operativo de hacer frente al déficit de aportaciones a los operadores por la insuficiencia de las aportaciones de las administraciones públicas con relación al contrato-programa 2002-2004 todavía no firmado en aquellas fechas fue aprobado por el Consejo de Administración de la ATM ya en la sesión de 4 de julio de 2002 y posteriormente ratificada y ampliada en la sesión de 12 de diciembre de 2002. En dichas sesiones del Consejo de Administración se acordó que a fin de hacer frente a estas entregas la ATM formalizaría operaciones de tesorería. Concretamente, se aprobó en la sesión de julio de 2002 formalizar operaciones de tesorería hasta un límite de 35,82 M€ y en la sesión de diciembre de 2002 se aprobó incrementar dicho límite hasta 86 M€. En la sesión del Consejo de Administración de 10 de diciembre de 2003 el límite ya se incrementó hasta 105 M€. Las diferentes operaciones de tesorería con entidades de crédito, su disposición y coste se analizan de forma específica en el epígrafe 2.3.7.3. De todas formas, la ATM ha llevado a cabo una labor de control de tesorería que, al tener en determinados momentos puntas de liquidez, le ha permitido hacer las entregas adelantadas a los operadores evitando disponer de parte de las líneas de crédito. Este hecho explica también que el concepto de Bancos e instituciones de crédito, que también está dentro del apartado de Cuentas financieras del activo, presente un decremento significativo entre el saldo a 31 de diciembre de 2002 y a 31 de diciembre de 2003.

La situación de falta de formalización del contrato-programa 2002-2004 (véase el seguimiento como hecho posterior en el epígrafe 2.5 con la firma en diciembre de 2004) ya dio lugar a una incertidumbre tanto en el informe de auditoría de GTACSA como en el Informe 5/2004 de esta Sindicatura de Cuentas; incertidumbre que se mantiene, lógicamente, para el ejercicio 2003. Pero, además de generar una incertidumbre, dicho procedimiento lleva a poner en duda una de las funciones básicas para la que fue creada la ATM ya que, como se ha dicho con anterioridad, el consorcio debe ejercer la función de rótula financiera del sistema de transporte público colectivo. La ATM no podrá llevar a cabo esta función si no obtiene la correspondiente aportación de recursos de la Administración General del Estado y de las administraciones consorciadas.

2.3.4. Ajustes por periodificación de activo

El total de 6,18 M€ de Ajustes por periodificación del activo corresponde a la contabilización de Ingresos diferidos que financian diferentes tipologías de gasto a las que la ATM, de acuerdo con su régimen financiero, debe hacer frente con ingresos procedentes del contrato-programa con la Administración General del Estado y las administraciones consorciadas. El desglose de los diferentes conceptos de gasto a financiar con estos ingresos diferidos se recoge y analiza dentro del epígrafe 2.3.8.1 de los Ajustes por periodificación de pasivo.

2.3.5. Patrimonio propio

El Patrimonio propio de la ATM presenta un saldo a 31 de diciembre de 2003 de 4,88 M€. De este saldo, 0,57 M€ corresponden a la dotación inicial que las diferentes administraciones públicas aportaron a la hora de constituir el consorcio. Dicha aportación inicial se distribuyó tal y como se mantiene todavía en la actualidad y según el siguiente detalle:

	Importes	%
Generalidad de Cataluña	291	51
Ayuntamiento de Barcelona	143	25
Entidad Metropolitana del Transporte	137	24
Total	571	100

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según información extraída del convenio de 19 de marzo de 1997 de constitución de la ATM.

La mayor parte del Patrimonio propio, concretamente 4,31 M€, corresponde al conjunto de los beneficios que ha obtenido la ATM entre el ejercicio de su creación y el año 2002. El único ejercicio en que la ATM presentó pérdidas fue el de 2002, hecho que explica el descenso del saldo del Patrimonio propio a 31 de diciembre de 2003. Dado que en el Balance la ATM presenta el Resultado del ejercicio de forma

separada sin formar parte del Patrimonio y reservas, el beneficio de 2003 presentado por la ATM, 0,74 M€, se integrará en el Patrimonio propio en las cuentas del ejercicio 2004.

2.3.6. Subvenciones de capital

El movimiento de las Subvenciones de capital durante el ejercicio 2003, diferenciando si su procedencia es la Administración General del Estado o la Generalidad de Cataluña, ha sido el siguiente:

Subvenciones de capital	Subvenciones Administración General del Estado	Subvenciones Generalidad de Cataluña	Total
Saldo a 31.12.02	4.832	432	5.264
Subvención por inversión 2003	48	255	303
Aportación Ministerio Fomento	2.620	0	2.620
Aplicación a resultado (amort. económ.)	(538)	(179)	(717)
Saldo a 31.12.03	6.962	508	7.470

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según información contable y de la Memoria de la ATM.

En el ejercicio 2003, las aportaciones de la Administración General del Estado para la financiación específica de inversiones se incrementan sustancialmente con la imputación de 2,62 M€ que corresponde a la parte de obra activada en el ejercicio 2003 del total de la aportación de 3,91 M€ del Ministerio de Fomento para la ejecución de las obras del paso bajo la autopista A-2 de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.1.1.

En cuanto al saldo de Subvenciones de capital, en la parte procedente de la Generalidad de Cataluña, corresponde a la financiación de las inversiones relativas al sistema de validación y venta de títulos integrados con control magnético (máquinas vendedoras, canceladoras, sistemas informáticos de información y control asociados). Es necesario señalar que la inversión en sistema de validación y venta del ejercicio 2003 ha sido realmente por un importe total de 0,67 M€, que respecto de la inversión de 0,26 M€ que se ha recogido en el cuadro anterior, origina una diferencia de 0,41 M€. La ATM, de forma correcta, no ha imputado como subvención de capital sino como ingreso dentro de la Cuenta de pérdidas y ganancias los mencionados 0,41 M€ ya que esta parte de la inversión no la ha llevado a cabo la ATM sino que la ATM la ha financiado mediante la concesión de ayudas (que han supuesto la contabilización del correspondiente gasto tal y como se menciona en el epígrafe 2.4.2.2) a los operadores de transporte público, que han sido los que han llevado a cabo la inversión.

2.3.7. Deudas a corto plazo

Las Deudas a corto plazo han experimentado un importante incremento, 171,4%, entre el saldo a 31 de diciembre de 2002 y a 31 de diciembre de 2003. El concepto que explica fundamentalmente este incremento es el de Otros acreedores no presupuestarios. Junto con este concepto, los saldos acreedores más significativos son los relacionados con el contrato-programa o bien con el sistema tarifario integrado, que se concentran, respectivamente, en los Acreedores por obligaciones reconocidas (sean de presupuesto corriente o cerrado) y en los Acreedores por operadores por integración tarifaria. Seguidamente se analizan los tres conceptos mencionados.

2.3.7.1. *Acreedores por obligaciones reconocidas*

El detalle de esta cuenta acreedora a 31 de diciembre de 2003 es el siguiente:

	Importes
TMB	21.446
FGC	9.561
Entidad Metropolitana del Transporte	373
TM, SA	375
Otros	774
Total Acreedores obligaciones reconocidas	32.529

Importes en miles de euros.

Fuente: Memoria 2003 de la ATM.

Los anteriores importes a pagar corresponden, en lo que a TMB, FGC y Entidad Metropolitana del Transporte se refiere, a gastos de los operadores de transporte público incluidos dentro de aquellos gastos a financiar con recursos de contrato-programa a los que la ATM debe hacer frente. En cuanto al saldo a pagar a TM, SA, corresponde a la suma de las dos últimas certificaciones del ejercicio 2003 (noviembre y diciembre) por la ejecución de las obras de construcción del paso bajo la autopista A2 analizadas en el epígrafe 2.3.1.1. Estas dos certificaciones han sido pagadas por la ATM en enero y febrero de 2004, respectivamente. El concepto Otros corresponde principalmente a la adquisición de bienes y servicios por parte de la ATM.

2.3.7.2. *Operadores por integración tarifaria*

El saldo acreedor que presenta el concepto Operadores por integración tarifaria a 31 de diciembre de 2003 se compone del conjunto de saldos, deudores o bien acreedores que resultan del procedimiento operativo del sistema tarifario integrado con los diferentes operadores y comercializadores.

	Importes
TB	12.535
FMB	(9.192)
FGC	(221)
RENFE	976
TUSGSAL	500
La Hispano Igualadina, SA	199
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	191
Empresa Sagalés, SA	125
Mohn, SL	123
Logista, SA	(1.223)
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	(732)
La Caixa – Servicaixa	(147)
Otros operadores y comercializadores	1.139
Total Operadores y comercializadores	4.273

Importes en miles de euros.

Fuente: Información contable y liquidación mensual STI de diciembre 2003.

Estos saldos (los de importes negativos representan saldos deudores, es decir, a cobrar) son los resultantes de la liquidación mensual de diciembre de 2003 de la Cámara de Distribución de los Ingresos de la ATM y que a cierre del ejercicio han quedado pendientes de pago o cobro.

De acuerdo con los criterios reglamentados que aplica dicha Cámara y teniendo en cuenta que los ingresos por la venta de títulos integrados son titularidad de la ATM, de la liquidación resultan saldos a cobrar de las empresas comercializadoras (Logista, SA, Comercial de Servicios y Quinielas o la Caixa-Servicaixa) mientras que respecto a los operadores se observa que, en el caso de los operadores de autobuses que, o no venden títulos integrados o lo hacen únicamente en estaciones o en sus oficinas de atención al usuario (TB, TUSGSAL, La Hispano Igualadina, SA, Martí Renom, SA, Empresa Sagalés, SA Mohn, SL), generan liquidaciones con saldos acreedores para la ATM, consecuencia de que las validaciones de los viajeros superan las ventas; en el caso de los operadores ferroviarios (FMB, FGC, RENFE), que son los operadores que concentran mayores niveles de ventas de títulos integrados, pueden resultar liquidaciones con saldos deudores o acreedores en función de los volúmenes de venta de títulos integrados frente al volumen de validaciones de viajeros. En este caso se observa que RENFE, a diferencia de FMB y FGC, presenta saldo con signo acreedor, hecho que puede ser habitual si tenemos en cuenta que Cercanías RENFE acostumbra a llevar más viajeros que validan títulos integrados que a vender estos títulos que acostumbran a concentrar su venta en los otros dos operadores ferroviarios.

Desde un punto de vista de presentación contable sería recomendable recoger los saldos con los comercializadores y con aquellos operadores que a final de ejercicio

presenten saldo deudor en el activo y mantener en esta cuenta de pasivo únicamente los operadores que presenten saldo acreedor.³

2.3.7.3. Otros acreedores no presupuestarios

El incremento del saldo de este concepto acreedor explica la mayor parte del incremento que se observa entre los saldos de 31 de diciembre de 2002 y de 2003 del total de las Deudas a corto plazo.

Los Otros acreedores no presupuestarios presentan a 31 de diciembre de 2003 un saldo de 44,13 M€ que hace referencia, en su práctica totalidad, 43,97 M€, al saldo del que se ha dispuesto de las operaciones de tesorería que, de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.3, se ha destinado a financiar los importes que la ATM ha adelantado a los operadores por cuenta de las administraciones públicas en tanto que estas no han formalizado el contrato-programa, y los fondos provisionalmente reservados en los presupuestos de las administraciones públicas se han vuelto insuficientes, respecto de las necesidades reales de los operadores.

Como se ha mencionado en el epígrafe 2.3.3, el límite aprobado por el Consejo de Administración de la ATM en diciembre de 2002 para formalizar operaciones de tesorería durante el año 2003 fue de 86 M€. Del análisis realizado se desprende el siguiente cuadro detalle de las pólizas de crédito contratadas con diferentes entidades financieras:

Entidad financiera	Fecha formalización	Fecha vencimiento	Saldo dispuesto 31.12.03	Límite de póliza	Tipo de interés	Intereses liquidados 2003
BSCH	24.01.03	24.01.04	10.271	25.000	Euribor + 0,125%	342
BBVA	5.03.03	5.03.04	11.704	18.000	Euribor + 0,125%	252
BCL (grupo BBVA)	5.03.04	5.03.04	2.248	12.000	Euribor + 0,125%	135
Banesto	7.03.03	7.03.04	7.707	11.000	Euribor + 0,125%	114
La Caixa	19.03.03	19.03.04	12.041	20.000	Euribor + 0,125%	71
Totales			43.971	86.000		914

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de las pólizas, los controles de seguimiento contable y los extractos bancarios.

La columna de intereses liquidados del cuadro anterior recoge los intereses liquidados durante el ejercicio, pero, al existir determinadas pólizas en las que la liquidación de intereses acreditados las últimas semanas del ejercicio 2003 no se produce hasta el ejercicio 2004 (casos de las pólizas de BSCH y Banesto), existen intereses acreditados y no vencidos que también suponen gasto financiero de

3. En esta cuenta acreedora con los operadores y comercializadores del sistema tarifario integrado se observa una disminución entre el saldo a 31 de diciembre de 2002, 7,87 M€, y el de 31 de diciembre de 2003, 4,27 M€. Esta evolución tiene que ver con el hecho puntual de que a finales de 2002 se acumularon importes a pagar a los operadores públicos, principalmente a TMB (TB y FMB). Así, si bien el plazo de pago a los operadores privados suele ser de 30 días, el plazo de pago a los operadores públicos se alarga y acostumbra a ser superior y, además, muy variable. Al cierre del ejercicio 2003 no se ha producido la acumulación del ejercicio anterior por el hecho de que se han hecho pagos a operadores públicos más próximos a final del ejercicio.

2003 por un total de 69.020 €. Así, el total del coste financiero por las disposiciones de pólizas de crédito durante el año 2003 ha sido de 0,98 M€.

2.3.8. Ajustes por periodificación de pasivo

El total de 18,60 M€ de Ajustes por periodificación del pasivo corresponde a la contabilización de Gastos diferidos por 8,36 M€ y de Ingresos adelantados por 10,24 M€.

2.3.8.1. Gastos diferidos

El detalle a 31 de diciembre de 2003 de los conceptos que forman el total de los Gastos diferidos es el siguiente:

	Importes
Compensaciones integración tarifaria (servicios nocturnos/baja ocupación)	229
Compensaciones integración tarifaria (RENFE-ejercicios 2001 a 2003)	5.882
Intereses acreditados no vencidos	69
Gastos 2003 por STI pendientes de liquidación en 2004	2.175
Gasto por regularización de incrementos salariales	7
Total Gastos diferidos	8.362

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de la Memoria 2003 de la ATM.

Seguidamente se analizan diferentes aspectos con relación a los conceptos del detalle anterior:

- Respecto de los conceptos referentes a Compensaciones por integración tarifaria⁴, hay que señalar lo siguiente:

4. La integración en el sistema tarifario integrado supone para el operador que se adhiere unas pérdidas ya que deja de recibir los ingresos por la venta de títulos integrados, que pasan a ser ingresos de la ATM y únicamente acaba obteniendo una parte de ellos. Esto es así ya que si bien los ingresos que el operador recibe van en función del número de viajeros que haya transportado, también pasan a ir en función de la intermodalidad del viaje, es decir, del hecho de que la validación o cancelación de un viaje integrado deba distribuirse entre los diferentes operadores integrados que puede llegar a utilizar el usuario durante un tiempo de hasta setenta y cinco minutos. Por eso, en los convenios de adhesión de los operadores al sistema tarifario integrado la ATM asume como obligación compensar al operador que se integra según unas fórmulas predeterminadas (en función de diferentes variables: tarifas medias previas a la integración y tarifas resultantes de la integración, medias de número de viajeros y viajeros esperados). Es necesario señalar que, además de esta compensación llamada "compensación por integración tarifaria o por menoscabo", existen casos de compensaciones especiales como la "compensación por baja ocupación o por menos de doce viajeros por expedición" o la "compensación por servicio nocturno interurbano" que hacen referencia a determinados servicios que la ATM considera que hay que mantener, independientemente del grado de utilización y de la rentabilidad.

- El concepto Compensaciones por integración tarifaria (servicios nocturnos y baja ocupación) hace referencia a un gasto del ejercicio con un importe de 0,23 M€ correspondiente a compensaciones a ciertas líneas de autobuses interurbanos que no habían sido previstas inicialmente y que por este motivo se han contabilizado como ajuste de periodificación, tanto del pasivo como del activo.
- El concepto Compensaciones por integración tarifaria RENFE (ejercicios 2001 a 2003), que presenta un importe de 5,88 M€ tiene su origen en la falta de acuerdo que existía entre la ATM y RENFE con relación a la predeterminación de las compensaciones por la integración en el sistema tarifario integrado del servicio de Cercanías RENFE desde el año 2001. La situación se resuelve finalmente en el ejercicio 2003 cuando se llega a un acuerdo entre las partes para liquidar los ejercicios 2001 a 2003 y se firma el 11 de diciembre de 2003 y se determinan los sistemas de liquidación y compensación para los ejercicios 2004 y 2005. La liquidación de los ejercicios 2001 a 2003 es por el total de 5,88 M€. La parte que corresponde al ejercicio 2003 es de 3,74 M€, mientras que 0,93 M€ corresponden a 2001 y 1,21 M€, a 2002. La falta de acuerdo hasta 2003 hizo que estos gastos no estuvieran previstos inicialmente y que por este motivo hayan sido contabilizados como ajuste de periodificación, tanto del pasivo como del activo.
- Los Intereses acreditados no vencidos ya han sido objeto de análisis en el epígrafe 2.3.7.3 y la imputación dentro de los Gastos diferidos representa la contrapartida contable como ajuste de periodificación de pasivo de la contabilización de estos intereses como gasto financiero en la Cuenta de pérdidas y ganancias.
- Los Gastos 2003 por sistema tarifario integrado pendientes de liquidación en 2004 corresponden a aquella parte de los ingresos por integración tarifaria que la ATM no ha repartido entre los diferentes operadores integrados y que corresponden a gastos concretos del sistema tarifario integrado que, por lo tanto, se imputan como pasivo por Gastos diferidos. Así, el total de 2,18 M€ tiene dos componentes: por un lado, la llamada Bolsa de la integración, 1,11 M€, que viene originada por diferencias temporales entre la venta de títulos y liquidaciones mensuales definitivas con cada uno de los operadores y que son gastos de 2003 que han sido liquidados en 2004; por otro lado, los 1,07 M€ restantes corresponden a regularizaciones, referentes al ejercicio 2002 o bien del mismo 2003, por el exceso de repercusión que la ATM ha hecho a los operadores integrados de los gastos por la gestión del sistema tarifario integrado.
- El Gasto por regularización de incrementos salariales de 7.040 € corresponde al mayor gasto de personal de 2003 en concepto de regularización de los incrementos salariales en función del IPC de Cataluña (véase el epígrafe 2.4.2.4, donde se analizan los Gastos de personal).

Los tres primeros conceptos de Gastos diferidos anteriormente analizados suponen un importe total de 6,18 M€ y corresponden a gastos a financiar con recursos de contrato-programa y, concretamente, con los Ingresos diferidos imputados, según lo mencionado en el epígrafe 2.3.4.

2.3.8.2. *Ingresos adelantados*

El detalle a 31 de diciembre de 2003 de los conceptos que forman el total de los Ingresos adelantados es el siguiente:

	Importes
Transferencias contrato-programa	7.376
Transferencias IMSERSO	1.148
Transferencias Generalidad de Cataluña para el servicio de venta y validación	431
Transferencias Ministerio de Fomento	1.287
Totales Ingresos adelantados	10.242

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de la Memoria 2003 de la ATM.

Seguidamente se analizan diferentes aspectos con relación a los conceptos del detalle anterior:

- El concepto Transferencias contrato-programa corresponde a aquellas transferencias recibidas de las administraciones públicas con relación al contrato-programa pendientes de ser aplicadas. Esto es así dado que la ATM reconoce los ingresos en la Cuenta de pérdidas y ganancias en la medida en que son aplicados. Los conceptos de gasto que la ATM tenía previsto financiar con estos recursos y que a 31 de diciembre de 2003 no han sido llevados a cabo, o como mínimo no han sido llevados a cabo en su totalidad, tienen que ver principalmente con actuaciones referentes a renovaciones de flota, a compensaciones por integración de operadores, al Plan de servicios o a inversiones y mantenimiento del sistema de ayuda a la explotación.
- Las Transferencias IMSERSO tienen su origen en diversos convenios firmados entre la ATM y el IMSERSO en los ejercicios 2000, 2001 y 2002 en los que este Instituto se compromete a realizar aportaciones a la ATM por un total de 1,44 M€ a fin de financiar parcialmente (aproximadamente en un 11,8%) el desarrollo de un programa de accesibilidad en las renovaciones de flota de las líneas regulares de autobuses. A medida que estas aportaciones han sido aplicadas (mediante la concesión de ayudas de la ATM a aquellos operadores que adaptan sus flotas de autobuses) se ha reducido dicho importe, de modo que a 31 de diciembre de 2003 el saldo pendiente de aplicación es de 1,15 M€.

Es preciso señalar que el 24 de julio de 2003 se ha firmado otro convenio similar al de ejercicios anteriores en los que el IMSERSO se compromete a

aportar 0,42 M€ y, aun así, la ATM no lo ha contabilizado hasta 2004. La Sindicatura entiende que se debería haber contabilizado en 2003, hecho que habría supuesto incrementar el pasivo por Ingresos adelantados de los ajustes por periodificación, por los 0,42 M€, así como el activo por el mismo importe, como importe en Deudores.

- Las Transferencias Generalidad de Cataluña para servicio de venta y validación proceden del convenio firmado en junio de 2000 entre la ATM y la Generalidad de Cataluña conforme esta aportaba al consorcio un total de 7,21 M€ para financiar la implantación del servicio de venta y validación. A medida que estas aportaciones han sido aplicadas se ha reducido dicho importe, de modo que a 31 de diciembre de 2003 el saldo pendiente de aplicación es de 0,43 M€. Es preciso señalar que las aplicaciones del ejercicio 2003, de acuerdo con el análisis hecho en el epígrafe 2.3.6, han sido por un importe total de 0,67 M€. De este importe, la parte de inversión directamente ejecutada por la ATM ha generado una imputación como subvención de capital por 0,26 M€, mientras que las ayudas concedidas a los operadores para que sean ellos quienes hagan la inversión han supuesto que la ATM haya imputado correctamente en la Cuenta de pérdidas y ganancias un ingreso por 0,41 M€ como origen que financia el correspondiente gasto por concesión de la ayuda.
- Las Transferencias Ministerio de Fomento corresponden a aquella parte de los recursos que dicho Ministerio se ha comprometido a aportar a la ATM para financiar el paso bajo la autopista A-2 y que a 31 de diciembre de 2003, de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.1.1, todavía no han sido aplicados. El total que el Ministerio se comprometió a aportar fue de 3,91 M€, mientras que el total aplicado hasta el final del ejercicio 2003, de acuerdo con las certificaciones de ejecución de obra y con el importe activado en el inmovilizado por Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general, ha sido de 2,62 M€. Por lo tanto, el importe pendiente de aplicar, que la ATM mantiene como Ingresos adelantados, es de 1,29 M€.

2.3.9. Cuentas de control presupuestario y cuentas de orden

La ATM presenta a final del activo y del pasivo, sin formar parte, cuentas de control presupuestario y cuentas de orden. En las primeras recoge obligaciones comprometidas en ejercicios anteriores o en el mismo ejercicio que todavía no han generado imputaciones en el activo ni en el pasivo. Dentro de las cuentas de orden se recogen los avales recibidos por la ATM en concepto de fianza por parte de diferentes empresas adjudicatarias de obras, servicios y suministros. Es preciso destacar por el importe los avales de Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF) por 10,73 M€ y de ALSTOM Transportes, SA por 15,20 M€, con relación a los contratos de fabricación y suministro de material móvil para diferentes líneas del metro de Barcelona o el aval de la UTE Indra Sistemas, SA-GMV Sistemas por 1,21 M€ con relación al suministro del sistema de ayuda a la explotación.

2.4. OBSERVACIONES Y NOTAS A LA CUENTA DE PÉRDIDAS Y GANANCIAS

Seguidamente se presenta la Cuenta de pérdidas y ganancias del ejercicio 2003. A efectos comparativos se presenta también la del ejercicio 2002.

Cuenta de pérdidas y ganancias de los ejercicios 2002 y 2003

	2002	2003	Variación (*)	Variación porcentual % (*)
INGRESOS DE EXPLOTACIÓN	518.895.289	573.517.200	54.621.911	10,5
Ventas por servicios	260.135.190	291.945.993	31.810.803	12,2
Ingresos financieros	635.659	118.218	(517.441)	(81,4)
De organismos autónomos administrativos	0	486	486	n/s
De org. autónomos administrativos entidad local	0	1.309	1.309	n/s
Transferencias de la Admin. General del Estado	105.171.431	94.730.400	(10.441.031)	(9,9)
Transferencias de comunidades autónomas	78.715.201	82.790.069	4.074.868	5,2
Transferencias de entidades locales	74.049.835	81.272.614	7.222.779	9,8
Transferencias del exterior	0	11.574	11.574	n/s
Reintegros de presupuestos cerrados	186.389	9.106	(177.283)	(95,1)
Otros ingresos	1.584	5.211	3.627	229,0
Ingres. por transferencia de comunidad autónoma	0	22.632.220	22.632.220	n/s
GASTOS DE EXPLOTACIÓN	519.336.808	571.392.015	52.055.207	10,0
Sueldos y salarios	1.280.925	1.325.762	44.837	3,5
Indemnizaciones por razón de servicio	49.080	70.046	20.966	42,7
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	279.292	288.500	9.208	3,3
Otros gastos sociales	8.192	24.284	16.092	196,4
Arrendamientos	115.187	118.970	3.783	3,3
Reparaciones y conservación	298.067	561.688	263.621	88,4
Suministros	19.352	22.142	2.790	14,4
Comunicaciones	52.177	129.177	77.000	147,6
Trabajos realizados por otras empresas	258.348.358	289.322.353	30.973.995	12,0
Primas de seguros	13.852	43.592	29.740	214,7
Material de oficina	75.352	77.176	1.824	2,4
Gastos diversos	486.266	493.992	7.726	1,6
Transferencias a operadores públicos	216.875.210	203.215.000	(13.660.210)	(6,3)
Transferencias a entidades locales	26.083.520	34.425.605	8.342.085	32,0
Transfer. a instituciones sin finalidad de lucro	2.500	0	(2.500)	(100,0)
Transferencias corrientes a empresas privadas	0	17.760.833	17.760.833	n/s
Transferencias de capital a empresas privadas	0	23.294.172	23.294.172	n/s
Transferencias a operadores privados	14.948.552	0	(14.948.552)	(100,0)
Tributos estatales	400.926	218.723	(182.203)	(45,4)
MARGEN BRUTO	(441.519)	2.125.185	2.566.704	n/s
GASTOS FINANCIEROS	411	983.695	983.284	n/s
Intereses préstamos	0	983.192	983.192	n/s
Otros gastos financieros	411	503	92	22,4
AMORTIZACIONES Y PROVISIONES	813.853	1.109.519	295.666	36,3
Amortización del inmovilizado material	777.425	785.039	7.614	1,0
Amortización del inmovilizado inmaterial	36.428	324.480	288.052	n/s
RESULTADO NETO	(1.255.783)	31.971	1.287.754	n/s
Resultados extraordinarios	802.151	709.885	(92.266)	(11,5)
RESULTADO DEL EJERCICIO	(453.632)	741.856	1.195.488	n/s

Importes en euros.

Fuente: Cuentas anuales presentadas por la ATM.

Nota (*): La Cuenta de pérdidas y ganancias presentada por la ATM no recoge las columnas de variaciones, que la Sindicatura ha añadido a fin de facilitar los seguimientos de los comentarios de fiscalización.

Los Ingresos de explotación presentan, entre el ejercicio 2002 y el 2003, un incremento de 54,62 M€ (+10,5%), mientras que el incremento de los Gastos de explotación ha sido de 52,06 M€ (+10%). Esto ha generado un incremento interanual del margen bruto de 2,57 M€, que ha permitido pasar de un margen bruto negativo en el ejercicio 2002 a uno positivo en el ejercicio 2003 por valor de 2,13 M€.

El incremento de los Ingresos de explotación se concentra en los conceptos de ventas por servicios, que recoge los ingresos de la venta de títulos integrados de transporte del sistema tarifario integrado, y de Ingresos por transferencia de comunidad autónoma, que recoge las aportaciones de la Generalidad de Cataluña para la ejecución de las obras del Trambaix. Además de los dos conceptos mencionados, en los epígrafes posteriores también se analizan los otros conceptos de ingreso que presentan importes significativos (Transferencias de la Administración General del Estado, Transferencias de comunidad autónoma y Transferencias de entidades locales) que corresponden a ingresos específicamente relacionados con el contrato-programa.

El incremento de los Gastos de explotación se concentra en los conceptos de Trabajos realizados por otras empresas, que incluye los principales gastos por pagos a los operadores por el servicio de transporte público de viajeros del sistema tarifario integrado, y Transferencias de capital a empresas privadas, que recoge el pago a TM, SA, adjudicataria de las obras del Trambaix. Además de los dos conceptos mencionados, en los epígrafes posteriores también se analizan otros conceptos de gasto, por los importes significativos que recogen con relación a gastos específicamente relacionados con el contrato-programa (Transferencias a operadores públicos, Transferencias a entidades locales y Transferencias corrientes a empresas privadas), o bien por otros aspectos que se deben señalar.

El gasto por Amortizaciones y provisiones presenta un incremento respecto al ejercicio 2002 que, por su importancia, se analiza en el epígrafe 2.4.3.

En el ejercicio 2003 surgen Gastos financieros, por la formalización y disposición de las pólizas de crédito analizadas en el epígrafe 2.3.7.3. Los Ingresos financieros disminuyen por el control de tesorería que, de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.3, hace disminuir el saldo de la cuenta de Bancos e instituciones de crédito.

Hay que señalar que la presentación de los Ingresos financieros dentro de los Ingresos de explotación, cuando los Gastos financieros se presentan de forma diferenciada de los Gastos de explotación, representa una falta de homogeneidad que afecta al margen bruto y que se debería corregir. Por lo tanto, se deberían presentar los Ingresos financieros separadamente de los de explotación y, junto con los Gastos financieros, generar un resultado financiero diferenciado del margen bruto o resultado de explotación.

En cuanto al Resultado extraordinario, se observa que se mantiene en niveles no demasiado diferentes de los del ejercicio 2002. En el año 2003 casi la totalidad del Resultado extraordinario corresponde a ingresos extraordinarios que, de acuerdo con

lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.6, son la parte de Subvenciones de capital de la Administración General del Estado y de la Generalidad de Cataluña que ha sido traspasada a resultado en el ejercicio, por 0,72 M€.

2.4.1. Ingresos de explotación

Los principales conceptos de ingresos que seguidamente se analizan hacen referencia a las tres principales áreas de actuación de la ATM durante el año 2003: el sistema tarifario integrado, las obras del Trambaix y el contrato-programa.

2.4.1.1. Ventas por servicios

El total de 291,95 M€ de Ventas por servicios de 2003 corresponde a los ingresos del sistema tarifario integrado por un total de 291,72 M€, ya sea por la venta de títulos integrados, 273,31 M€, o bien por la repercusión de gastos de gestión de la ATM a los operadores, 18,41 M€. Además es necesario hacer constar otros ingresos por la venta de cuñas informativas por 0,22 M€.⁵ Respecto de estos conceptos hay que hacer los siguientes comentarios:

- **Venta de títulos integrados:** La venta mediante los operadores del sistema tarifario integrado se hace principalmente en las estaciones de los operadores ferroviarios (FMB, FGC y Cercanías RENFE) aunque también existen puntos de venta en estaciones de autobuses y en oficinas de atención al usuario de las diferentes empresas de transporte. La venta por medio de comercializadores del sistema tarifario integrado (La Caixa-Servicaixa, Caja de Cataluña, Logista, SA y Comercial de Servicios y Quinielas, SL) permite al usuario la adquisición de los títulos integrados en cajas de ahorros, en estancos y en puntos de venta de quinielas.

Las ventas de 2003 han supuesto una recaudación de 271,89 M€ (la diferencia hasta los 273,31 M€ corresponden a regularizaciones contables procedentes del ejercicio 2002). Esta recaudación supone un incremento del 11,2% respecto de la de 2002 y del 33,3% respecto de la de 2001 (año en el que se puso en marcha el sistema tarifario integrado). Estos ingresos proceden de un total de títulos integrados vendidos de 36.443.513 en el año 2003, 34.462.504 en el año 2002 y 31.660.888 títulos en el año 2001.

5. Para la venta de cuñas publicitarias la ATM gestiona el Centro de información TransMet para proporcionar información en tiempo real haciendo uso de los medios de comunicación. Junto con la emisión de información se emiten ciertas cuñas informativo-publicitarias de las empresas operadoras del transporte que la ATM adquiere a las diferentes emisoras radiofónicas y que después, mediante convenios entre la ATM y cada uno de los operadores, ATM factura a los operadores. Durante el año 2003 estos ingresos han sido de 0,22 M€ (TB, 73.800 €; FMB, 73.800 €; FGC, 41.000 € y Cercanías RENFE, 32.800 €). La comparación de estos ingresos por venta de cuñas con los gastos que la adquisición de estas suponen a la ATM genera una diferencia de 85.000 €, de pérdida para la ATM en esta actuación.

Seguidamente se presenta el detalle de la recaudación del ejercicio 2003 por operadores y/o comercializadores y se recoge el porcentaje que cada uno de ellos representa sobre el total de la recaudación.

Operador o comercializador	Recaudación	%
FMB	156.136	57,4
FGC	33.390	12,3
RENFE	27.561	10,1
Logista, SA	19.973	7,4
Comercial de Servicios y Quinielas, SL	11.589	4,3
La Caixa – Servicaixa	8.913	3,3
TB	6.823	2,5
TUSGSAL	3.143	1,2
Caja de Cataluña	1.630	0,6
ATM (1)	808	0,3
Empresa Sagalés, SA	621	0,2
La Hispano Igualadina, SA	617	0,2
Soler i Sauret, SA	322	0,1
Transports Públics, SA	175	0,1
Asistencia y Servicios, SL	76	n/s
Transports Municipals d'Egara, SA	56	n/s
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	33	n/s
Bus Castellví, SA	20	n/s
Total recaudación 2003	271.886	100,0

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos del Informe de ventas de la Cámara del STI de la ATM.

Nota (1): La propia ATM aparece como "vendedora de títulos" dado que en el año 2003 se han llevado a cabo ciertos eventos en Barcelona (Campeonato mundial de natación, Juegos de policías y bomberos) con relación a los cuales la ATM ha suministrado títulos a las correspondientes entidades organizadoras después de haber formalizado con estas los correspondientes convenios.

- **Repercusión de gastos a los operadores:** De acuerdo con los convenios firmados con operadores y comercializadores, la ATM, desde la puesta en marcha del sistema tarifario integrado es titular de los ingresos por venta de títulos integrados y se hace cargo de liquidarlos asignándolos a los operadores en función de los viajeros transportados según el sistema de validaciones y, a la vez, retiene ciertos porcentajes sobre el asignado a cada operador en concepto de repercusión de los gastos de gestión del sistema tarifario integrado.

El total de gastos de gestión del sistema tarifario integrado que la ATM ha repercutido y que, por lo tanto, ha contabilizado como ingreso durante el año 2003 ha sido de 18,41 M€. Este importe incluye ciertas regularizaciones referentes al ejercicio 2002 pero la repercusión de gastos ha representado en el ejercicio 2003 un 6,3% del total de la recaudación. De este porcentaje, el 4,5% corresponde a la repercusión de los gastos soportados por la ATM y que representan gastos directos del sistema tarifario integrado (adquisición de papel o bobinas para títulos, edición de títulos, comisiones de comercialización, encuestas,

comunicación, etc.) mientras que el 1,8% restante representa ingresos para financiar los gastos generales de la ATM.

2.4.1.2. Ingresos por transferencia de comunidad autónoma

El total de 22,63 M€ de los ingresos por transferencia de comunidad autónoma corresponde a las aportaciones que la Generalidad de Cataluña hace a la ATM para la financiación específica de dos actuaciones concretas: inversiones en el servicio de venta y validación y ejecución de las obras del Trambaix.

En cuanto a la imputación como ingreso en la Cuenta de pérdidas y ganancias de 0,41 M€ de los fondos procedentes de la Generalidad de Cataluña para inversiones en el servicio de venta y validación, ya ha sido analizada de forma específica en el epígrafe 2.3.6 al analizar las Subvenciones de capital.

El resto, y principal parte de estos ingresos, 22,22 M€, corresponde a la transferencia de la Generalidad de Cataluña correspondiente a la primera anualidad aportada a la ATM para la financiación de parte de la inversión del Trambaix. En lo que a esta inversión se refiere, hay que señalar que en el epígrafe 5.1 se hace un análisis y seguimiento específicos.⁶ Del total de 225,94 M€ a recibir por este concepto, la primera anualidad recibida ha sido la correspondiente al ejercicio 2003 y ha supuesto la imputación como ingresos por 22,22 M€ (véase la contrapartida como gasto en el epígrafe 2.4.2.2).

2.4.1.3. Transferencias de la Administración General del Estado, comunidad autónoma y entidades locales

Los ingresos por los conceptos Transferencias de la Administración General del Estado, comunidad autónoma y entidades locales hacen referencia a aquellos ingresos a recibir con relación al contrato-programa y en el año 2003 han sido de 258,79 M€, según el siguiente detalle:

6. La Generalidad de Cataluña y la Entidad Metropolitana del Transporte, como titulares de las correspondientes competencias administrativas con relación a la planificación, ordenación y adjudicación de la concesión relacionadas con el proyecto del sistema tranviario del Trambaix delegaron en la ATM, en julio de 1998, las competencias así como las obligaciones económicas que se pudieran derivar. De acuerdo con esto, en abril de 2000 la ATM adjudicó la redacción del proyecto, la construcción y la explotación del Trambaix a TM, SA por un total de 217,33 M€. Para financiar parte de dicho coste total, la Generalidad de Cataluña, mediante Acuerdo de Gobierno de 31 de julio de 2000, autorizó al DPTOP a realizar gastos con alcance plurianual entre 2003 y 2015 que aportará a la ATM por un total de 225,94 M€ de los que 155,22 M€ corresponden a la financiación del coste de la inversión y 70,72 M€ al coste financiero por aplazamiento en el pago.

	Importes
Transferencias Administración General del Estado	94.730
Transferencias comunidad autónoma	82.790
Transferencias entidades locales	81.273
Total Transferencias contrato-programa	258.793

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de las Cuentas anuales 2003 de la ATM.

Estos ingresos corresponden a los importes que las diferentes administraciones han previsto en sus presupuestos para el ejercicio 2003 como aquellos a transferir a la ATM en concepto de contrato-programa, aunque el correspondiente contrato-programa no haya sido firmado hasta diciembre de 2004 (véase el análisis correspondiente en el epígrafe 2.5). El total de los importes previstos por las diferentes administraciones en sus respectivos presupuestos para el año 2003 ha sido el siguiente:

	Importes
Transfer. presup. Administración General del Estado	94.211
Transfer. presup. Generalidad de Cataluña	84.331
Transfer. presup. Ayuntamiento de Barcelona	49.510
Transfer. presup. Entidad Metropolitana del Transporte	32.186
Total transf. para ATM en presupuestos administraciones	260.238

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según los presupuestos de las diferentes administraciones.

La diferencia de 1,45 M€ entre el total imputado por la ATM por este concepto de ingresos en su Cuenta de pérdidas y ganancias, 258,79 M€, y el total de los ingresos presupuestados por las diferentes administraciones públicas, 260,24 M€, corresponde a la correcta regularización de las periodificaciones de ingresos adelantados y diferidos a final de los ejercicios 2002 y 2003, así como con los de ciertas imputaciones como ingresos extraordinarios.

Estos ingresos presupuestados a cuenta del contrato-programa han sido los que han financiado los gastos de los diferentes operadores y otros gastos de la ATM relacionados con el contrato-programa y se analizan en el epígrafe 2.4.2.3.

2.4.2. Ingresos de explotación

El análisis de los Gastos de explotación se centra en los conceptos con los importes más significativos y, del mismo modo que ha sucedido para los Ingresos de explotación, los conceptos que concentran la mayor parte del gasto hacen referencia a las tres principales áreas de actuación de la ATM durante el año 2003: el sistema tarifario integrado, las obras del Trambaix y el contrato-programa. Adicionalmente se analizan otras tipologías de gasto que en el año

2003 presentan importes poco significativos pero que se ha considerado que, por el concepto que recogen o bien por ciertos aspectos de tipo legal que suponen, requieren ciertas observaciones.

2.4.2.1. Trabajos realizados por otras empresas

En el ejercicio 2003 el gasto en concepto de Trabajos realizados por otras empresas ha sido de 289,32 M€, importe que supone un incremento aproximado del 12% respecto del ejercicio 2002. De este importe, 264,78 M€, (92% del total) corresponde al gasto por servicio de transporte integrado por los importes que la ATM liquida mensualmente con los operadores del sistema tarifario integrado en función de los volúmenes de viajeros transportados por cada uno de ellos y teniendo en cuenta la intermodalidad de los trayectos.⁷

Las validaciones totales efectuadas con títulos integrados durante el año 2003 han sido de 582.711.266, cifra que representa un incremento del 5,6% respecto de las validaciones del ejercicio 2002 y del 26,2% respecto de las validaciones de 2001 (año en el que se puso en marcha el sistema tarifario integrado).

Los ingresos a distribuir en el año 2003 procedentes de la recaudación del mismo ejercicio han sido, de acuerdo con el análisis de ingresos del epígrafe 2.4.1.1, de 271,89 M€. A este importe se han añadido regularizaciones y provisiones de fondos de 2002 distribuidas en el año 2003 que han incrementado el total a distribuir hasta 275,22 M€. El total de estos ingresos debe hacer frente al gasto por servicio de transporte que ha sido de 264,78 M€, así como a 10,44 M€ por otros gastos varios del sistema tarifario integrado y por la provisión de fondos de final del ejercicio 2003. Así, el total distribuido por la Cámara de Distribución de los Ingresos en el ejercicio 2003 con relación al servicio de transporte ha sido de 264,78 M€ según el siguiente detalle:

7. Para poder llevar a cabo las liquidaciones, los sistemas de control de validaciones de los títulos integrados representan la base sobre la que mensualmente se produce la asignación o distribución a cada operador integrado de una parte de los ingresos de la ATM por venta de títulos. Así, lo recaudado por venta de títulos integrados es la fuente de ingresos con la que la ATM debe hacer frente a los gastos por el servicio de transporte efectuado por los operadores.

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 4/2006

Operador	Importe de la distribución	%
FMB	120.271	45,4
TB	55.340	20,9
RENFE	31.533	11,9
FGC	30.143	11,4
TUSGSAL	7.867	3,0
Mohn, SL	2.842	1,1
Martí Renom, SA (Grupo Sarbus)	1.799	0,7
Rosanbus, SL	1.641	0,6
La Hispano Igualadina, SA	1.445	0,6
Oliveras, SA	1.315	0,5
Empresa Casas, SA	1.133	0,4
Ferrocarriles y Transportes, SA	1.130	0,4
Soler i Sauret, SA	1.122	0,4
Empresa Sagalés, SA	1.095	0,4
Transports Urbans de Sabadell, SCCL	871	0,3
Empresa Plana, SL	521	0,2
AUTHOSA-Autobuses Horta, SA	507	0,2
Transports Municipals d'Egara, SA	501	0,2
Asistencia y Servicios, SL	466	0,2
Cintoi Bus, SL	328	0,1
La Vallesana, SA (Grupo Sarbus)	325	0,1
Autocares R. Font, SA	315	0,1
Otros (27 operadores inferiores a 0,3 M€)	2.273	0,9
Total	264.783	100,0

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del Informe "STI, Cierre año 2003".

Formando parte de los Trabajos realizados por otras empresas en el ejercicio 2003 existen otros gastos referentes al sistema tarifario integrado diferentes de los anteriormente analizados. Así, hay que destacar los siguientes:

- Gastos por comisiones de comercialización de los títulos por 11,60 M€;
- Gastos referentes a la tasa de seguridad de RENFE que, para un correcta homogeneización, se ha extendido al resto de operadores del sistema tarifario integrado bajo el nombre de incentivo de seguridad, y que han supuesto un total de 9,81 M€.⁸
- Gastos en concepto de diseño, elaboración y edición de los títulos integrados o de folletos y planos de las redes de transporte público, etc. por 1,01 M€.

8. El gasto por tasa o incentivo de seguridad representa un componente más de gasto de servicio de transporte pero la ATM la diferencia para tener un mayor control. El importe de la tasa o incentivo, que está incorporado en el precio de venta de los títulos del sistema tarifario integrado, tiene como finalidad hacer frente a los costes de servicios de inspección, vigilancia y control de acceso de viajeros y equipajes en estaciones y recintos.

2.4.2.2. Transferencias de capital a empresas privadas

Del total de 23,29 M€ que en el año 2003 se incluye en este concepto de gasto, la mayor parte, 22,22 M€, corresponde al pago a TM, SA, adjudicataria de las obras del Trambaix. Este gasto corresponde a la contrapartida de la primera anualidad que, de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.4.1.2, la ATM imputa como ingreso por la financiación de la Generalidad de Cataluña, a dicho sistema tranviario.

Es preciso señalar que el Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 31 de julio de 2000, que determina las aportaciones que hará la Generalidad de Cataluña para la financiación del Trambaix, hace referencia a los importes a aportar por el DPTOP a la ATM como subvención de capital finalista. Aun así, la ATM imputa como ingreso y como gasto en la Cuenta de pérdidas y ganancias dicha anualidad. Es necesario entender esta imputación como correcta ya que el consorcio, aun habiendo llevado a cabo las labores de planificación, ordenación y adjudicación del Trambaix por delegación de competencias de la Generalidad de Cataluña y de la Entidad Metropolitana del Transporte, únicamente actúa como intermediario en el cobro procedente del DPTOP y en el pago a TM, SA.

Además de los gastos por la imputación de dicha anualidad referente al Trambaix, dentro de los gastos por Transferencias de capital a empresas privadas, es preciso hacer constar los referentes a las subvenciones concedidas a operadores por un total de 0,41 M€ que, de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.6, tienen como finalidad que los mismos operadores lleven a cabo inversiones referentes al servicio de venta y validación.

2.4.2.3. Transferencias a operadores públicos, entidades locales y empresas privadas

Los gastos por estos conceptos recogen las aportaciones que la ATM debe hacer a los diferentes operadores para hacer frente a aquellas necesidades a financiar mediante recursos de contrato-programa. En el año 2003 estos gastos han sido de 255,40 M€, según el siguiente detalle:

	Importes
Transferencias a operadores públicos	203.215
Transferencias a entidades locales	34.425
Transferencias a empresas privadas	17.761
Total Transferencias contrato-programa	255.401

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de las Cuentas anuales 2003 de la ATM.

Los ingresos o recursos de contrato-programa que financian estos gastos han sido analizados en el epígrafe 2.4.1.3 y tienen como finalidad cubrir las necesidades de los operadores referentes a paliar déficits de explotación, a amortizar el endeudamiento y a financiar las inversiones de mantenimiento.

Seguidamente presentamos el detalle de los gastos por transferencias según el operador destinatario. Es preciso hacer constar que en el siguiente detalle no se incluyen los gastos de TMB y FGC que la ATM ha financiado de forma provisional mediante las aportaciones hechas como Entregas en ejecución de operaciones por un acumulado a 31 de diciembre de 2003 de 75,30 M€, de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.3.

	Importes
TMB	163.445
FGC	39.770
Entidad Metropolitana del Transporte	34.426
Ejecución ATM	19.631
Total Transferencias contrato-programa	257.272

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de la Memoria 2003 de la ATM.

Respecto de los dos cuadros de detalle anteriores se observa que la suma de transferencias a TMB y a FGC corresponde al total de Transferencias a operadores públicos, mientras que las Transferencias a entidades locales corresponden a las transferencias a la Entidad Metropolitana del Transporte, como entidad aglutinadora de los servicios de transporte público interurbano de superficie en el ámbito geográfico de los dieciocho municipios que la conforman.

La diferencia entre los totales de los dos cuadros anteriores se corresponde con la existente entre el concepto de Transferencias a empresas privadas ⁹ y la partida llamada Ejecución ATM. Esta diferencia tiene que ver con el hecho de que la Ejecución ATM incluye un conjunto de gastos a financiar con recursos de contrato-programa que no son en su totalidad gastos por transferencias sino otras tipologías de gasto de la ATM que han sido imputados en otras cuentas de gasto como las cuentas de gasto financiero o las de aportaciones de capital a empresas privadas. Además, la partida Ejecución ATM no incluye la correspondiente regularización de periodificaciones de final de año por un total neto de 1,50 M€, ya que se trata de una partida de control de tipo presupuestario, mientras que el concepto de la Cuenta de pérdidas y ganancias, Transferencias a empresas privadas, del primero de los dos cuadros sí recoge dicha regularización.

9. El total de 17,76 M€ de Transferencias a empresas privadas recoge, básicamente, 16,26 M€ por compensaciones a los operadores integrados (concepto ya analizado en el epígrafe 2.3.8.1). En 2003 las compensaciones de tipo general han supuesto un gasto de 13,16 M€, mientras que las compensaciones específicamente referentes a baja ocupación o servicios nocturnos han generado un gasto de 3,10 M€.

2.4.2.4. Otros gastos de explotación

Del análisis del resto de Gastos de explotación diferentes de los señalados en los tres epígrafes anteriores, hay que hacer referencia a otras tipologías que no presentan importes demasiado significativos pero que, por el concepto que recogen o por ciertos aspectos de tipo legal que suponen, requieren ciertas observaciones.

- Gastos de personal: Los diferentes conceptos de la Cuenta de pérdidas y ganancias y los respectivos importes de gasto que componen el total de los gastos de personal para el ejercicio 2003 son los siguientes:

	Importes
Sueldos y salarios (1)	1.326
Indemnizaciones por razón de servicio (2)	70
Cotizaciones sociales a cargo de la entidad	289
Otros gastos sociales (3)	24
Total Gastos de personal	1.709

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según Cuentas anuales 2003 de la ATM.

Notas:

- (1) La plantilla a 31 de diciembre de 2003 era de 32 personas, una de las cuales estaba adscrita a la ATM procedente de TMB. De acuerdo con el convenio ATM-TMB, el gasto que esta persona representa para la ATM no está dentro de los gastos por sueldos y salarios de los Gastos de personal sino como Trabajos realizados por otras empresas por unos 52.000 €.
- (2) Las Indemnizaciones por razón de servicio son gastos por dietas y locomoción (avión, taxi, alquiler de coche).
- (3) Los Otros gastos sociales son gastos por formación y cursos de perfeccionamiento.

Del análisis de los Gastos de personal es preciso señalar que el incremento de los sueldos y salarios en el año 2003 respecto al ejercicio 2002 supera el 2% establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña y llega a un 3,1%. Esto ha sido así ya que en el Acuerdo de 26 de julio firmado entre los representantes de la ATM y los delegados de personal de dicha entidad se previeron para 2003 los siguientes incrementos:

- El 2% previsto en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para 2003.
- Un incremento adicional del 0,5% de acuerdo con lo establecido en el Convenio colectivo de trabajo del sector de oficinas y despachos para el período 2000-2003.
- Un nuevo incremento que ha resultado ser del 0,6%, como consecuencia del acuerdo entre los representantes del ATM y los delegados de personal por el que, si el IPC interanual de Cataluña de diciembre de 2003 superaba el incremento resultante mencionado en los dos puntos anteriores, se regularizaría la diferencia con efectos desde el 1 de enero de 2003.

El incremento del 1,1% por encima del 2% contraviene el límite máximo de aumento de la masa salarial establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad para 2003.

- Arrendamientos: El gasto total de 2003 de 0,12 M€ corresponde al gasto por el alquiler de la sede social de la ATM en la calle Muntaner, 315-321, según contrato de alquiler firmado el 24 de julio de 2000 y las posteriores revisiones del coste. En el año 2000 el alquiler mensual previsto en el contrato era de 9.015 €/mes. Las diversas revisiones anuales han llevado a un alquiler mensual que, desde agosto de 2003, es de 10.059 €/mes.

El contrato de alquiler ya preveía, en el apartado de manifestaciones, que las partes eran conscientes de que la calificación urbanística de la zona en que se encuentra ubicada la finca no admitía el uso de oficinas y que era necesario incoar expediente administrativo que se debía solicitar al Ayuntamiento de Barcelona para proceder a la correspondiente regularización urbanística dentro del Plan especial de equipamiento en la calle Muntaner, 315-321. El Ayuntamiento de Barcelona, en Acuerdo de su Plenario de 21 de septiembre de 2000, aprueba definitivamente dicho Plan especial con una reserva singular a favor de la ATM por la que se permite el uso de la finca como oficinas mientras sea ocupada por la ATM. Ante esto, el 23 de marzo de 2001 los propietarios presentan recurso ante la Sala Contencioso-Administrativa de Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el que impugnan dicho Acuerdo del Plenario del Ayuntamiento de Barcelona, básicamente, en cuanto a la reserva singular a favor de la ATM.

La sentencia referente a dicho recurso no se ha producido hasta el 4 de junio de 2004 y, en lo que respecta a la reserva singular del uso como oficinas, resuelve declarándola nula y sin efecto. Así, aunque la sentencia no admite la reserva de dispensa para la ATM y no entra sobre el fondo del asunto (el uso de la finca como oficinas), la ATM sigue haciendo uso de la finca. Por su parte, los propietarios querrían mantener este uso de la finca como oficinas independientemente de que la ATM sea o no el inquilino. Ante esta situación, la potestad de iniciar actuaciones correspondería en todo caso al Ayuntamiento de Barcelona y en el momento de la realización de este Informe la Sindicatura no tiene constancia de que haya tomado ninguna iniciativa.

Por otro lado, el 20 de noviembre de 2003, a petición del delegado de prevención de los representantes de los trabajadores de la ATM, se produjo una inspección de trabajo en la sede de la ATM por parte de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Como consecuencia de esta inspección, la correspondiente acta de diligencias remarcó deficiencias en la segunda planta del edificio con relación a los espacios de trabajo, a la escalera de acceso a la planta y a las vías de circulación. A resultas de esta diligencia se requirió a los representantes de la ATM que comparecieran en las oficinas de la Inspección Provincial de Trabajo de Barcelona el 1 de diciembre de 2003. El acta de diligencias de la comparecencia requiere

que la ATM, en un plazo de tres meses, adopte las medidas necesarias para resolver las deficiencias detectadas y cumplir así la legislación vigente, concretamente el Real decreto 486/1997, de 14 de abril, de seguridad y salud en los puestos de trabajo.

A consecuencia de esto, la ATM encomendó un informe a un gabinete de arquitectos y, junto con un proyecto de adaptación de la sede, lo presentó en febrero de 2004 tanto al Ayuntamiento de Barcelona como a la Inspección de Trabajo. Hay que señalar que, posteriormente, el 30 de junio de 2004 se produce una nueva visita de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social a la sede de la ATM que toma en consideración la manifestación de los representantes de la ATM conforme se producirá un traslado de parte de la plantilla a otro local cercano a la sede de la ATM y requiere que los representantes de la ATM y los representantes de sus trabajadores le comuniquen el traslado. El traslado se produce el 9 de julio de 2004 y el comunicado a la Inspección, firmado por ambas partes, es de fecha 22 de julio de 2004.

- Reparaciones y conservación y Comunicaciones: Al realizar el análisis de estas dos tipologías de gasto se han detectado determinados errores, ya sea por incorrecta imputación temporal o por falta de periodificación. Así, aunque los errores corresponden a importes muy poco significativos, es necesario hacer constar que determinados gastos por conservación y mantenimiento de equipos informáticos del ejercicio 2002 han sido imputados como gasto en 2003, mientras que determinados gastos de comunicaciones por telefonía básica, móviles y centralita, de los meses de noviembre y diciembre de 2002 han sido contabilizados en 2003 y los de los mismos meses, pero de 2003, se han contabilizado en 2004.

Se debe hacer constar que los importantes incrementos que estos dos conceptos de gasto experimentan en 2003 respecto de 2002 se explican porque en el ejercicio 2003 se ha puesto definitiva y totalmente en marcha el programa sistema de ayuda a la explotación, hecho que genera mayores y nuevos gastos de conservación así como por consumos en telefonía y en Internet.

- Seguros: Este gasto presenta en el año 2003 un total de 43.590 € y, además de la prima de seguros de las oficinas, incluye principalmente un total de 39.990 €, de los cuales 30.980 € corresponden al gasto por tiques restaurante y 9.010 € a gastos por la póliza de seguro de vida para el personal y por la valoración médica del personal. Estos últimos conceptos no se deberían haber incluido dentro de las cuentas de Seguros sino de Gastos de personal.

2.4.3. Gastos por Amortizaciones y provisiones

El gasto anual por Amortizaciones y provisiones presenta una evolución poco razonable entre los ejercicios 2002 y 2003 que se debe mencionar y que hace referencia, concretamente, al gasto referente a la Amortización del inmovilizado inmaterial. Así, se observa un importante incremento de la dotación en la Amortización del inmovilizado inmaterial que pasa de 36.430 € en el ejercicio 2002 a 0,32 M€ en el ejercicio 2003, sin que este incremento venga acompañado de un incremento similar en las cuentas del activo de Inmovilizado inmaterial.

Todo esto se explica por el hecho de que las adquisiciones de *software* referentes al sistema de información geográfica (SIG) activadas desde el ejercicio 2000 hasta el 2002 por 0,72 M€ representan una globalidad de sistema que no ha sido finalizado hasta finales de 2002 y no ha sido hasta el ejercicio 2003 cuando se ha iniciado la amortización. Con relación a esto, la Sindicatura entiende que hasta el año 2002 se debería haber imputado este *software* como inmovilizado en curso.

2.5. HECHOS POSTERIORES: FIRMA DEL CONTRATO-PROGRAMA 2002-2004

Además del seguimiento de las actuaciones de la ATM relacionadas con el Trambaix, el Trambesòs y con la operación de contratación para el suministro y mantenimiento de unidades de tren para FMB, actuaciones que se analizan en el capítulo 5 de este Informe, seguidamente se analiza, como principal hecho posterior, la firma del contrato-programa 2002-2004.

La situación de falta de formalización del contrato-programa 2002-2005 dio lugar a una incertidumbre tanto en el informe de auditoría de GTACSA como en el Informe 5/2004 de esta Sindicatura de Cuentas, ambos referentes al ejercicio 2002. Esta incertidumbre se mantiene de acuerdo con lo que se ha analizado en el epígrafe 2.3.3 para el ejercicio 2003 con relación a las entregas que la ATM ha adelantado de forma provisional a los operadores esperando que la firma del contrato-programa con la Administración General del Estado y con las administraciones cubra todas estas entregas. La ATM, a fin de hacer frente a estas entregas, formalizó unas líneas de crédito como operaciones de tesorería y dispuso de ellas, según lo analizado en el epígrafe 2.3.7.3.

El contrato programa 2002-2004 (el alcance finalmente ha sido reducido en un año) ha sido firmado el 13 de diciembre de 2004, lo que representa un hecho posterior a señalar con relación al cierre del ejercicio 2003. El contrato-programa 2002-2004 incluye una previsión de importes, tanto de orígenes de recursos como de necesidades a financiar, que es preciso entender que será muy aproximada a los importes definitivos ya que la fecha en la que se formaliza es muy cercana al final del período que cubre. Seguidamente se exponen los principales datos de este contrato-programa.

El siguiente cuadro recoge las necesidades que hay que financiar con recursos del contrato-programa, diferenciadas por operadores o tipología de transporte. Estas necesidades se componen, fundamentalmente, de las necesidades referentes al reequilibrio de la Cuenta de explotación, a las de Inversiones no autofinanciadas, al saneamiento financiero por amortización de deuda, a compensaciones por adhesión al sistema tarifario integrado, a complementos de pensiones en el caso concreto de TMB, etc.

Operador o tipología de transporte	2002	2003	2004	Total
TMB (FMB y TB)	435.018	441.693	480.944	1.357.655
FGC	111.161	115.254	134.852	361.267
Servicio de autobuses EMT (gestión indirecta)	54.597	62.841	77.207	194.645
Servicio de autobuses DGPT (gestión indirecta)	33.213	39.606	41.663	114.482
Trambaix	-	22.219	50.964	73.183
Trambesòs	-	-	27.349	27.349
RENFE	-	-	5.882	5.882
ATM (gastos de funcionamiento e inversión)	338	2.256	4.500	7.094
Total necesidades	634.327	683.869	823.361	2.141.557

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato-programa 2002-2004.

El contrato-programa establece que la totalidad de las anteriores necesidades debe ser financiada, íntegramente, mediante los ingresos tarifarios obtenidos por los operadores y procedentes de los usuarios (ingresos tarifarios propios y los de la participación en títulos integrados de la ATM) y las aportaciones de las diferentes administraciones públicas, según la siguiente previsión:

Origen de los recursos	Total 2002-2004
Ingresos tarifarios:	966.685
TMB (FMB y TB)	688.292
FGC	128.965
Autobuses EMT	79.948
Autobuses DGPT	67.390
Trambaix	1.620
Trambesòs	470
Aportaciones de las administraciones:	1.174.872
Administración General del Estado	380.000
Generalidad de Cataluña	478.842
Ayuntamiento de Barcelona	162.854
Entidad Metropolitana del Transporte	153.176
Total recursos	2.141.557

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato-programa 2002-2004.

Dado que en la práctica los presupuestos aprobados para cada una de las diferentes administraciones públicas para los ejercicios 2002, 2003 y 2004 incorporan unas aportaciones inferiores a las previstas en el anterior cuadro, se han producido unas insuficiencias a las que hay que acumular las correspondientes a la liquidación del anterior contrato-programa que cubría los ejercicios 1998-2001.

Estas insuficiencias han sido las que han llevado a la ATM a adelantar las entregas provisionales que ha financiado con operaciones de tesorería. Dichas insuficiencias totalizan 194,89 M€, y seguidamente se detallan para las diferentes administraciones las correspondientes al período 2002-2004 con desglose de las consignaciones presupuestarias de cada ejercicio respecto de las necesidades y separando las correspondientes a la liquidación del anterior contrato-programa 1998-2001.

	Consignaciones presupuestarias (Presupuestos anuales de las administraciones)				Aportaciones (previsiones CP 2002-2004) (2)	Insuf. 2002-2004 (3) = (2)-(1)	Insuf. 1998- 2001 (4)	Total insuf. (5) = (3) + (4)
	2002	2003 (*)	2004	Total (1)				
Adm. Gral. del Estado	92.364	94.211	115.637	302.212	380.000	77.788	(3.426)	74.362
Generalidad de Cataluña	104.869	131.100	155.776	391.745	478.842	87.097	5.239	92.336
Ayuntamiento de Barcelona	48.014	49.680	52.160	149.854	162.854	13.000	4.326	17.326
Entidad Metropolitana del Transporte	40.895	41.914	60.367	143.176	153.176	10.000	871	10.871
Totales	286.142	316.905	383.940	986.987	1.174.872	187.885	7.010	194.895

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato-programa 2002-2004.

Nota (*): Las consignaciones presupuestarias de las administraciones públicas para el ejercicio 2003 según datos del contrato-programa 2002-2004 totalizan 316,91 M€ y no coinciden con el total de 260,24 M€ detallados en el epígrafe 2.4.1.3, ya que en ese epígrafe solamente recogemos, desde la vertiente contable de la ATM, aquellas consignaciones que las diferentes administraciones aportan al consorcio, mientras que las del contrato-programa incluyen también aquellas que las diferentes administraciones hacen directamente a ciertos operadores, como la Generalidad de Cataluña a FGC o la Entidad Metropolitana del Transporte a TMB en concepto de subvenciones para los títulos sociales.

Así, la ATM ha cubierto provisionalmente parte de las insuficiencias anteriormente detalladas adelantando entregas a cuenta financiadas por operaciones de tesorería que, de acuerdo con lo analizado en los epígrafes 2.3.3 y 2.3.7.3 supusieron que la ATM formalizara líneas de crédito, en el ejercicio 2002, por 35,82 M€ y, en el año 2003, por 86 M€, que, según datos del contrato-programa 2002-2004, se han incrementado y a final del ejercicio 2004 han llegado a los 155,73 m€.

El contrato-programa 2002-2004 establece que el total de las insuficiencias de 194,90 M€ serán canceladas en un plazo de cuatro años (entre 2006 y 2009), mediante la oportuna entrega de fondos a la ATM, según el calendario que seguidamente se detalla:

	2006	2007	2008	2009	Total
Adm. General del Estado	18.590	18.590	18.591	18.591	74.362
Generalidad de Cataluña	23.084	23.084	23.084	23.084	92.336
Ayuntamiento de Barcelona	4.331	4.331	4.332	4.332	17.326
Ent. Metrop. del Transporte	2.717	2.718	2.718	2.718	10.871
Totales	48.722	48.723	48.725	48.725	194.895

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos del contrato-programa 2002-2004.

Nota: Los importes no incorporan el coste financiero de las operaciones financieras que ha debido formalizar la ATM. Este coste financiero se incluirá como más gasto que se financiará con los recursos que las administraciones públicas aportarán de acuerdo con los contratos-programa que abarquen los ejercicios 2006 a 2009.

Como consecuencia del anterior calendario, de principios de 2005, la ATM formaliza con The Royal Bank of Scotland un préstamo a largo plazo de 195 M€ a fin de hacer frente al conjunto de insuficiencias y financiar también con esta operación de endeudamiento la parte de insuficiencias a las que ya había hecho frente mediante operaciones de tesorería a corto plazo. La ATM cancelará este endeudamiento a medida que las administraciones vayan haciendo efectivas las aportaciones entre 2006 y 2009.

Así, la formalización del contrato-programa 2002-2004 soluciona la incertidumbre existente a final de los ejercicios 2002 y 2003, si bien también ha supuesto que la ATM deba asumir temporalmente un endeudamiento por cuenta de las administraciones entre 2006 y 2009 con relación principalmente a las actuaciones del período 2002-2004. Esto mantiene la duda que se generó, junto con la incertidumbre, con relación a una de las funciones básicas para las que fue creada la ATM y que, mencionada en el punto 3 del epígrafe 1.2.3, hace referencia al hecho de que la ATM ejerce la función de rótula financiera del sistema de transporte público colectivo. La duda en el cumplimiento de dicha función se mantiene cuando para actuar de rótula financiera entre las administraciones y los operadores la ATM se ve obligada a incorporar, como nuevo actor, a las entidades financieras, primero únicamente mediante operaciones de tesorería y, posteriormente, ya con endeudamiento a largo plazo.

3. FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA

De acuerdo con lo establecido en el artículo 7.1 del Reglamento de régimen interior de la ATM, el consorcio publicó un resumen por capítulos del presupuesto aprobado por el Consejo de Administración, en el DOGC núm. 3804 de 21 de enero de 2003. El presupuesto publicado presenta un total de 551,67 M€ tanto en el estado de Gastos como en el de Ingresos.

A continuación se muestra la liquidación del presupuesto del ejercicio 2003 presentada por la ATM.

Liquidación del presupuesto 2003

	Consignación inicial (1)	Modificaciones (2)	Consignación definitiva (3) = (1) + (2)	Derechos reconocidos (4)	Derechos recaudados (5)	Pendiente de cobro (6) = (4) - (5)	Estado de ejecución (7) = (3) - (4)	% (8) = (4)/(3)
3. Tasas y otros ingresos	259.210.000	32.724.593	291.934.593	291.960.310	291.943.910	16.400	(25.717)	100,0
4. Transferencias corrientes	270.237.959	(*)(10.000.000)	260.237.959	260.806.909	238.070.484	22.736.425	(568.950)	100,2
5. Ingresos patrimoniales	0	0	0	118.218	118.218	0	(118.218)	-
7. Transferencias de capital	22.219.417	0	22.219.417	22.219.417	22.219.417	0	0	100,0
6. Enajenación de inv. reales	0	0	0	390	300	90	(390)	-
8. Remanente de tes. fin. IRC	0	14.235.783	14.235.783	0	0	0	14.235.783	0,0
Total ingresos	551.667.376	36.960.376	588.627.752	575.105.244	552.352.329	22.752.915	13.522.508	97,7
	Consignación inicial (1)	Modificaciones (2)	Consignación definitiva (3) = (1) + (2)	Obligaciones reconocidas (4)	Obligaciones pagadas (5)	Pendiente de pago (6) = (4) - (5)	Estado de ejecución (7) = (3) - (4)	% (8) = (4)/(3)
1. Personal	1.821.798	0	1.821.798	1.685.897	1.659.909	25.988	135.901	92,5
2. Compra bienes y servicios	258.028.689	36.127.513	294.156.202	291.392.677	290.328.129	1.064.547	2.763.525	99,1
3. Gastos financieros	2.173.117	(152.300)	2.020.817	914.677	914.677	0	1.106.140	45,3
4. Transferencias corrientes	265.475.605	(*) (10.000.000)	255.475.605	253.900.848	222.996.991	30.903.857	1.574.757	99,4
6. Inversiones	684.396	4.757.814	5.442.210	3.300.227	2.857.662	442.565	2.141.983	60,6
7. Transferencias capital	23.483.771	6.197.350	29.681.121	23.294.172	23.252.011	42.161	6.386.949	78,5
8. Activos financieros	0	30.000	30.000	30.000	30.000	0	0	100,0
Total gastos	551.667.376	36.960.377	588.627.753	574.518.498	542.039.379	32.479.119	14.109.255	97,6

Importes en euros.

Fuente: Liquidación presentada por la ATM una vez incorporada la corrección que se menciona en la nota siguiente.

(*): La Liquidación presupuestaria adjunta ha sido previamente corregida por la Sindicatura de Cuentas ya que la presentada por la ATM recogía un error de presentación. Así, la ATM mostraba los importes de las modificaciones de los capítulos 4, tanto de ingresos como de gastos, con signo positivo cuando estas deberían mostrarse con signo negativo. Por eso, la ATM presentaba, como consecuencia de las sumas verticales, unos importes de las modificaciones de ingresos y de gastos, incorrectos por 56,96 M€. En cambio, a pesar del error en el signo de dichas modificaciones, las consignaciones definitivas del capítulo 4, tanto de ingresos como de gastos, presentaban los importes correctos.

De la liquidación presupuestaria se desprende un Resultado presupuestario positivo de 0,59 M€, como consecuencia de los mayores Derechos reconocidos que Obligaciones reconocidas. La ATM presenta, además, el Resultado presupuestario ajustado, también positivo por 1,34 M€, consecuencia de los siguientes ajustes:

	Importes
Resultado presupuestario	587
Gastos financiados con remanentes líquidos de tesorería	7.211
Desviaciones positivas de financiación	(6.461)
Resultado presupuestario ajustado	1.337

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de las Cuentas anuales de 2003 de la ATM.

Respecto de los dos ajustes anteriormente detallados hay que hacer los siguientes comentarios:

- El ajuste positivo de 7,21 M€ corresponde a aquellos gastos por obligaciones reconocidas en 2003 pero financiados con derechos ya reconocidos en ejercicios anteriores. Por eso, el gasto que han financiado, finalmente en 2003, supone en este ejercicio este ajuste positivo.
- El ajuste negativo de 6,46 M€ corresponde a ingresos por derechos reconocidos en 2003, principalmente por aportaciones de diferentes administraciones con relación a las cuales no se ha producido todavía la correspondiente obligación reconocida. Así, al ser recursos con financiación afectada, no suponen realmente superávit y de ahí que representen un ajuste negativo.

Para la fiscalización de la Liquidación presupuestaria se han conciliado los importes liquidados (Derechos reconocidos y Obligaciones reconocidas) con el de los ingresos y gastos de la Cuenta de pérdidas y ganancias o bien con la variación de determinadas cuentas del Balance. También se han conciliado las columnas del Pendiente de cobro y del Pendiente de pago con las correspondientes cuentas de activo y de pasivo en el Balance. El resultado de esta comprobación ha sido satisfactorio.

Posteriormente la fiscalización de la liquidación del presupuesto se ha centrado en dos aspectos: el análisis de las modificaciones del presupuesto inicial que generan las consignaciones definitivas y el análisis de las principales desviaciones entre los importes liquidados y las consignaciones del presupuesto definitivo. Estos dos aspectos son los que se tratan en los dos siguientes epígrafes.

3.1. MODIFICACIONES PRESUPUESTARIAS

Como resultado de la fiscalización de los seis expedientes de modificación del presupuesto del ejercicio 2003 se ha elaborado el siguiente cuadro que, posteriormente, permite un análisis más comprensible de cada una de las seis modificaciones (M1 a M6).

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 4/2006

	M1	M2	M3	M4	M5	M6	Totales
Estado de ingresos							
Capítulo 3	-	32.724.593	-	-	-	-	32.724.593
Capítulo 4	(10.000.000)	-	-	-	-	-	(10.000.000)
Capítulo 5	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 7	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 6	-	-	-	-	-	-	-
Capítulo 8	-	-	-	-	-	14.235.783	14.235.783
Totales	(10.000.000)	32.724.593	-	-	-	14.235.783	36.960.376
Estado de gastos							
Capítulo 1	-	-	-	(*)	-	-	0
Capítulo 2	-	32.724.593	152.300	-	(30.000)	3.280.620	36.127.513
Capítulo 3	-	-	(152.300)	-	-	-	(152.300)
Capítulo 4	(10.000.000)	-	-	-	-	-	(10.000.000)
Capítulo 6	-	-	-	-	-	4.757.814	4.757.814
Capítulo 7	-	-	-	-	-	6.197.349	6.197.349
Capítulo 8	-	-	-	-	30.000	-	30.000
Totales	(10.000.000)	32.724.593	0	0	0	14.235.783	36.960.376

Importes en euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos extraídos de los expedientes de modificaciones presupuestarias.

(*): La M4 es una transferencia de crédito que disminuye ciertas partidas del capítulo 1 de gasto y, a la vez, aumenta otras partidas dentro del mismo capítulo de gasto. Esto supone un efecto final nulo a nivel del global del capítulo.

De acuerdo con el Reglamento de régimen interno de la ATM, la aprobación de las modificaciones de crédito es competencia del Consejo de Administración y del Comité Ejecutivo. A pesar de esto, las Bases de ejecución del presupuesto delegan esta facultad íntegramente, salvo en alguna excepción puntual, al director general del consorcio. En la práctica, en el ejercicio 2003, del total de las seis modificaciones anteriormente detalladas, excepto la M1 y la M5, que han sido autorizadas por el Consejo de Administración, el resto ha sido aprobado por el director general, con el correspondiente informe previo del Servicio de Administración.

Así, tal y como se recomendaba en anteriores informes de esta Sindicatura de Cuentas, hay que recomendar nuevamente que la ATM, aunque haya llevado a cabo las modificaciones presupuestarias de acuerdo con las Bases de ejecución del ejercicio, debería establecer en las Bases limitaciones cuantitativas a la competencia para la realización de modificaciones de crédito en el presupuesto por parte del director general. La ATM ha introducido, finalmente, dichas limitaciones en las Bases de ejecución del presupuesto correspondiente al ejercicio 2005.

Seguidamente presentamos una breve exposición de cada una de las modificaciones:

- M1–Baja por anulación: La partida presupuestaria prevista en los presupuestos de la Generalidad de Cataluña a destinar para la ATM con relación a la anualidad de 2003 para el contrato-programa era, de acuerdo con lo verificado en el análisis del epígrafe 2.4.1.3, de 84,33 M€. Aun así, en el presupuesto inicial de

la ATM se previeron unos recursos a recibir de la Generalidad de Cataluña de 94,33 M€ dado que estaba en trámite una ampliación de esta partida de 10 M€ a destinar a los operadores públicos TMB y FGC. Pero finalmente en diciembre de 2003, la Secretaría General del Departamento de Política Territorial y Obras Públicas comunicó a la ATM que dicha ampliación no se realizaría. Ante esto, la ATM anuló los 10 M€ de ingresos del capítulo 4 inicialmente previstos en su presupuesto así como los correspondientes gastos de capítulo 4 donde tenía previstas transferencias a TMB por 4,46 M€ y a FGC por 5,54 M€.

- M2–Ampliación de crédito: La partida dentro del capítulo 3 de ingresos que recoge la venta de títulos que genera el sistema tarifario integrado y que sirve para financiar los gastos de los operadores fue presupuestada inicialmente por 259,21 M€. A final del ejercicio 2003 la ATM, al disponer de toda la información procedente del sistema tarifario integrado, decidió incrementar esta partida del capítulo 3 del Estado de ingresos en 32,72 M€. Así, la ampliación de crédito se financió con la obtención de mayores ingresos y dio lugar a un incremento de los gastos relacionados con el sistema tarifario integrado, concretamente en la partida Servicios de transporte del capítulo 2 de gastos.
- M3–Transferencia de crédito: Esta modificación afecta únicamente al Estado de gastos ya que hace referencia a una transferencia de créditos excedentarios del capítulo 3 por un total de 0,15 M€ a determinadas partidas en situación deficitaria del capítulo 2.

El crédito excedentario disponible se produce en la partida de los gastos financieros por el menor importe de intereses de pólizas de crédito que los presupuestados. Esto viene motivado, por un lado, por el hecho de hacer menores disposiciones de las pólizas de lo que se había previsto, gracias al seguimiento y uso de las disponibilidades puntuales de tesorería y, por otro lado, por la positiva evolución de los tipos de interés. Entre la diversidad de partidas a las que se destina este excedente destacan la de Comunicaciones telefónicas 82.000 €, Locomoción personal, 25.000 €, y Estudios y trabajos técnicos, 19.100 €.

- M4–Transferencia de crédito: Esta modificación, por los mismos motivos que los mencionados para la M3, únicamente afecta al Estado de gastos. Pero en este caso la transferencia de créditos, por un total de 46.900 €, se produce entre gastos del mismo capítulo, concretamente del capítulo 1.

El crédito excedentario se produce en la partida Retribuciones personal laboral-fijo y las partidas deficitarias y receptoras del excedente son las de Retribuciones personal funcionario, 40.000 €, Formación del personal, 1.500 €, y Otros gastos sociales, 5.400 €.

- M5–Crédito extraordinario y Baja por anulación parcial: Esta modificación, que únicamente afecta a capítulos del Estado de gastos, viene motivada por la constitución de la empresa SERMETRA que, de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.1.2, tiene por objeto gestionar el mantenimiento del sistema tarifario integrado y del sistema de ayuda a la explotación. La ATM, para ser titular del 50% de dicha empresa debe hacer frente a un desembolso de 30.000 €, desembolso que representa un gasto por Activos financieros del capítulo 8 pero que no había sido previsto en el presupuesto inicial. Sin embargo, paralelamente había sido aprobada en el presupuesto inicial una partida de gasto, dentro del capítulo 2 para el mantenimiento del sistema de ayuda a la explotación de la que la ATM decidió dar de baja parcialmente 30.000 € para financiar la falta de crédito del capítulo 8.
- M6–Incorporación de remanentes: Con esta modificación se han incorporado al presupuesto de 2003 remanentes de los existentes a final del ejercicio 2002 por un importe de 14,24 M€. Esta incorporación de remanentes, alguno de ellos afectado y otros a destinar a gastos generales, supone a la vez un incremento en los créditos presupuestados del Estado de gasto en partidas del capítulo 7, como Subvenciones por renovación de flotas, 3,97 M€ o como Actividades Plan de servicios, 1,11 M€, en partidas del capítulo 6, como Inversiones en la N-340–Trambaix, 3,91 M€ y, en partidas del capítulo 2, como los gastos de sistema tarifario integrado por servicio de transporte, 2,37 M€.

3.2. GRADO DE EJECUCIÓN Y ANÁLISIS DE LAS DESVIACIONES PRESUPUESTARIAS

El grado de ejecución del presupuesto de 2003 respecto de las consignaciones definitivas ha sido del 97,7% en cuanto a los Derechos reconocidos y del 97,6% respecto de las Obligaciones reconocidas.

El Resultado presupuestario, con un superávit de 0,59 M€, resulta de unos Derechos reconocidos de 575,11 M€ frente a las Obligaciones reconocidas de 574,52 M€. Dicho superávit también es consecuencia de las desviaciones presupuestarias (recogidas en la liquidación en la columna de Estado de ejecución) que se han generado entre lo liquidado y las consignaciones definitivas. Así, los Derechos reconocidos han sido inferiores a las Consignaciones definitivas de ingresos por 13,52 M€, mientras que las Obligaciones reconocidas han sido inferiores a las Consignaciones definitivas de gastos por 14,11 M€.

En este epígrafe se analizan las principales desviaciones presupuestarias, tanto en lo que se refiere a ingresos como a gastos.

3.2.1. Desviaciones en ingresos

La desviación global por los menores ingresos liquidados que presupuestados de 13,52 M€ la compone, fundamentalmente, la desviación en el capítulo 8 de Incorporación de remanentes de crédito (IRC), parcialmente compensados por las desviaciones de signo contrario en otros capítulos como el capítulo 4, Transferencias corrientes, o el capítulo 5, Ingresos patrimoniales.

- En cuanto a la desviación de 14,24 M€ del capítulo 8 cabe señalar que la Incorporación de remanentes de crédito representa una modificación presupuestaria que informa de la incorporación al presupuesto del ejercicio de unos recursos por derechos que ya han sido reconocidos en ejercicios anteriores y que, por lo tanto, no deben ser reconocidos nuevamente como derechos del ejercicio corriente. Estos recursos ya reconocidos en ejercicios anteriores financian gastos del ejercicio 2003 que, como se ha mencionado al iniciar el epígrafe 3.2, dan lugar a un ajuste positivo entre el Resultado presupuestario y el Resultado presupuestario ajustado.
- En el capítulo 4 Transferencias corrientes la desviación de 0,57 M€ de mayores Derechos reconocidos que Consignaciones definitivas tiene su origen, en su mayor parte, en las aportaciones que GISA ha hecho a la ATM durante 2003 por 0,56 M€ que el consorcio no había previsto en el presupuesto.

Estas aportaciones tienen que ver con el hecho de que en el año 2000 el DPTOP delegó en la ATM las actuaciones administrativas preparatorias para la licitación de contratos para la redacción y la ejecución del proyecto de establecimiento de la línea 9 del metro de Barcelona. Parte de las actuaciones requirieron estudios y trabajos complementarios que la ATM contrató externamente entre los ejercicios 2000 y 2001. Una vez aprobado definitivamente el trazado de la línea 9, la Generalidad de Cataluña consideró conveniente unificar todo el coste de la actuación en un único centro de coste y, con relación a esto, mediante Acuerdo de Gobierno de 4 de diciembre de 2001, encomendó a GISA la adquisición a la ATM de dichos estudios y trabajos, que suponen un coste total de 2,41 M€. De este importe, durante el año 2003, GISA ha pagado a la ATM un importe de 0,56 M€ y, a 31 de diciembre de 2003, solamente queda pendiente de liquidar 0,28 M€, importe que ha sido liquidado en enero de 2004.

- En el capítulo 5, los Ingresos patrimoniales liquidados por 0,12 M€ son los intereses generados por las cuentas corrientes bancarias. Ni las consignaciones del presupuesto inicial, ni las del presupuesto definitivo preveían ningún importe y, por eso, el importe de Derechos liquidados coincide con la desviación presupuestaria. A pesar de la dificultad que representa prever la evolución de los flujos de tesorería es necesario que los ingresos de este capítulo sean objeto de presupuestación inicial o, como mínimo, de modificación que dé lugar a consignación definitiva.

3.2.2. Desviaciones en gastos

La desviación global por los menores gastos liquidados que presupuestados de 14,11 M€ presenta como componente más significativo la desviación del capítulo 7, Transferencias de capital. La desviación mencionada, junto con las que se han producido en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios, y en el capítulo 6, Inversiones, representan el 80% de la desviación global mencionada.

Seguidamente se exponen los motivos que explican en gran medida las principales desviaciones de los tres capítulos de gasto anteriormente señalados.

- Capítulo 7, Transferencias de capital: La desviación de 6,39 M€ que presenta este capítulo tiene dos componentes principales:
 - Las previsiones en cuanto a la concesión de subvenciones a los operadores de transporte en concepto de servicio de venta y validación, renovación de flota y sistemas de gestión de calidad suponían unas consignaciones iniciales de 1,26 M€. Posteriormente, con la modificación presupuestaria de incorporación de remanentes de crédito (M6), las previsiones para dichas subvenciones se incrementaron hasta unas consignaciones definitivas de 6,35 M€. Sin embargo, finalmente estas subvenciones únicamente recogen Obligaciones reconocidas por 1,07 M€ y generan una desviación de 5,28 M€. Esto es así por las diferencias temporales que se han producido con relación al hecho de que, si bien las líneas de concesión de subvenciones pueden haberse publicitado e incluso adjudicado, la obligación para la ATM no se reconoce hasta que el operador no justifica la ejecución de la inversión objeto de subvención.
 - Las previsiones por actuaciones y estudios relacionados con el Plan de servicios también se incrementaron mediante la M6, en este caso por 1,11 M€, cuando las consignaciones iniciales eran nulas. En la práctica, el Plan de servicios ha dejado de ser efectivo desde 2003 y, por lo tanto, las Obligaciones reconocidas han sido cero, de modo que la desviación es por la totalidad del crédito incorporado por la M6.

Los excedentes de consignaciones definitivas referentes a dichas líneas de subvenciones a operadores y a las actuaciones relacionadas con el Plan de servicios han sido generados por la M6 y, a final del ejercicio 2003 pasan a formar parte de los remanentes del ejercicio que en el ejercicio siguiente se incorporarán al presupuesto del ejercicio 2004 como modificación presupuestaria.

- Capítulo 2, Compra de bienes y servicios: La desviación de 2,76 M€ presenta como componente más significativo la desviación de 1,51 M€ que se genera con relación a los gastos presupuestados y liquidados referentes al sistema tarifario integrado y, principalmente, en cuanto a aquellos gastos pendientes de liquidar con los operadores del sistema tarifario integrado al final de un

ejercicio que finalmente se liquidan a primeros del ejercicio posterior. Así, la consignación definitiva por este concepto recogía una presupuestación de gasto excesivo por un neto de 1,51 M€ al no tener en cuenta los gastos a periodificar por este concepto. El otro componente destacable es por una desviación de 0,34 M€ y corresponde a estudios y trabajos relacionados con la previsión de nuevas actuaciones de la ATM con relación a la línea 9 del metro de Barcelona, que finalmente llevó a cabo GISA.

- Capítulo 6, Inversiones: La desviación, por un total de 2,14 M€, incluye, básicamente, la desviación de 1,29 M€ por las obras previstas y pendientes de ejecutar con relación al paso del Trambaix por debajo de la autopista A-2, así como las desviaciones relacionadas con inversiones en maquinaria y *software* informático y en el sistema de ayuda a la explotación que han sido, respectivamente, de 0,48 M€ y 0,36 M€.

4. FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

4.1. LEGISLACIÓN APLICABLE

De acuerdo con lo que ya se ha mencionado en el epígrafe 1.2.5, el artículo 5 del Reglamento de régimen interior de la ATM establece que los contratos y convenios del consorcio se rigen por la Ley de contratos de las administraciones públicas y disposiciones complementarias. Así, la normativa que rige la ATM en materia contractual es el Real decreto legislativo 2/2000, de 16 de junio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de contratos de las administraciones públicas (TRLCAP) y el Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, por el que se aprueba el reglamento de la Ley de contratos de las administraciones públicas.

4.2. ANÁLISIS DE LOS PROCEDIMIENTOS DE CONTRATACIÓN APLICADOS POR LA ATM

A fin de verificar que los procedimientos aplicados por la ATM para la contratación están de acuerdo con la normativa aplicable, se ha seleccionado una muestra representativa de expedientes de contratación.

4.2.1. Listados de expedientes contractuales y de convenios. Selección de las muestras

Para poder llevar a cabo la selección de los expedientes la ATM ha facilitado los listados del Registro de expedientes de contratación de 2003 y del Registro de convenios de 2003 que recogen los contratos adjudicados y los convenios

formalizados durante 2003. En el siguiente cuadro resumimos los principales datos que se han obtenido de estos listados:

	Número de expedientes	Total importe adjudicado	
Contratos (1)	22	1.666	
-Adjudicados por procedimiento negociado	19	1.458	
-Adjudicados por procedimiento abierto	3	208	
Contratos menores (2)	224	1.070	
Total contratos adjudicados	246	2.736	
		Total importe formalizado (3)	
	Número de expedientes	Gasto	Ingreso
Convenios	40	7.042	12.667

Importes adjudicados y formalizados en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según datos del Registro de contratos y del Registro de convenios de la ATM.

Notas:

- (1) Es preciso señalar, en lo que respecta a los veintidós expedientes de contratos adjudicados por procedimiento negociado o abierto, que dieciséis son contratos de consultoría y asistencia, cinco expedientes son contratos de servicios y un expediente, contrato de suministro.
- (2) Los contratos menores se definen en función de la cuantía y son aquellos inferiores a 12.020 € en el caso de contratos de consultoría y asistencia y en el de contratos de servicios y a 30.051 € en el caso de contratos de obra.
- (3) Los convenios presentan tipologías diversas (convenios marco, convenios de adhesión al STI, convenios de colaboración, etc.) y no en todos los casos generan importes a cobrar o pagar entre las partes. En los casos que se generan, pueden suponer para la ATM importes a pagar pero también a cobrar. Por este motivo, se han recogido separadamente los totales de gasto o de ingreso que determinan el conjunto de convenios.

Respecto a la muestra seleccionada es preciso realizar los comentarios siguientes:

- Selección de la muestra de contratos: a fin de obtener una muestra suficientemente representativa del total del importe de contratos adjudicados en el ejercicio 2003 se han seleccionado los expedientes con importes más significativos así como otros expedientes escogidos al azar. Como resultado de esta selección, la muestra, con un total de veinte expedientes, está formada por ocho expedientes correspondientes a contratos menores y doce expedientes, a contratos adjudicados por los procedimientos negociado o abierto. De estos últimos doce expedientes seleccionados, nueve son de consultoría y asistencia y tres de servicios y, respecto a los procedimientos de adjudicación, sólo dos de los expedientes seleccionados han seguido el procedimiento abierto, mientras que los nueve restantes han sido adjudicados por el procedimiento negociado. Los veinte expedientes de contratación que componen la muestra seleccionada totalizan un importe adjudicado de 1,43 M€, de los que 0,10 M€ corresponden a contratos menores y el resto, 1,32 M€, a los contratos adjudicados por los procedimientos negociado o abierto. Dicho importe total de la muestra seleccionada supone que esta representa un 52,2% del total adjudicado en 2003.

Respecto de los expedientes de contratación seleccionados, el análisis se ha centrado en verificar que los procedimientos aplicados por la ATM para la adjudicación, la formalización y el seguimiento de la ejecución de los contratos en términos económicos y de plazo han sido correctos y de acuerdo con la normativa aplicable.

- Selección de la muestra de convenios: los criterios de selección de la muestra de los convenios formalizados, teniendo en cuenta lo que se ha mencionado en la nota (3) adjunta al anterior cuadro, no se han centrado en obtener una cobertura sobre los importes de gasto o de ingreso, sino, fundamentalmente, en escoger de manera diversificada según su tipología y el concepto al que hacen referencia. La fiscalización con relación a los convenios se ha centrado en verificar si, de acuerdo con lo establecido por el artículo 3 del TRLCAP, las partes que formalizan los convenios y el concepto que recogen son motivo de exclusión o no del ámbito del TRLCAP.

La muestra seleccionada la forma un total de dieciocho convenios, que representa un 45% del número de expedientes de convenios formalizados en el ejercicio 2003.

En los próximos epígrafes presentamos el detalle de las diferentes muestras y los resultados de los correspondientes análisis, diferenciando entre contratos y convenios.

4.2.2. Expedientes de contratación

El detalle de la muestra seleccionada de los expedientes de contratación adjudicados en 2003 es el siguiente:

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 4/2006

#	Adjudicatario	Importe adjudicado	Concepto
1	Transportes de Barcelona	29.924	Producción y colocación nueva tarificación 2003
2	Roca Junyent Advocats, SL	12.000	Asesoramiento legal y jurídico en el contrato de 10 trenes
3	Roca Junyent Advocats, SL	12.000	Asesoramiento jurídico por el contrato de arrendamiento con AIE-CAF
4	Roca Junyent Advocats, SL	12.000	Asesoramiento jurídico por el contrato de arrendamiento SPV-ALSTOM
5	Servicios Económicos Internacionales, SA	12.000	Asesoramiento financiero a la ATM por el suministro de los 39 trenes
6	Servicios Económicos Internacionales, SA	12.000	Asesoramiento a la ATM por el contrato de <i>renting</i>
7	Centro de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información	12.000	Asesoramiento técnico en la implantación de la red <i>trucking</i>
8	Roca Junyent Advocats, SL	1.102	Navegación y preparación de la documentación en el arrendamiento de trenes
9	UTE Indra Sistemas, S.A. GMV Sistemas, SA	513.378	Actualización del sistema de gestión y ayuda a la explotación por la ATM año 2003 y primer semestre de 2004
10	Oracle Ibérica, SRL	141.572	Mantenimiento del servicio de administración remota (DBA) para los datos Oracle SIG-SGD, IT y Stma ayuda explotación-SAE (2004)
11	Hewlett-Packard Española, SL	101.328	Servicio de administración de los clústeres para SIG-SGD, IT y SAE (2004)
12	Instituto DYM, SA	150.000	Estudio del fraude en SMTPC en la región metropolitana de Barcelona
13	STE Consulting, SA	109.000	Proyecto de guía de implantación del Plan de guías
14	Mullerat, SL	66.026	Asesoría jurídica para la financiación del BEI en el contrato ATM-AIE-CAF
15	MCRIT, SL	58.713	Estudio para la remodelación de líneas de autobús en el ámbito de influencia del tranvía
16	Standard & Poors Espanya, SA	58.000	Clasificación del <i>rating</i> de la ATM en el proceso de contratación del suministro y mantenimiento de 83 trenes para la red de Ferrocarriles Metropolitanos de Barcelona
17	GPO Ingeniería, SA	54.000	Estudio de viabilidad y de alternativas de trazado del tranvía Cornellà-Almeda-Feixa Llarga
18	Roca Junyent Advocats, SL	12.000	Ampliación del asesoramiento legal en la contratación del suministro y mantenimiento de 83 trenes por FMB
19	Servicios Económicos Internacionales, SA	30.000	Asesoramiento financiero, elaboración de dictámenes e informes durante la negociación de los contratos AIE-BEI, AIE-Sindicato bancario y <i>swap</i> con relación al alquiler de 39 trenes
20	Servicios Económicos Internacionales, SA	30.000	Asesoramiento financiero y elaboraciones de dictámenes e informes durante la negociación de los contratos de alquiler y suministro entre Alstom – ATM – Sociedad Arrendadora
	Total muestra	1.427.043	

Importes en euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según listado del Registro de contratación facilitado por la ATM y según documentación analizada para la fiscalización.

De los veinte expedientes, los ocho primeros han sido tratados como contratos menores. De los otros doce expedientes, únicamente el 13 y el 17 han sido adjudicados mediante procedimiento abierto y los diez restantes, mediante procedimiento negociado.

La muestra de los expedientes de contratación, al margen de representar el 52,2% sobre el total del importe adjudicado en 2003, cubre el 9,6% del importe total adjudicado como contratos menores y el 79,5% del importe adjudicado del resto de contratos. Además, también cubre el 78,4% de los contratos adjudicados por procedimiento abierto y el 86,7% de los adjudicados por procedimiento negociado.

4.2.2.1. Contratos menores

Los ocho primeros expedientes del detalle de la muestra seleccionada son los que la ATM ha tramitado como contratos menores. De dicho detalle se desprende que el expediente 1 supera el límite legalmente establecido para los contratos menores mientras que los expedientes 2 a 7 coinciden con dicho límite. Del análisis específico de expedientes se debe señalar lo siguiente:

- El expediente 1 corresponde a un contrato para la producción y colocación de las nuevas tarifas de 2003 en la red de autobuses de TMB. En la práctica, sin embargo, es TB quien lleva a cabo estas labores a pesar de que, al tratarse de competencias correspondientes a la ATM, sea el consorcio quien finalmente asume el correspondiente gasto. Así pues, la ATM no está adjudicando ningún servicio sino que está asumiendo unos gastos que ha incorporado, a efectos de mantener un correcto control, en el listado de contratos menores, aunque el gasto supera el límite legalmente previsto para estos. Por lo tanto, no representa un expediente contractual objeto de fiscalización de la contratación.
- Los expedientes 2 a 6 presentan importes iguales y cada uno de ellos coincide con el límite legal de los contratos menores. Cabe analizar de forma diferenciada, en virtud de los adjudicatarios, los expedientes 2 a 4 y los expedientes 5 y 6. Hay que señalar que estos cinco expedientes hacen referencia a servicios de asesoramiento, jurídico o bien financiero, con relación a la operación de contratación para el suministro y mantenimiento de unidades de tren para FMB, operación que, formalizada como renting se analiza de forma concreta en el epígrafe 5.3.
- Los expedientes 2 a 4 adjudicados al mismo adjudicatario por 12.000€ cada uno, hay que analizarlos de forma conjunta y también con relación al expediente 8 de 1.102€, así como con el expediente 18, de 12.000€. Todos estos expedientes son consecuencia de un primer contrato, adjudicado a dicho gabinete de abogados mediante procedimiento negociado por imperiosa urgencia en septiembre de 2002, por 63.800€, para el "Asesoramiento legal en el proceso de contratación para el suministro y mantenimiento de 83 trenes de la red de FMB". Así, dicho contrato inicial y sus posteriores modificaciones han sido:

Concepto	Fecha de adjudicación	Importe
Contrato inicial de asesoramiento	4.09.02	64
Modificación (redacción documento de orden contractual)	4.09.03	12
Contr. menor (Asesor. legal y jurídico en el contrato de 10 trenes)	10.09.03	12
Contr. menor (Asesor. jurídico contrato de arrend. AIE-CAF)	1.12.03	12
Contr. menor (Asesor. jurídico contrato de arrend. SPV-ALSTOM)	1.12.03	12
Contr. menor (Negociación y preparación documentación arrend. trenes)	1.12.03	1
Total importe		113

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación analizada para la fiscalización.

Del análisis de la documentación de los diferentes expedientes anteriormente detallados, se debe concluir que los seis expedientes conforman una unidad de actuación. El contrato inicial fue objeto de un primer incremento en septiembre de 2003 formalizado como complementario de acuerdo con el artículo 210 d) del TRLCAP, dado que no superaba el 20% del contrato inicial. Los motivos para llevar a cabo este incremento han sido causas inicialmente no previstas tales como que *"... el proceso de formalización de los contratos ha sido más largo de lo inicialmente previsto (...) ha sido necesario un análisis pormenorizado de detalles y aspectos regulados en la versión final del contrato (...) ha tenido que seguirse el proceso en dos frentes ya que la adjudicación se concedió a dos adjudicatarios diferentes..."*. Posteriormente, en septiembre y diciembre de 2003 se producen cuatro incrementos más, todos ellos formalizados como contratos menores que, aunque la ATM los diferencia haciendo referencia a conceptos de asesoramiento, en un caso, o de negociación y preparación de documentos, en otro, o bien diferencia según el asesoramiento tenga relación con la adjudicación de los trenes a un adjudicatario o al otro, corresponden al asesoramiento legal referido al mismo proceso de contratación de unidades de tren.

Así, vista la evolución de los hechos y sin entrar a analizar la adjudicación del contrato inicial de 2002, está claro que las previsiones iniciales de este contrato inicial han sido insuficientes y que los incrementos que la ATM ha ido formalizando en 2003 según las nuevas necesidades han sido articulados fraccionando en diferentes contratos con el mismo adjudicatario las labores de asesoramiento, hecho que, de acuerdo con lo previsto por el artículo 68 del TRLCAP, no está permitido.

- Los expedientes 5 y 6 adjudicados al mismo adjudicatario por 12.000 € cada uno, deben analizarse de forma conjunta y también con relación a los expedientes 19 y 20 adjudicados por 30.000 € cada uno de ellos. Los cuatro expedientes están en relación con el asesoramiento financiero que requiere la formalización en forma de renting del suministro de unidades de tren y la negociación que esto requiere ante entidades financieras.

Así, respecto de los expedientes contractuales 19 y 20, los conceptos se han detallado en el cuadro resumen de la muestra. Dichos contratos han sido adjudicados, uno, el 4 de noviembre de 2003, y el otro, el 23 de diciembre de 2003, y se observa que en los dos casos se han adjudicado por procedimiento negociado sin publicidad por el hecho de que no superan el límite cuantitativo de 30.051 €, establecido en el artículo 210 h) del TRLCAP.

Respecto de los contratos menores 5 y 6, se ha observado que han sido adjudicados el 3 de julio de 2003 y el 1 de diciembre de 2003, respectivamente, y que no parece que correspondan a actuaciones previas o posteriores ampliaciones de los expedientes 19 y 20, sino que los cuatro conforman

diferentes aspectos de una misma actuación de asesoramiento. Los dos expedientes han sido adjudicados por 12.000 €, límite para su consideración como contrato menor.

De lo que se ha expuesto anteriormente se desprende que, aunque cada uno de los cuatro expedientes recoge ciertos aspectos diferenciales de tipo conceptual en cuanto al asesoramiento financiero a llevar a cabo, conforman una unidad de actuación. Así, en contra de lo establecido por el artículo 68 del TRLCAP, se ha producido un fraccionamiento mediante el cual se ha eludido la aplicación del procedimiento de adjudicación que correspondía haber aplicado y de los requisitos de publicidad que habría comportado.

4.2.2.2. *Contratos adjudicados por el procedimiento abierto y por el procedimiento negociado*

Al analizar los doce expedientes del detalle de la muestra seleccionada, que son los que van del 9 al 20, se ha observado que sólo dos expedientes, el 13 y el 17, hacen referencia a contratos adjudicados mediante el procedimiento abierto mientras que los otros diez expedientes son de contratos adjudicados por el procedimiento negociado sin publicidad por razones varias que seguidamente mencionamos y analizamos:

- En dos casos, los de los expedientes 19 y 20, se ha aplicado el procedimiento negociado sin publicidad según lo previsto en el artículo 210 h) del TRLCAP, ya que presentan importes inferiores al límite de 30.051 €. Estos dos casos han sido debidamente tratados en el epígrafe 4.2.2.1.
- En el caso del expediente 18, el procedimiento negociado sin publicidad aplicado se ha sustentado en el artículo 210 d) del TRLCAP, al ser tratado como trabajo complementario. Este caso ha sido analizado en el epígrafe 4.2.2.1.
- En el caso del expediente 12, se ha adjudicado por 0,15 M€ por el procedimiento negociado sin publicidad, de acuerdo con lo establecido en el artículo 210 f): *"...contratos de servicios cuya uniformidad haya sido declarada necesaria para su utilización común por parte de la Administración, siempre que la adopción del tipo que se trata se haya efectuado, previa e independientemente, de acuerdo con un concurso..."*.

La Generalidad de Cataluña llevó a cabo en el año 2000 un concurso para la homologación de empresas o entidades para la realización de encuestas y estudios de opinión y por Resolución del secretario general del Departamento de la Presidencia de 23 de junio de 2000 se homologan un total de dieciocho empresas o entidades. El Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 6 de marzo de 2000 que da lugar al concurso de homologación anteriormente mencionado acuerda lo siguiente: *"el resultado de la homologación será vinculante para*

todos los departamentos de la Generalidad de Cataluña y las entidades y los organismos que dependen en las contrataciones de importe igual o superior a 2 MPTA". Se ha verificado que la ATM, para la contratación del estudio del fraude del expediente 12, ha invitado a presentar oferta a un total de ocho de las dieciocho empresas y entidades homologadas según el concurso de la Generalidad de Cataluña y ha recibido un total de seis ofertas.

- En el caso del expediente 16, la adjudicación por el procedimiento negociado sin publicidad la fundamenta la ATM en la imperiosa urgencia prevista en el artículo 210 c) del TRLCAP. Los servicios contratados tienen como finalidad obtener la clasificación con un rating financiero mínimo que permita disminuir los costes financieros de la operación de renting para el suministro y mantenimiento de las unidades de tren para FMB.

La documentación de este expediente presenta ciertas carencias explicativas ya que el Informe de necesidad del jefe de Servicio de Administración considera que es necesario contratar por trámite de urgencia, es decir, según lo previsto en el artículo 71 del TRLCAP, hecho que no predetermina si el procedimiento de adjudicación debe ser abierto o negociado. A pesar de ello, la Resolución del director general acuerda que, basándose en dicho informe de necesidad, se adjudique mediante procedimiento negociado sin publicidad por imperiosa urgencia. Además, en el expediente consta una propuesta del adjudicatario de fecha 31 de julio de 2002, hecho que demuestra que los responsables de la ATM ya habían mantenido contactos con tiempo suficiente como para ahorrar la necesidad de adjudicar por imperiosa urgencia, si se hubieran programado correctamente las necesidades. Hay que hacer constar que existen otras empresas en el mercado dedicadas a las clasificaciones de "ratings" financieros y, a pesar de eso, la ATM sólo ha solicitado propuesta a la adjudicataria, en contra de lo previsto por el artículo 92 del TRLCAP.

- Los cinco expedientes restantes adjudicados mediante el procedimiento negociado sin publicidad, expedientes 9, 10, 11, 14 y 15, se han sustentado en el artículo 210 b) aduciendo razones técnicas que sólo permiten hacer la adjudicación a un único empresario.

Respecto a esto se debe señalar lo siguiente:

- En cuanto al expediente 9, corresponde a la variación que en 2003 se ha llevado a cabo con relación a un contrato adjudicado en abril de 2001 por el suministro y mantenimiento a tres años del sistema de ayuda a la explotación. La variación ha venido originada por la necesidad de ajustar ciertos aspectos en la implantación de este sistema u otros aspectos de apoyo del equipo de personas asignadas al proyecto. Así, este expediente, adjudicado al adjudicatario del contrato inicial por razones técnicas de acuerdo con lo establecido en el artículo 210 b) del TRLCAP, habría sido más adecuado si hubiera sido

tratado como una modificación de contrato según lo previsto por el artículo 101 del TRLCAP o como complementario según el artículo 210 d). Sin embargo, en este caso hay que considerar correcta la utilización del procedimiento negociado sin publicidad.

- Los expedientes 10 y 11 corresponden a contratos para el mantenimiento y actualización de los sistemas informáticos fundamentales de la ATM, referentes al sistema tarifario integrado, al sistema de información geográfica (SIG), al sistema de ayuda a la explotación (SAE), etc. Los servicios son, concretamente, el de administración remota de la base de datos y el de administración de la sistemática de hardware en clúster y actualización de software. Así, al ser Oracle el proveedor de la base de datos y Hewlett-Packard el del clúster y el correspondiente software, estos expedientes, referentes a su mantenimiento y actualización y para los servicios de administración remota, se han adjudicado mediante procedimiento negociado sin publicidad por razones técnicas. Cabe considerar correctos, para estos dos expedientes, los argumentos para los que la ATM ha decidido continuar el procedimiento negociado sin publicidad.
- El expediente 15 corresponde a la adjudicación de un trabajo de consultoría para estudiar el impacto en los patrones de movilidad de los usuarios de los nuevos servicios del Trambaix y del Trambesòs y el efecto de esto en las líneas de autobuses de las zonas que los tranvías cubren. La documentación del expediente recoge como motivos para adjudicar el trabajo al adjudicatario el hecho de que la empresa tiene personal capacitado en el uso del software concreto que se debe utilizar en el trabajo y el hecho de que ha participado en trabajos orientados al Plan de servicios de la ATM. Sin embargo, estos hechos no son, en la opinión de la Sindicatura, apoyo argumental suficiente para la aplicación de procedimiento negociado sin publicidad del artículo 210 b).
- El expediente 14 recoge la adjudicación de ciertos servicios de asesoramiento jurídico relacionados con la financiación por parte del Banco Europeo de Inversiones (BEI) con relación a la operación de renting para el suministro y mantenimiento de las unidades de tren para el metro de Barcelona. De la documentación recogida en el expediente se desprende que el BEI exige a la ATM trabajar con el asesoramiento de dicha empresa. Así pues, la ATM no ha tenido poder decisorio en esta adjudicación.

Hasta aquí se han mencionado los principales aspectos a señalar como consecuencia del análisis de los doce expedientes de contratos de la muestra seleccionada en lo que, concretamente, se refiere al procedimiento de adjudicación utilizado. Del análisis más general de estos expedientes en cuanto a la licitación, adjudicación, formalización del contrato y seguimiento de su cumplimiento en términos de importe y de tiempo, se han observado varios aspectos que seguidamente mencionamos:

- La ATM no informa de los contratos adjudicados a la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC). De acuerdo con lo establecido en el artículo 118 del TRLCAP y artículo 114 del Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, que aprueba el Reglamento general del TRLCAP, así como el artículo 3 del Decreto 376/1996, de 2 de diciembre, de reestructuración de la JCCAC, la ATM debe informar de los contratos adjudicados a la JCCAC dentro del plazo de dos meses a contar desde la formalización del contrato.
- Con relación a los dos expedientes de la muestra seleccionada que han sido adjudicados mediante procedimiento abierto, expedientes 13 y 17, hay que señalar, con relación a los criterios de actuación para la selección de la empresa contratista en el procedimiento abierto, lo siguiente:
 - El Pliego de cláusulas administrativas particulares (PCAP) del expediente 13 incluye como criterio de adjudicación la experiencia empresarial previa. La experiencia puede ser un factor de consideración de la solvencia técnica en licitaciones de contratos que no requieran clasificación empresarial pero nunca ha podido considerarse criterio de adjudicación de contratos, ya que es una cualidad externa a las virtudes o defectos de una propuesta u oferta concreta de ejecución. El expediente 17 es, en este sentido, correcto ya que no incluye la experiencia como criterio de adjudicación.
 - Los pliegos de cláusulas administrativas particulares de los expedientes 13 y 17 recogen los tres criterios generales de adjudicación (equipo humano, oferta económica y propuesta técnica) con su valoración. Para cada criterio se establecían unos parámetros o subcriterios (estructura del equipo, tiempo de dedicación, metodología y mejoras técnicas, etc.) a tener en cuenta para dar lugar a la valoración. Pero se debe mencionar que no se especifica su puntuación ni ponderación. En el Pliego de cláusulas administrativas particulares hay que establecer la puntuación y ponderación de estos subcriterios a fin de que los licitadores dispongan de la información adecuada y suficiente para presentar sus ofertas.

Estos dos aspectos mencionados están apoyados, además, por la JCCAC en su Informe 7/2002, de 12 de julio. A causa, probablemente, de una incorrecta transposición de la normativa comunitaria, estas deficiencias (valoración de la experiencia y falta de graduación en la valoración) eran muy usuales en la época a la que hace referencia el presente Informe de fiscalización. No obstante, se considera necesario evidenciarlas a fin de evitar que continúen produciéndose.

- El artículo 51 del TRLCAP establece que los Pliegos de prescripciones técnicas particulares (PPTP) deben ser elaborados con anterioridad a la autorización del gasto. En los casos de los expedientes 12 y 17, los respectivos pliegos de prescripciones técnicas particulares presentan una fecha inconcreta, ya que

recogen el mes y el año y no el día, hecho que no permite valorar si han sido o no elaborados con anterioridad a la fecha de autorización del gasto.

- De acuerdo con el artículo 93 del TRLCAP, las adjudicaciones por importe superior a 60.101 € deben ser publicadas en el BOE o en los respectivos diarios oficiales de la comunidad autónoma o de la entidad local en un plazo de 48 días desde la fecha de la adjudicación. La ATM no publica las adjudicaciones efectuadas por el procedimiento negociado sin publicidad que superan dicho importe. En lo que al expediente 13 se refiere, único expediente adjudicado por el procedimiento abierto que supera el importe límite anteriormente mencionado, se ha verificado que la adjudicación ha sido correctamente publicada en el DOGC.
- La ATM no registra de forma sistemática la totalidad de las entradas de documentos por medio de un sello de registro oficial de entrada. Por eso, si bien los documentos recibidos pueden llevar su propia fecha, en ciertos casos no disponemos de información suficiente para valorar aspectos relacionados con fechas de recepción de propuestas, fechas de entrega-recepción en la ATM de servicios o informes, fechas de llegada de facturas, etc. Este hecho afecta posteriormente el cumplimiento de ciertos plazos máximos a contar desde la fecha de recepción o bien no permite hacer una comparación con otras fechas de la lógica cronológica del expediente.
- Se ha observado que en los expedientes 9, 11, 13 y 17, aunque hayan sido liquidadas todas las facturas y aun habiendo finalizado el correspondiente plazo de garantía previsto en cada uno de los pliegos de cláusulas administrativas particulares, no ha sido formalizado ningún documento específico de recepción y conformidad del servicio según está establecido en el artículo 110.2 del TRLCAP (además de la conformidad dada a las facturas) y todavía no ha sido devuelta la garantía (cancelación del aval) tal y como está establecido en el artículo 47 del TRLCAP.
- En el expediente 12 se ha superado el plazo máximo de 3 meses previsto en el artículo 89 del TRLCAP entre la fecha de apertura de ofertas por parte de la Mesa de Contratación y la Resolución de adjudicación.
- En el expediente 18, único de la muestra en el que la ATM ha sustentado la aplicación del procedimiento negociado sin publicidad en el artículo 210 d) como complementario de un contrato previo, no se ha llevado a cabo el correspondiente incremento de fianza de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del TRLCAP.

Los expedientes afectados por más de una incidencia han sido el 12 (artículos 51 y 89 del TRLCAP), el 13 (valoración de la experiencia, valoración de subcriterios y artículos 47 y 110.2 del TRLCAP) y el 17 (valoración de subcriterios y artículos 47, 51 y 110.2 del TRLCAP).

Del análisis de la muestra de expedientes de contratación adjudicados por los procedimientos abierto y negociado hay que concluir que, excepto por los aspectos que se han señalado en este epígrafe 4.2.2.2, los procedimientos seguidos por la ATM para la adjudicación y formalización de contratos, así como otros trámites informativos y documentales, han sido, en términos generales, correctos y se han efectuado de acuerdo con las prescripciones del TRLCAP.

4.2.3. Expedientes de convenios

El detalle de la muestra seleccionada de los expedientes de convenios formalizados en 2003 es el siguiente:

#	Concepto	Importe	
		Gasto	Ingreso
1	Convenio de adhesión de los servicios interurbanos Masats, SA al STI	-	-
2	Convenio de compra de RENFE a la ATM de espacios publicitarios del centro de inf. TransMet	-	38.048
3	Convenio de colab. TMB-ATM para producir el servicio informativo del centro de inf. TransMet	37.440	-
4	Convenio entre Gen. de Cataluña, TM del Besòs, SA y la ATM para ocupar una porción de terreno del jardín del Teatro Nacional de Cataluña, para la implantación del Trambesòs.	-	-
5	Convenio entre TM, SA y la ATM para regular el procedimiento de pago de modificaciones de inversión en la ejecución del Trambaix.	-	-
6	Convenio de adhesión del servicio de transporte urbano mancomunado de Vilassar de Mar-Cabrera de Mar al STI	-	-
7	Convenio de compra de FGC a la ATM de espacios publicitarios del centro de inf. TransMet	-	41.000
8	Convenio de compra de TMB a la ATM de espacios publicitarios del centro de inf. TransMet	-	147.600
9	Convenio de colab. IMSERSO-DPTOP-ATM para desarrollar un programa de accesibilidad en líneas regulares de autobuses interurbanos de Cataluña	1.200.000	420.708
10	Convenio de colab. UAB-ATM para elaborar y contrastar estudios de movilidad y accesibilidad en transporte público al campus de Bellaterra	6.000	-
11	Convenio de colab. Instituto Cartográfico de Cataluña(ICC)-ATM para implantación del sistema de información geográfica (SIG) y del sistema de gestión documental (SGD)	115.982	-
12	Convenio entre TM del Besòs, SA, Infraestruct. del Llevant de Barcelona, SA y la ATM para la ejecución de las obras de urbanización e infraestructuras del Trambesòs de las calles Taulat y Eduard Maristany	413.597	-
13	Convenio de colab. Fórum Universal de las Culturas Barcelona 2004, SA y la ATM para definir la oferta de transporte público y establecer los títulos de transporte adecuados a las necesidades de movilidad generadas en torno a la celebración del Fórum 2004	-	-
14	Convenio entre el Centro de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información (CTTI) – ATM para elaborar estudio de evolución de los sistemas de radiocomunicaciones para SAE.	28.844	-
15	Convenio entre el Ayuntamiento St. Adrià del Besòs y la ATM para la ejecución de las obras de implantación del Trambesòs en el término municipal.	-	-
16	Adenda a los convenios con RENFE de 28 de julio de 1999 y de 5 de abril de 2001 que tenían por objeto regular las condiciones de la integración del servicio de Cercanías RENFE en el STI y las condiciones de aceptación de títulos de la ATM en el servicio de Cercanías.	-	-
17	Adenda de aprobación definitiva del convenio con TM, SA de 12 de junio de 2003 en el que se reconocía un incremento respecto del importe de adjudicación	5.082.005	-
18	Convenio entre la Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros (FECAV) y la ATM para la configuración tecnológica y funcional del SAE	-	-

Importes en euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según listado del Registro de convenios facilitado por la ATM y según documentación analizada para la fiscalización.

Los diferentes convenios analizados se pueden agrupar, de acuerdo con el objeto del convenio, según la diferenciación siguiente:

- Convenios relacionados con el sistema tarifario integrado, ya sea convenios de adhesión de operadores o servicios de transporte al sistema tarifario integrado, o convenio de tipo marco con la federación representante de un grupo de operadores predeterminando las tecnologías relacionadas con el sistema de ayuda a la explotación que deben implantar los operadores para su adhesión al sistema tarifario integrado (expedientes 1, 6, 16 y 18).
- Convenios relacionados con la producción de los miniespacios de información del centro de información TransMet o con la compraventa de espacios informativo-publicitarios dentro de dichos miniespacios. (expedientes 2, 3, 7 y 8).
- Convenios entre los diversos actores que participan en la ejecución y futura explotación de los sistemas tranviarios del Trambaix y del Trambesòs, en su ordenación y en su financiación (expedientes 4, 5, 12, 15 y 17).
- Convenios de colaboración entre la ATM y diferentes entes públicos, ya sea para desarrollar programas de accesibilidad en autobuses (expediente 9), o para el estudio de movilidad y accesibilidad de un campus universitario (expediente 10), para definir las necesidades y los títulos de transporte específicos para el Fórum 2004 (expediente 13), o para la implantación o el estudio de diferentes sistemas de información o comunicación (expedientes 11 y 14).

De acuerdo con el análisis realizado hay que concluir que todos los convenios de la muestra han sido debidamente formalizados. En todo caso cabe señalar que, a pesar de que los convenios 11 y 14 quedarían incluidos, por su objeto, dentro del ámbito de aplicación del TRLCAP, quedan excluidos por su importe. Pero hay que mencionar, de cara al futuro, que la modificación introducida en el artículo 3 del TRLCAP supone que los convenios cuyo objeto sea obras, servicios, suministros y consultoría y asistencia y superen los importes que obligan a la publicidad comunitaria, quedarán sujetos a dicha Ley.

5. FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES

Las actuaciones de la ATM con relación a las inversiones y la explotación de los sistemas tranviarios del Trambaix y del Trambesòs y a la contratación, formalizada como renting, del suministro y mantenimiento de unidades de tren para varias líneas de metro de Barcelona representan hechos con una importancia y unas magnitudes que, además de haber surgido en mayor o menor medida en epígrafes precedentes de este Informe, requieren un análisis específico, ya que inciden e incidirán en la actividad y en la estructura económica-financiera del consorcio.

5.1. TRAMBAIX

La Generalidad de Cataluña y la Entidad Metropolitana del Transporte, como titulares de las correspondientes competencias administrativas de planificación, ordenación y adjudicación de la concesión relacionadas con el sistema tranviario que estaba previsto implantar en el corredor Diagonal–Baix Llobregat, delegaron en la ATM, mediante el Decreto 200/1998, de 30 de julio, y mediante Acuerdo del Consejo Metropolitano de la Entidad Metropolitana del Transporte de la sesión de 16 de julio de 1998, las competencias administrativas así como las obligaciones económicas que se pudieran derivar.

De acuerdo con esto, la ATM inicia los labores y actuaciones del proceso de licitación y adjudicación (elaboración y aprobación del Pliego de cláusulas administrativas particulares y de los pliegos de prescripciones técnicas particulares, publicidad de la licitación, constitución de la Mesa de Contratación, propuesta de adjudicación de la Mesa, adjudicación acordada por el Consejo de Administración, publicación de la adjudicación, etc.) hasta que finalmente, el 17 de noviembre de 2000, firma el contrato con la empresa adjudicataria.

El "Contrato para la redacción del proyecto, la construcción y la explotación de un sistema de tranvía en el corredor Diagonal-Baix Llobregat en el área de Barcelona" lo firman la ATM y Tramvia Metropolità, SA (TM, SA) que, como empresa adjudicataria, está formada por el siguiente grupo de empresas: FCC Construcción, SA, ALSTOM Transporte, SA, Alstom Transport, SA, Marfina, SL, Arande, SL, COMSA, SA, NECSO Entrecanales y Cubiertas, SA, Acciona, SA, Soler i Sauret, SA, CGT Corporación general de Transportes, SA, CGEA Transport, Bansabadell Inversió i Desenvolupament, SA y Société Générale.

El importe del contrato es de 217,33 M€. Este importe es el que estipula el contrato en cuanto al coste total máximo de la inversión prevista en el proyecto e incluye la redacción y ejecución del proyecto constructivo (realización completa de las obras de superestructura e infraestructura –obra civil, urbanización, servicios afectados e instalaciones–) y el suministro y la instalación del material móvil y los equipos electromecánicos. Las fuentes de financiación, también establecidas en el contrato, son las siguientes:

- La Generalidad de Cataluña que, por medio del Acuerdo de Gobierno de 31 de julio de 2000, autorizó al DPTOP a realizar gastos plurianuales para atender gastos de inversión del Trambaix por un total de 155,22 M€. El Acuerdo de Gobierno detalla las aportaciones que anualmente hará el DPTOP a la ATM, desde el ejercicio 2003 hasta el año 2015, incorporando a los gastos de inversión mencionados un coste financiero por el aplazamiento del pago por un total de 70,72 M€. La primera anualidad, correspondiente a 2003, ha sido correctamente contabilizada por la ATM como ingreso (véase el epígrafe 2.4.1.2) y como gasto (véase el epígrafe 2.4.2.2) por los 22,22 M€, de los cuales 11,94 M€ son la parte para financiar el coste de las inversiones, mientras que 10,28 M€ corresponden a la parte para cubrir el coste financiero por aplazamiento de pago.

- La ATM, mediante recursos del contrato-programa, deberá hacer frente, durante un plazo de 25 años de concesión de la explotación del servicio tranviario previsto en el contrato, a un canon de tarifa técnica que, además de cubrir pérdidas de explotación, financie el resto de la inversión por un total de 62,11 M€. El pago de dicho canon a TM, SA no se inicia hasta el ejercicio 2004 en el que entra en funcionamiento el servicio de transporte de viajeros.

Desde la firma del contrato se ha producido un importante número de variaciones en el proyecto y en las inversiones previstas, hecho que ha supuesto también una variación significativa del importe previsto en el contrato. En todo caso, las variaciones las debe ejecutar el mismo adjudicatario.

Seguidamente se presenta un cuadro resumen de estas variaciones con el importe que generan y con la fecha en la que fueron aprobadas por el Consejo de Administración de la ATM:

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Firma del contrato	Redacción y ejecución del proyecto constructivo y suministro e instalación del material móvil y equipos electromecánicos.	C. Adm. ATM adjudica abril 2000. Firmado contrato, noviembre 2000	217.326	
Modificación del Proyecto constructivo	Incorporación al proyecto de los requerimientos ya previstos en el contrato: entrada a St. Just Desvern cruzando A-2 por paso inferior; supresión del tramo de la Rbla. Nova de St. Joan Despí e incorporación del tramo de paradas P22 a P26 en la Av. Barcelona; cambio del trazado Av. G. Marañón con C. Martí Franquès.	Mayo 2001	13.469	230.795
Complementario 1	Palmeras y cambio a la altura de los palos de catenaria en la Diagonal; aglomerado sonoreductor en todos los municipios; nuevo carril en el cruce de la c/ Numància; modificación rotonda de Pubilla Casas y dos rotondas en la Ctra. de Cornellà; ajardinamiento de rotondas; colectores en la C245, y otros.	Enero 2002	10.473	241.268
Modificado 1	Cambio de trazado entre C. Martí Franquès y C. Adolf Florensa, intercambiador en Palau Reial, paso inferior en la Universidad y cambio de sentido en Av. Xile.	Enero 2002	4.416	245.684
Modificado 2	Prolongación desde la parada P26 hasta bajador de St. Martí de l'Erm y vía doble en P25 y P28; supresión de la parada P27 y paso a vía simple de l'Av. Baix Llobregat.	Julio 2003	937	246.621
Menores expropiaciones	Aplicación a otras partidas del importe no aplicado en la partida de expropiaciones	Septiembre 2003	(4.807)	241.814
Revisión de precios hasta mediados 2004	De acuerdo con contrato y TRLCAP	Septiembre 2003	6.590	248.404
Modificado 3	Supresión de obra de P33 a P31	Diciembre 2003	(5.937)	242.467
Complementario de seguridad vial y señalización	Cambio en la tipología de los pasos de peatones y de su semaforización; duplicación de señales de prohibición y peligro y otras señalizaciones en cruces. Incorporación de cámaras, prolongación de barandillas en paradas y colocación de barandillas de protección de peatones.	Julio 2004	1.687	244.154
Complementario 2	Parque y mobiliario urbano en Torre Melina y Av. Xile. Soterramiento de servicios, jardineras y pilonas en l'Hospitalet, cambios en tipologías de pavimento y en urbanización en el intercambiador de Cornellà, en torno a la P28, en el bajador de St. Martí de l'Erm y cocheras.	Julio 2004	2.352	246.506

SINDICATURA DE CUENTAS DE CATALUÑA – INFORME 4/2006

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Modificado 4	Aumento de superficie a urbanizar, nueva red de colectores, cambio de tipo de arbolado, incremento del número de árboles y de iluminaciones, incorporación de mobiliario urbano, prolongación de la cajonera del puente de celosía, cambio de regulación semafórica de cruces, introducción de vía doble de P30 a P31.	Octubre 2004	7.587	254.093
Mayor coste por demoras no imputables a la adjudicataria	La prolongación acordada de los plazos contractuales hacen que la ATM haya accedido a una compensación calcula teniendo en cuenta el coste financiero de atraso en el inicio de pago del canon de tarifa técnica, los medios adicionales para el cumplimiento de los nuevos plazos, la puesta en servicio por fases motivada por el atraso en la disposición de ciertos terrenos, etc.	Abril 2005	17.588	271.681
Revisión de precios hasta mediados 2005	De acuerdo con contrato y TRLCAP	Abril 2005	7.356	279.037

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación del Trambaix analizada para la fiscalización.

El total de las variaciones anteriormente detalladas supone un incremento del importe del contrato de 61,71 M€, que representa un incremento de 28,4%. Cabe señalar que, aun no habiendo sido todavía aprobadas, están proyectadas otras modificaciones y actuaciones complementarias que, junto con la última revisión de precios prevista, podrían suponer un incremento adicional alrededor de los 10,73 M€, que llevaría finalmente el importe total de 279,04 M€ a 289,76 M€, lo que representaría finalmente un incremento respecto de lo establecido en el contrato, del 33,3%.

En cuanto a la financiación prevista para estas modificaciones se ha observado lo siguiente:

- La modificación de mayo de 2001 por modificación del proyecto constructivo se financia, en parte, 3,37 M€, mediante la aportación acordada en el convenio firmado con el Ministerio de Fomento de acuerdo con lo analizado en el epígrafe 2.3.1.1 El resto, 10,10 M€, pasa a incrementar la parte de la inversión a financiar mediante el pago del canon de tarifa técnica.
- Las variaciones de los ejercicios 2002 y 2003 suponen un incremento neto de 5,08 M€ y, dejando de lado la revisión de precios, corresponden al complementario 1, los modificados 1 a 3, el menor coste de expropiaciones y el incremento de coste por demoras no imputables a la adjudicataria. Estas variaciones se recogen de forma concreta en la Adenda de 30 de diciembre de 2003 referente al convenio de 12 de junio de 2003 firmado entre la ATM y TM, SA. En la Adenda se detalla que la ATM abonará dicho importe en tres anualidades (2004, 2005 y 2006) de 1,70 M€ cada una. Estas obligaciones de la ATM han sido ratificadas por Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 4 de noviembre de 2003. Hay que entender que la ATM obtendrá los recursos para hacer frente a estas obligaciones mediante las correspondientes previsiones de recursos en el contrato-programa y, concretamente, a cargo de la Generalidad de Cataluña. Pero este hecho no se especifica en dicho Acuerdo de Gobierno.

- Las variaciones del anterior cuadro resumen aprobadas desde el ejercicio 2004 totalizan 36,57 M€ y el Consejo de Administración de la ATM, aunque ya había aprobado alguna de ellas, las aprueba conjuntamente en la sesión de 18 de abril de 2005. En esta sesión se presenta una propuesta de convenio a formalizar con TM, SA que, firmado finalmente el 4 de julio de 2005, prevé pagar estas variaciones de forma aplazada entre 2006 y 2015. Previamente a este convenio, y como requisito para su firma, la Generalidad de Cataluña, mediante Acuerdo de Gobierno de 14 de junio de 2005, autoriza al DPTOP a asumir dichas variaciones como gastos plurianuales entre 2006 y 2015 con un coste financiero de 10,30 M€ que supone un gasto plurianual total de 47,05 M€.

Respecto al importante número de variaciones que se han ido produciendo desde la firma del contrato se debe hacer referencia a tres aspectos:

- En cuanto a las modificaciones se debe mencionar que han sido debidamente aprobadas. Pese a ello, hay que señalar que no se han formalizado los expedientes contractuales ni los contratos correspondientes de acuerdo con lo previsto en la normativa de contratación.
- En cuanto a las actuaciones complementarias, han sido correctamente adjudicadas al adjudicatario del contrato principal pero cabe señalar que no se ha formalizado el correspondiente contrato.
- En el Informe 5/2004 de esta Sindicatura de Cuentas referente a los ejercicios 2001 y 2002 de la ATM se hizo referencia al hecho de que la fianza definitiva constituida por el adjudicatario representa el 2,2% del importe del contrato en lugar del 4% previsto en el Pliego de cláusulas administrativas particulares y en el TRLCAP. Es preciso señalar ahora que las importantes variaciones en la inversión anteriormente analizadas tampoco han supuesto el correspondiente reajuste de la fianza, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del TRLCAP al respecto.

Otros aspectos a señalar que se desprenden del análisis realizado son:

- La entrada en funcionamiento del Trambaix como servicio de transporte de viajeros no se produce hasta abril de 2004. En esta fecha entran en funcionamiento las líneas denominadas T1 y T2, que circulan desde la plaza Francesc Macià de Barcelona y se desdoblan hasta los municipios de Sant Joan Despí y Esplugues de Llobregat. Queda pendiente de ejecución y recepción la T3, que pasa por el interior de Sant Just Desvern, y está previsto que finalice en la entrada del término municipal de Sant Feliu de Llobregat.

Dicha fecha de entrada en funcionamiento ha hecho que, si bien desde 2003 el Trambaix ha generado ingresos y gastos relacionados con la ejecución de las inversiones y su financiación, no será hasta 2004 cuando generará para la

ATM ingresos por la venta de títulos integrados y gastos en concepto de servicio de viajeros del sistema tarifario integrado y del canon de tarifa técnica.

- El contrato, en la cláusula octava, establece que, para la explotación del servicio, TM, SA, adjudicataria de la obra, constituirá una sociedad operadora con capital íntegramente desembolsado por un importe de 24,58 €. También establece que esta sociedad operadora será de economía mixta, para lo que se prevé que TM, SA participe en el 80% del capital social, mientras que por el 20% restante haga donación al sector público, concretamente, 10% a TMB y 10% a FGC.

En la práctica, TM, SA constituyó la empresa Operadora del Tramvia Metropolità, SA (OTM, SA) pero con un capital social fundacional de 6 M€ y una prima de emisión de 20,24 M€, hecho que supone un total de fondos propios de 26,24 M€. Así, las donaciones que habían sido previstas en el contrato por 2,46 M€ a cada una de las entidades públicas TMB y FGC, finalmente han sido formalizadas en marzo de 2004 por un importe de 0,60 M€ cada una. Así, si bien el sector público obtiene el porcentaje del 20% previsto en el contrato, también es cierto que el capital social fundacional ha sido muy inferior al establecido en el contrato, hecho respecto del cual no nos ha sido facilitada documentación explicativa.

- El contrato, en la cláusula séptima, cuando especifica los diferentes aspectos referentes a la recepción de las obras determina que la ATM emitirá acta de conformidad de las obras ejecutadas pero establece que esto no implica la transmisión o entrega de estas obras. Dicha cláusula séptima establece que la transmisión sólo tendrá lugar al acabar el plazo de explotación (25 años) o cualquiera de sus prórrogas, momento en el que, tal y como también establece la cláusula novena, revertirá a la ATM, o a la administración competente que el Consejo de Administración de la ATM designe, la propiedad de las obras, el material móvil y las instalaciones afectadas, Por este motivo, la ATM no recoge en su activo el coste de las obras ni el de las instalaciones ni el del material móvil que se mantienen como activos de TM, SA hasta que se produzca la reversión.

Se han verificado las actas de conformidad de abril, mayo, junio y octubre de 2004, que detallan la conformidad por tramos del conjunto de la obra ejecutada y la resolución de ciertas carencias pero que no determinan la valoración de las obras y bienes a los que se refieren. Así, el Consejo de Administración de 27 de octubre de 2004 determina que el valor total de la inversión en obra civil, material móvil e instalaciones correspondientes al sistema de tranvía del Trambaix que ya ha entrado en servicio (entre abril y finales de 2004) es de 211,53 M€. Cabe señalar que esta valoración se corresponde con lo ejecutado a fecha de octubre de 2004 y que el grado de ejecución y la aprobación de nuevas variaciones, de acuerdo con lo analizado anteriormente dentro de este epígrafe, pueden incrementar considerablemente el coste final del conjunto del Trambaix hasta 280 M€ o 290 M€.

5.2. TRAMBESÒS

El inicio de las actuaciones referentes al Trambesòs se produce de forma similar al caso del Trambaix. Así, la Generalidad de Cataluña y la Entidad Metropolitana del Transporte, como titulares de las correspondientes competencias administrativas de planificación, ordenación y adjudicación de la concesión, relacionadas con el sistema tranviario que estaba previsto implantar en el corredor Diagonal-plaza de les Glòries-Besòs, delegaron en la ATM, mediante Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de Cataluña de 9 de octubre de 2001 y mediante Acuerdo del Consejo Metropolitano de la Entidad Metropolitana del Transporte de 4 de octubre de 2001, las competencias administrativas, así como las obligaciones económicas que se pudieran derivar.

De acuerdo con esto, la ATM inicia las labores y actuaciones del proceso de licitación y adjudicación (elaboración y aprobación del Pliego de cláusulas administrativas particulares y de los pliegos de prescripciones técnicas particulares, Publicidad de la licitación, constitución de la Mesa de Contratación, propuesta de adjudicación de la Mesa, adjudicación acordada por el Consejo de Administración, etc.) hasta que finalmente, el 3 de enero de 2003, firma el contrato con la empresa adjudicataria.

El contrato de concesión del sistema de tranvía Sant Martí-Besòs lo firman la ATM y Tramvia Metropolità del Besòs, SA (TM del Besòs, SA) que, como empresa adjudicataria, está formada por el siguiente grupo de empresas: FCC Construcción, SA, ALSTOM Transporte, SA, Alstom Transport, SA, Marfina, SL, Arande, SL, COMSA, SA, NECSO Entrecanales y Cubiertas, SA, Acciona Concesiones, SL, Detren-Compañía general de servicios ferroviarios, SL, Soler y Sauret, SA, CGT Corporación general de Transportes, SA, CGEA Connex, SA Bansabadell Inversió i Desenvolupament, SA y Sociéte Générale Sucursal en España.

El importe del contrato es de 205 M€. Este importe es el máximo que se estipula en cuanto a coste total de la inversión prevista en el proyecto e incluye la obra civil, instalaciones, urbanización, mobiliario urbano, material móvil, servicios afectados y cocheras. Las fuentes de financiación, también establecidas en el contrato, se detallan seguidamente:

- La Generalidad de Cataluña, por medio del Acuerdo de Gobierno de 24 de diciembre de 2002 autorizó al DPTOP a realizar gastos plurianuales durante dieciocho años, entre los ejercicios 2004 y 2021, para atender gastos de inversión del Trambesòs por un total del que se deduce que 132,80 M€ corresponden a financiación de la inversión, 16,44 M€ al IVA y 102,10 M€ al coste financiero por el aplazamiento del pago. Al ser la primera anualidad la correspondiente al ejercicio 2004, esta financiación comenzará a generar imputaciones como ingresos y como gastos en aquel ejercicio pero todavía no ha generado ninguna en las cuentas del ejercicio 2003.

- La ATM, mediante recursos del contrato-programa, deberá hacer frente, durante el plazo de 27 años de concesión de la explotación del servicio tranviario previsto en el contrato, a la tarifa técnica de prestación de servicios que deberá cubrir, además de los costes de explotación del servicio que se calculará en función del número de viajes anuales previstos y efectivos, de las tarifas medias ponderadas del sistema tarifario integrado y de otras variables, previendo un beneficio industrial, pero también se calculará a fin de cubrir aquella parte de la inversión, 72,20 M€, no financiada con las anualidades del DPTOP mencionadas en el punto anterior.

Del mismo modo que sucedió para el caso del Trambaix, desde la firma del contrato de concesión del Trambesòs se han producido una serie de variaciones que se presentan en orden cronológico en el siguiente cuadro resumen:

Concepto	Contenido	Fecha	Importe	Importe acumulado
Firma del contrato	Redacción y ejecución del proyecto constructivo y suministro e instalación del material móvil y equipos electromecánicos.	C. Adm. ATM adjudica julio 2002. Firmado contrato, enero 2003	205.000	
Mayor coste por el convenio de urbanización de la zona de cocheras	Convenio de cesión de fincas de la EMT, Consejo Comar. del Barcelonès y el Ayunt. St. Adrià del Besòs para poder hacer cocheras y talleres y en las que la ATM asume hacer frente a la urbanización de la nueva calle de acceso.	(1) Diciembre 2002	240	205.240
Mayor coste por el convenio de coordinación en la ejecución de obras en la zona del Fórum 2004	Convenio sobre la ejecución de obras de urbanización, infraestructura tranviaria y sistema semafórico en las calles Taulat y Eduard Maristany. Coordinación técnica y temporal con las actuaciones que en la zona debe hacer Infraestructures del Llevant de Barcelona, SA, adelantando ciertas labores para implantar el sistema del Trambesòs.	Julio 2003	480	205.720
Modificado 1	Reducción del coste de la inversión correspondiente al tramo de Rbla. de la Mina que, de acuerdo con las previsiones del contrato, será necesario volver a determinar y no realización del cierre previsto en la Estació del Nord.	Diciembre 2004	(4.459)	201.261
Complementario de señalización	Refuerzo y mejora de señalización para la línea T4 en los términos municipales de Barcelona y St. Adrià del Besòs	Diciembre 2004	283	201.544
Complementario del intercambiador en St. Adrià del Besòs	Intercambiador entre la parada P30 de la línea T4 del Trambesòs y la estación de RENFE en St. Adrià del Besòs	Diciembre 2004	569	202.113
Modificado 2	Ampliación del ámbito de urbanización en la Av. Marquès de Montroig (Badalona) y mantenimiento de zona de puntos de venta en el mercado semanal de St. Adrià del Besòs.	Enero 2005	9.912	212.025
Modificado 3.1	Desdoblamiento de vías y otras obras en plz. de les Glòries.	Mayo 2005	5.897	217.922
Modificado 3.2	Cambio de trazado en el lateral de la Gran Via	Mayo 2005	(2) 6.638	224.560
Revisión de precios	De acuerdo con contrato y TRLCAP	(3)	11.866	236.426

Importes en miles de euros.

Fuente: Elaborado por la Sindicatura de Cuentas según documentación del Trambesòs analizada para la fiscalización.

Notas:

- (1) Convenio anterior a la firma del contrato pero que hay que añadir como mayor coste del conjunto del Trambesòs ya que el contrato de enero de 2003 no lo incluye.
- (2) El importe del modificado 3.2 corresponde a un proyecto de trazado todavía en fase de información pública y, por lo tanto, se trata de un importe aproximado que puede ser objeto de modificaciones consecuencia de la fase en que se encuentra.
- (3) El importe de la revisión de precios, aun siendo una estimación todavía no aprobada, es, según los responsables de la ATM, altamente fiable.

El total de las variaciones anteriormente detalladas suponen un incremento del importe del contrato de 31,43 M€, lo que representa un incremento de 15,3%. Las variaciones las ejecuta el mismo adjudicatario.

Respecto de las anteriores variaciones cabe hacer referencia a los aspectos relacionados con la formalización de las variaciones y con la constitución y reajuste de la fianza. Así:

- En cuanto a los expedientes modificados se debe mencionar que han sido debidamente aprobados. Pese a ello, hay que señalar que no se han formalizado los expedientes contractuales ni los contratos correspondientes de acuerdo con lo previsto en la normativa de contratación.
- En cuanto a los expedientes complementarios, han sido correctamente adjudicados al adjudicatario del contrato principal pero cabe señalar que no se ha formalizado el correspondiente contrato.
- En el informe de esta Sindicatura de Cuentas referente al ejercicio 2002 se hizo referencia al hecho de que la fianza definitiva que debería ser del 4% respecto del importe adjudicado presentaba una carencia de 0,16 M€. Es preciso señalar ahora que las importantes variaciones en la inversión anteriormente analizadas tampoco han supuesto el correspondiente reajuste de la fianza, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del TRLCAP al respecto.

Otros aspectos a señalar que se desprenden del análisis realizado son los siguientes:

- La entrada en funcionamiento del Trambesòs como servicio de transporte de viajeros no se produce hasta mayo de 2004. En esta fecha entra en funcionamiento la línea T4 de forma parcial, es decir, entre la estación de Sant Adrià del Besòs y la plaza de les Glòries, mientras que en julio de 2004 entra en funcionamiento ya en su totalidad, hasta la parada Ciutadella-Vila Olímpica. Queda pendiente de estudios y ejecución la línea T5, que tiene previsto un desdoblamiento del ramal sur de la T4 en un punto más allá de la plaza de les Glòries cercano a Pere IV y, siguiendo una línea más alejada de la costa que la T4, pasar por Sant Adrià del Besòs y llegar a Badalona enlazando con las estaciones de metro de Sant Roc, Gorg y Pep Ventura.

Dichas fechas de entrada en funcionamiento y el hecho de que la primera anualidad de pago de ejecución de obras del Trambesòs sea la de 2004 han supuesto que los estados financieros no recojan ninguna imputación relacionada con el Trambesòs hasta 2004.

- El contrato, en la cláusula séptima, establece que, antes de iniciar la explotación del servicio, el sector público deberá incorporarse en la sociedad

concesionaria TM del Besòs, SA con una participación de hasta un 5% del capital social. Para ello, el contrato especifica que los socios de TM del Besòs, SA, en proporción a su participación, harán donación al sector público del 5% de modo que este obtenga dicha participación sin ningún desembolso. La misma cláusula establece que, en la fecha del contrato, el capital social de la concesionaria es de 30 M€ y diferencia los porcentajes de participación de los diferentes socios y la reestructuración prevista de estos porcentajes al inicio de la explotación del servicio.

A pesar de que desde el mes de mayo de 2004 ya ha entrado en funcionamiento la primera fase del Trambesòs, el Consejo de Administración de la ATM acuerda en fecha 13 de mayo de 2004 posponer dicha donación. La razón de este acuerdo es que las circunstancias relativas al plazo de ejecución y a la inversión de algunos tramos pueden dar lugar a variaciones de capital a aportar por parte de la concesionaria.¹⁰

- En las cláusulas tercera, sexta y octava del contrato se tratan diferentes aspectos relacionados con la entrega, la recepción y la reversión de las obras. De estas cláusulas se extrae lo mismo que para el Trambaix, es decir, que la ATM emitirá acta de conformidad de las obras ejecutadas pero que esto no implicará su transmisión, que tendrá lugar al acabar el plazo de explotación de 27 años. Llegado este plazo las obras revertirán a la ATM, o a la administración competente que el Consejo de Administración de la ATM designe. Por este motivo, la ATM no recoge en su activo el coste de las obras ni el de las instalaciones ni el del material móvil que se mantienen como activos de TM del Besòs, SA hasta que se produzca la reversión.

Se han verificado las actas de conformidad de mayo de 2004, referentes al tramo de la línea T4 entre Sant Adrià del Besòs y plaza de les Glòries, y de julio de 2004, del tramo de la T4 entre plaza de les Glòries y Vila Olímpica y que recogen también la resolución de ciertas carencias. Así, entre mayo y julio de 2004, pudo entrar en funcionamiento la totalidad de la línea T4. Las actas no determinan la valoración de las obras y, para una correcta determinación del valor de la obra ejecutada (obra civil, sistemas y material móvil) con relación al Trambesòs, se ha hecho un seguimiento de las correspondientes certificaciones y documentos similares de seguimiento. De esta documentación se ha podido determinar que, al cierre del ejercicio 2003, el total certificado con relación al sistema tranviario del Trambesòs era de 72,12 M€ y, al final de 2004, el acumulado ya era de 150,44 M€, importe que incluye el coste de ejecución de

10. Atendiendo al segundo párrafo de la alegación nº 7, se ha suprimido el apartado de la versión inicial que decía lo siguiente: "Pero en la práctica, los responsables de la ATM nos hacen saber que todavía no se ha llevado a cabo dicha donación, aunque desde el mes de mayo de 2004 ya ha entrado en funcionamiento la primera fase del Trambesòs y se ha sustituido por la actual".

las actuaciones complementarias de señalización y de la estación de Sant Adrià por un total de 0,85 M€. En abril de 2005 el importe asciende a 154,59 M€.

5.3. RENTING PARA EL SUMINISTRO Y MANTENIMIENTO DE UNIDADES DE TREN

Como resultado del proceso de licitación llevado a cabo entre los ejercicios 2001 y 2002, la ATM adjudicó en diciembre de 2002 50 unidades de tren destinadas a la L9 a ALSTOM Transporte, SA (ALSTOM) y 33 unidades para las líneas L1, L3 y L5 de FMB a Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles, SA (CAF) a quien finalmente la adjudicación definitiva ha sido de 39 unidades¹¹. La publicación de la adjudicación recoge la condición suspensiva del cumplimiento de ciertos requerimientos técnicos y prevé que la ATM deberá definir y concretar, junto con las diferentes entidades financieras incluidas en las propuestas de financiación de los adjudicatarios, un procedimiento de financiación específico de la operación.

Seguidamente se analizan los contratos de suministro y financiación de los trenes adjudicados a CAF y a ALSTOM por los efectos económicos, financieros y contables a los que darán lugar en futuros ejercicios.

5.3.1. Suministro y financiación de 39 trenes adjudicados a CAF

El contrato marco y de arrendamiento relacionado con los 39 trenes lo firman el 8 de agosto de 2003 la ATM, CAF y Alquiler de trenes AIE, empresa en la que participa en un 95% por la Kutxa y en un 5% por CAF (AIE). El objeto del contrato es el arrendamiento de la AIE a la ATM de los 39 trenes para la red de ferrocarril metropolitano de Barcelona que la AIE adquirirá a CAF. Los aspectos fundamentales de este contrato marco son los siguientes:

- La AIE se compromete a entregar a la ATM las 39 unidades de trenes según un calendario que va de una primera entrega de una unidad en mayo de 2005 hasta la última, de abril de 2007. El calendario establece entregas mensuales de una o dos unidades que suponen que durante 2005 entregará 10 unidades, durante 2006, 22 unidades, y entre enero y abril de 2007, las 7 unidades restantes.
- El arrendamiento prevé un total de 18 cuotas anuales que la ATM deberá pagar a la AIE cada 15 de diciembre; la primera en 2006, la última en 2023. El coste total se establece en 296,53 M€, de los cuales 217,29 M€ son principal y 79,24 M€ intereses.

11. Entre la adjudicación y la formalización de contratos, TMB solicitó a la ATM la adquisición de más unidades por el incremento de demanda que en las otras líneas supondrá la entrada en servicio de la L9. Finalmente, el Consejo de Administración de la ATM acordó incrementar en 6 el número de trenes para las líneas L3 y L5 y ampliar así la adjudicación a CAF de 33 a 39 trenes.

- La AIE, como propietaria de los trenes, concede a la ATM una opción de compra de 119,26 M€ que únicamente podrá ejercitarse entre el 15 de junio y el 15 de septiembre de 2021.
- La ATM podrá ceder todos aquellos derechos y obligaciones relativos a la explotación y operación de los trenes, incluidas las relativas al mantenimiento, a FMB. La cesión a cualquier otro operador requerirá la previa conformidad de la AIE. ATM responderá solidariamente y subsidiariamente ante la AIE de la explotación y uso del operador.
- CAF y la AIE deberán firmar un contrato de suministro. La AIE suscribirá con un sindicato bancario, del que la Kutxa será el agente, y con el BEI los créditos para poder atender las obligaciones del contrato de suministro y los propios gastos.
- La ATM se compromete ante la AIE a las revisiones, reparaciones, mantenimientos y pruebas de conformidad con el Protocolo de mantenimiento, así como a las reparaciones por accidentes, vandalismo o terrorismo. Se prevé que el operador (FMB) pueda llevar a cabo las operaciones de mantenimiento directamente o a través de un tercer proveedor de este servicio, caso, este último, en el que CAF tendrá derecho a tanteo.

Las principales operaciones de la AIE con entidades financieras han sido el crédito de 137 M€ con el sindicato bancario formado por la Kutxa, Banesto, Caja de Cataluña e ICO y el crédito del Banco Europeo de Inversiones (BEI) por 110 M€.

Se debe señalar que ante la exigencia de garantías por parte del BEI y a fin de que las diferentes entidades que deben participar en esta contratación obtuvieran también garantías suficientes, la Generalidad de Cataluña, por Acuerdo de Gobierno de 10 de junio de 2003 pasó a garantizar solidariamente la totalidad de las obligaciones de pago asumidas por la ATM. Este Acuerdo señala también que, en caso de que la Generalidad de Cataluña realizara algún pago en aplicación de dicha garantía, se resarcirá repercutiéndolos al resto de administraciones implicadas en la financiación del transporte público de la región metropolitana de Barcelona en proporción a los porcentajes de financiación del contrato-programa con la ATM vigente en aquel momento.

5.3.2. Suministro y financiación de 50 trenes adjudicados a ALSTOM

El contrato marco y de arrendamiento relacionado con los 50 trenes lo firman el 23 de julio de 2004 la ATM, ALSTOM y Arrendadora Ferroviaria, SA, empresa participada en un 40,8% por el ICF, en un 29,1% por Cajamadrid, en 25,1% por La Caixa y en un 5% por Société Générale. El objeto del contrato es el arrendamiento de la Arrendadora a la ATM de los 50 trenes para la futura L9, que la Arrendadora

adquirirá a ALSTOM. Los aspectos fundamentales de este contrato marco son los siguientes:

- La Arrendadora se compromete a entregar a la ATM las 50 unidades de trenes según un calendario que va de una primera entrega de una unidad en abril de 2006 hasta la última, de mayo de 2008. El calendario establece entregas mensuales, en general de una o dos unidades, lo que supone que durante 2006 entregará 15 unidades, durante 2007, 22 unidades, y entre enero y abril de 2008, las 13 unidades restantes.
- El arrendamiento prevé la financiación de forma diferenciada entre tres bloques de trenes a suministrar pero, en términos globales, hay una primera cuota que vence el 15 de julio de 2007 y, posteriormente cada 15 de julio, desde 2008 hasta 2024, vencen tres cuotas correspondientes a cada uno de los bloques mencionados. El coste total del modelo establecido en el contrato marco se establece en 488,32 M€, de los cuales 290,88 M€ son principal y 197,44 M€ intereses.
- La opción de compra, fijada en un importe de 144,89 M€ sólo podrá ejercerse entre el 15 de enero y el 15 de julio de 2022. El arrendamiento puede prorrogarse más allá de año 2024 por siete años adicionales y generar 7 cuotas anuales adicionales de cada bloque con fechas de pago previstas para el 15 de julio de los años 2025 a 2031.
- La ATM podrá ceder todos aquellos derechos y obligaciones relativos a la explotación y a la operación de los trenes, incluyendo las relativas al mantenimiento, a favor de la entidad pública o privada a la que se encomienda la operación y explotación de la L9.
- La ATM se compromete ante la Arrendadora a mantener los trenes en perfecto estado de conservación y a hacer el mantenimiento preventivo y correctivo. Por eso, firman un contrato específico de mantenimiento en la misma fecha que el contrato marco, el 23 de julio de 2004. La ATM designa a FMB agente técnico de su confianza experto en mantenimiento de trenes. ALSTOM y FMB establecen un marco de colaboración para regular los trabajos y costes del mantenimiento. Se prevé que para el mantenimiento ALSTOM facture a ATM un importe alrededor de 0,12 M€ por tren y año, desde la entrega del décimo tercer tren y durante 17 años.
- El contrato marco menciona que, para su formalización, era esencial la garantía de la Generalidad de Cataluña, que la concedió por Acuerdo de Gobierno de 10 de junio de 2003.

Las operaciones de la Arrendadora con entidades financieras han sido seis, formalizadas todas el 13 de septiembre de 2004 según el siguiente detalle:

- Crédito sindicado con La Caixa, Cajamadrid y Société Générale de 147,93 M  y otro crédito con el mismo grupo de tres entidades por 27,97 M ;
- Crédito con el BEI de 140 M ;
- Crédito sindicado con el ICF, Cajamadrid y Société Générale de 51,92 M ;
- Crédito sindicado con el ICF, La Caixa, Cajamadrid y Société Générale de 38,10 M  y préstamo participativo de las mismas cuatro entidades de 11,77 M .

5.3.3. Consideraciones comunes a las operaciones de suministro de CAF y de ALSTOM

Del análisis de las operaciones relacionadas con el suministro del conjunto de 89 trenes (39 CAF y 50 ALSTOM) a los que se ha hecho referencia en los ep grafos anteriores, se debe señalar lo siguiente:

- Las dos operaciones de renting suponen que la ATM reciba el primero de los 39 trenes de CAF en mayo de 2005 y el primero de los 50 trenes de ALSTOM en abril de 2006 y que comience a pagar las correspondientes cuotas de arrendamiento desde diciembre de 2006 y desde julio de 2007, respectivamente. Está claro que desde un punto de vista operativo la ATM hará la recepción de los trenes y los ceder  en uso al operador. Entonces, desde un punto de vista financiero y contable no será lógico que el gasto por el arrendamiento y el coste financiero que supone los asumiera y los contabilizara la ATM y no los pudiera repercutir al operador.
- El instrumento mediante el que se ha formalizado el suministro del conjunto de los 89 trenes genera operaciones financieras a largo plazo. Aun así, no han sido consideradas como arrendamiento financiero ya que se han formalizado como operaciones de renting, tipología de arrendamiento que en comparación con el leasing presenta diferentes connotaciones en cuanto a la imputación contable (diferenciación de un coste financiero a largo plazo que se debería imputar separadamente de la parte de la cuota por gasto de arrendamiento del bien suministrado), en cuanto a la deducibilidad fiscal o a los límites de endeudamiento.

Se debe señalar que las primeras cuotas no vencen hasta finales de 2006 y que, además de la repercusión o no a los operadores, si finalmente la ATM las contabilizara será necesario plantearse y analizar si, a pesar de que las operaciones se hayan formalizado como renting o arrendamiento de naturaleza no financiera, no tienen un matiz más cercano a operaciones de arrendamiento financiero por aspectos como la duración del arrendamiento y tipología de los bienes objeto del arrendamiento que hace que difícilmente tengan nunca opción a ser utilizados por otro usuario, la existencia de opción de compra, la separación de los servicios de mantenimiento del suministro y arrendamiento. Por eso, al margen de que las

operaciones se hayan formalizado como renting, su imputación contable deberá hacerse atendiendo a la verdadera naturaleza de la operación.

- El paro y retraso de las obras de ampliación y prolongación de las líneas del metro de Barcelona hace que, dado el calendario de recepción de unidades de tren anteriormente mencionado, se genere un riesgo de sobrecoste por el hecho de recibir los trenes y no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos previstos.

6. CONCLUSIONES FINALES: OBSERVACIONES Y RECOMENDACIONES

A lo largo de este Informe se han señalado las observaciones y recomendaciones que resultan pertinentes sobre los aspectos financiero-contables, presupuestarios, de control interno y de legalidad. Las observaciones y recomendaciones más destacadas de cada uno de los aspectos mencionados se presentan en los siguientes epígrafes:

A continuación, se detallan las observaciones y recomendaciones más significativas con relación a cada uno de los aspectos objeto del alcance de este Informe.

6.1. CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE LOS ESTADOS FINANCIEROS

Se ha hecho un seguimiento de las observaciones y recomendaciones que, referentes a los ejercicios 2001 y 2002, se recogieron en el Informe 5/2004. No se vuelven a mencionar aquellas observaciones y recomendaciones que la ATM ya ha solucionado mientras que, en caso contrario, aquellas que sean aún vigentes se recogen como una más de las presentadas para el ejercicio 2003.

Como resultado de la fiscalización de las Cuentas anuales referentes al ejercicio 2003 se puede afirmar que, exceptuando la incertidumbre que se genera por el hecho de que al cierre del ejercicio no ha sido formalizado el contrato-programa, el Balance y la Cuenta de pérdidas y ganancias de la ATM reflejan razonablemente el patrimonio, la situación financiera y el resultado de dicho ejercicio y comprenden la información necesaria y suficiente para su interpretación y comprensión adecuadas, de conformidad con los principios y normas contables generalmente aceptados.

Se debe mencionar que la incertidumbre a la que se hace referencia ya se producía con relación al ejercicio 2002, hecho que se recogía tanto en el Informe 5/2004 de esta Sindicatura de Cuentas como en el Informe de auditoría de GTACSA correspondiente a aquel ejercicio. Las causas de la incertidumbre así como sus efectos se presentan a continuación.

A cierre del ejercicio 2003 todavía se encuentra pendiente de negociación y formalización entre la ATM, la Administración General del Estado y las administraciones consorciadas el contrato-programa que debería prever las aportaciones de las administraciones para hacer frente a las necesidades de financiación del transporte metropolitano para el período 2002-2005. A pesar de esta falta de formalización, las administraciones públicas recogen en sus respectivos presupuestos partidas con créditos a destinar a la ATM a fin de que esta las traspase a los operadores para financiar los tres aspectos que, básicamente, se prevén en el contrato-programa: déficits de explotación, amortización del endeudamiento e inversiones de mantenimiento. Tal y como se detalla en el epígrafe 2.4.1.3, estas partidas presupuestarias de las diferentes administraciones representaban un total alrededor de 260 M€.

En la práctica, sin embargo, las necesidades de financiación de los operadores han superado los importes reservados en los presupuestos de las administraciones públicas y se ha llegado a una situación ante la que la inexistencia de contrato-programa ha hecho que la ATM adelantara ciertos importes a los operadores (hecho que ya se produjo en el ejercicio 2002). Los importes adelantados por la ATM acumulados hasta el 31 de diciembre de 2003 han sido, tal y como se detalla en el epígrafe 2.3.3, de 75,3 M€, de los cuales 8,81 M€ se adelantaron ya en el ejercicio 2002.

A fin de hacer frente a estas entregas la ATM ha formalizado operaciones de tesorería que, a 31 de diciembre de 2003, representan un límite de crédito de 86 M€ (el Consejo de Administración de la ATM aprobó en diciembre de 2003 poder formalizar hasta un límite de 105 M€) y, de acuerdo con el detalle del epígrafe 2.3.7.3, el total del que se disponía en dicha fecha era de 43,97 M€.

La ATM hace estas aportaciones a los operadores de forma provisional y a la espera de que la firma del contrato-programa con la Administración General del Estado y con las administraciones consorciadas cubra todas estas entregas; situación que origina incertidumbre. Esta incertidumbre, además, lleva a poner en duda una de las funciones básicas para las que fue creada la ATM: ejercer de rótula financiera del sistema de transporte público colectivo.

Es preciso señalar, como hecho posterior, que el 13 de diciembre de 2004 se firma el contrato-programa que finalmente abarca un ejercicio menos de lo que se preveía, es decir, el período 2002-2004 (véase el análisis del contrato-programa en el epígrafe 2.5). Dicho contrato-programa permite actualizar los importes hasta finales de 2004, fecha en la que se observa cómo las insuficiencias de las asignaciones presupuestarias de las administraciones para hacer frente a las necesidades de los operadores llega (si se añaden ciertos importes referentes a la liquidación definitiva del antiguo contrato-programa del período 1998-2001) hasta 194,89 M€. La ATM también debe hacer frente durante 2004 a estas insuficiencias, a las que ya había comenzado a hacer frente durante 2002 y 2003 con las entregas adelantadas mencionadas.

Por último, se observa que el contrato-programa prevé las aportaciones que las administraciones harán a la ATM a fin de compensar las entregas que esta ha adelantado a los operadores. Estas aportaciones a favor de la ATM se prevén a cuatro años, 2006 a 2009, por el total de los 194,89 M€ y a razón de 48,72 M€/año. Como consecuencia de esto, la ATM formaliza a principios de 2005 una operación de endeudamiento que viene a sustituir las operaciones de tesorería que han permitido hacer las entregas provisionales. Este endeudamiento irá cancelándose a medida que la ATM reciba las anualidades mencionadas para el período 2006-2009.

Además de la incertidumbre que se ha mencionado anteriormente, a continuación se señalan otros aspectos, de matiz contable o legal que, por su menor relevancia cuantitativa y/o cualitativa, no afectan a la opinión de la Sindicatura con relación a las Cuentas anuales de la ATM. A pesar de esto, se ha considerado conveniente ponerlos de manifiesto y, en los casos que sea necesario, hacer las correspondientes observaciones y, si procede, recomendaciones.

- Régimen contable

El artículo 7 del Reglamento de régimen interior de la ATM establece que el consorcio se somete al régimen de contabilidad pública, pero sin hacer ninguna otra especificación al respecto. En los Estatutos de la ATM tampoco se determina qué régimen público de contabilidad debe aplicar. Aun así, la ATM, desde su creación, ha aplicado las normas de contabilidad de la Administración local.

Si bien esto no tiene un efecto significativo en cuanto a la información y la representatividad de las cuentas presentadas por la ATM con relación a su situación económica, financiera y patrimonial, sí que hay que señalar que, de acuerdo con lo que ha mencionado esta Sindicatura de Cuentas en el Informe 5/2004 referente a los ejercicios 2001 y 2002, entendemos que sigue vigente la recomendación conforme la ATM debe llevar su contabilidad de acuerdo con el Plan general de contabilidad pública de la Generalidad de Cataluña.

- Diferencias temporales en la contabilización de inversiones

A 31 de diciembre de 2003 las Inversiones en infraestructura y bienes destinados al uso general presentan un saldo de 2,62 M€. La totalidad de este importe ha sido activado en este inmovilizado durante el ejercicio 2003 y corresponde a las quince primeras certificaciones de obra y facturas de la empresa adjudicataria Tramvia Metropolità, SA correspondientes a la ejecución de las obras de construcción de un paso bajo la autopista A-2 que permita la circulación del Tramvia Diagonal-Baix Llobregat. Esta obra, con un coste total previsto de 3,91 M€ y que la ATM espera liquidar y cerrar

definitivamente a mediados 2005, está financiada por el Ministerio de Fomento de acuerdo con el convenio formalizado el 8 de mayo de 2002.

De la verificación de las certificaciones y facturas se desprende que, del total de las quince mencionadas, las tres primeras, que acumulan un importe de 0,36 M€, corresponden a obra ejecutada, certificada y facturada el último trimestre de 2002 y, por lo tanto, debería haberlas activado ya en el ejercicio 2002.

- Compensación de saldos deudores y acreedores

El saldo acreedor que, formando parte de los Deudores a corto plazo del pasivo, recoge la cuenta Operadores por integración tarifaria presenta a 31 de diciembre de 2003 un importe de 4,27 M€, que se compone del conjunto de saldos, ya sean deudores o acreedores que resultan del procedimiento operativo del sistema tarifario integrado con los diferentes operadores y comercializadores y, concretamente, de las liquidaciones mensuales de la Cámara de Distribución de los Ingresos de la ATM. Los saldos resultan acreedores o deudores en función de si el operador-comercializador presenta un mayor o menor volumen de ventas de títulos integrados respecto del volumen de cancelaciones o validaciones por transporte de viajeros. Se ha observado que dentro de dicho saldo acreedor existe un componente de saldos deudores de, como mínimo, 11,52 M€.

Desde un punto de vista de presentación contable sería recomendable recoger los saldos con los comercializadores y con aquellos operadores que a final de ejercicio presenten saldo deudor en el activo y mantener en esta cuenta de pasivo únicamente los operadores que presenten saldo acreedor.

- Diferencias temporales en la contabilización de aportaciones del IMSERSO

En los Ajustes por periodificación del pasivo y dentro de la cuenta de Ingresos adelantados la ATM imputa aquellas aportaciones que el IMSERSO se compromete a aportar a fin de financiar parcialmente el desarrollo de un programa de accesibilidad en las renovaciones de flota de las líneas regulares de autobuses. La ATM ha imputado en esta cuenta las aportaciones resultantes de convenios firmados con el IMSERSO en los ejercicios 2000, 2001 y 2002 por un total de 1,44 M€ y, a medida que las aportaciones han sido aplicadas (mediante la concesión de ayudas de la ATM a aquellos operadores que adaptan sus flotas de autobuses) se ha reducido dicho importe, de modo que a 31 de diciembre de 2003 el saldo pendiente de aplicación es de 1,15 M€.

Hay que señalar que el 24 de julio de 2003 se ha firmado otro convenio similar al de ejercicios anteriores en los que el IMSERSO se compromete a aportar 0,42 M€ y, aun así, la ATM no lo ha contabilizado hasta 2004. La Sindicatura entiende que se debería haber contabilizado en 2003, hecho que

habría supuesto incrementar el pasivo por Ingresos adelantados de los ajustes por periodificación, por los 0,42 M€, así como el activo por el mismo importe, como importe en Deudores.

- Heterogeneidad en la presentación de los ingresos y los gastos financieros

Se observa como en la Cuenta de pérdidas y ganancias se presentan los Ingresos financieros dentro de los Ingresos de explotación, cuando los Gastos financieros se recogen diferenciadamente de los Gastos de explotación, hecho que representa una falta de homogeneidad que afecta al Margen bruto y que se debería corregir.

Por lo tanto, se deberían presentar los Ingresos financieros separadamente de los de explotación y, junto con los Gastos financieros, generar un resultado financiero diferenciado del Margen bruto o Resultado de explotación.

- Incremento de los gastos de personal

El incremento de los sueldos y salarios en el ejercicio 2003 respecto del ejercicio 2002 ha sido del 3,1%, contraviniendo el límite máximo del 2% establecido en la Ley de presupuestos de la Generalidad de Cataluña para el ejercicio 2003.

- Situación de la sede de la ATM en la calle Muntaner

Respecto de la sede social de la ATM en la calle Muntaner hay que señalar dos aspectos: uno, con relación a su uso como oficinas, y el otro, en cuanto a las deficiencias de seguridad y salud en los puestos de trabajo que se detectaron:

- La calificación urbanística de la zona en que se encuentra ubicada la finca no admitía el uso de oficinas y este hecho requirió incoar expediente administrativo en el que solicitaba al Ayuntamiento de Barcelona la regularización urbanística dentro del Plan especial de equipamiento. El Ayuntamiento de Barcelona aprobó dicho Plan especial en septiembre de 2000 con una reserva singular a favor de la ATM, donde se permitía el uso de la finca como oficinas únicamente a la ATM. En marzo de 2001 los propietarios presentaron recurso ante la Sala Contencioso-Administrativa de Tribunal Superior de Justicia de Cataluña en el que impugnan dicho Acuerdo del Ayuntamiento de Barcelona, básicamente, en cuanto a la reserva singular a favor de la ATM. La sentencia referente a dicho recurso no se ha producido hasta junio de 2004 y, en lo que respecta a la reserva singular del uso como oficinas, resuelve declarándola nula y sin efecto.
- En noviembre de 2003 la Inspección de Trabajo y Seguridad Social hizo una inspección en la sede de la ATM. El acta de diligencias resultante señala deficiencias en la segunda planta del edificio con relación a los espacios de trabajo, a la escalera de acceso a la planta y a las vías de circulación. Como

consecuencia, la Inspección Provincial de Trabajo de Barcelona requirió en diciembre de 2003 que en un plazo de tres meses la ATM adoptara las medidas necesarias para solucionar las deficiencias detectadas y cumplir así la legislación vigente sobre seguridad y salud en los puestos de trabajo. La ATM encomendó un informe a un gabinete de arquitectos y, junto con un proyecto de adaptación de la sede, lo presentó en febrero de 2004 tanto al Ayuntamiento de Barcelona como a la Inspección de Trabajo. Se debe señalar que posteriormente, en junio de 2004, se produjo una nueva visita de la Inspección en la sede de la ATM que tomó en consideración la manifestación de los representantes de la ATM conforme se produciría un traslado de parte de la plantilla a otro local cercano a la sede de la ATM y requirió que le fuera comunicado el traslado por parte de los representantes de la ATM y de los representantes de sus trabajadores. El traslado de parte del personal se produjo el 9 de julio de 2004 y el comunicado a la Inspección, firmado por ambas partes, es de fecha 22 de julio de 2004.

6.2. CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE LA LIQUIDACIÓN PRESUPUESTARIA

De los análisis efectuados para la fiscalización de la Liquidación presupuestaria referentes a las modificaciones presupuestarias, a la ejecución del presupuesto, su liquidación y las desviaciones que se han producido, se puede concluir, en términos generales, de forma satisfactoria.

Con relación a la fiscalización del presupuesto y como comentarios de carácter general hay que señalar los siguientes:

- El grado de ejecución del presupuesto de 2003 respecto de las consignaciones definitivas ha sido del 97,7% en cuanto a los Derechos reconocidos y del 97,6% respecto de las Obligaciones reconocidas.
- Se han producido seis modificaciones presupuestarias que hacen variar las consignaciones del presupuesto inicial en 36,96 M€. Entre estas modificaciones destaca la ampliación de crédito de 32,72 M€ con la que se incrementa lo consignado inicialmente en Ingresos por venta de títulos integrados y que, a la vez, incrementa el gasto previsto por el servicio de transporte llevado a cabo por los operadores de transporte público.
- La desviación por los menores derechos liquidados que presupuestados ha sido de 13,52 M€ mientras que la desviación por las menores obligaciones reconocidas respecto de las presupuestadas ha sido de 14,11 M€. En concreto, el detalle es el siguiente:
 - La desviación en ingresos se concentra en el capítulo 8 por la incorporación del remanente del ejercicio anterior que, como tal, representa recursos ya reconocidos en 2002. Por lo tanto, estos recursos no deben ser nuevamente

reconocidos sino que, de forma correcta, la ATM los hace constar como ajuste entre el Resultado presupuestario y el Resultado presupuestario ajustado.

- La desviación en gastos presenta como principales componentes los producidos en el capítulo 7, Transferencias de capital, en el capítulo 2, Compra de bienes y servicios, y en el capítulo 6, Inversiones; todos ellos originados, de una forma u otra, por diferencias temporales entre el importe presupuestado y el finalmente liquidado.

En cuanto a los resultados de la fiscalización efectuada hay que mencionar los dos aspectos siguientes:

- Régimen de autorizaciones de las modificaciones de crédito

En el ejercicio 2003, del 100% del importe de las modificaciones efectuadas el director general ha aprobado el 82,5%. Por lo tanto, y tal como esta Sindicatura de Cuentas ya indicó en el Informe 5/2004 referente a los ejercicios 2001 y 2002 de la ATM, aunque el Reglamento de régimen interior de la ATM prevé que las competencias para la aprobación de las modificaciones presupuestarias recaen en el Consejo de Administración y en el Comité Ejecutivo, las Bases de ejecución del presupuesto delegan, al margen de alguna excepción puntual, esta facultad íntegramente al director general. Por este motivo, en ese informe se recomendaba establecer limitaciones cuantitativas a la competencia por parte del director general para realizar dichas modificaciones.

Es preciso señalar que en el trámite de alegaciones referente al Informe 5/2004, los responsables de la ATM afirmaban que en las Bases de ejecución del presupuesto para 2004 ya establecían las limitaciones recomendadas por la Sindicatura de Cuentas. Está claro que la ATM no implantó a tiempo esta limitación en las Bases de ejecución para el presupuesto de 2003 ya que las alegaciones fechan de noviembre de 2003. A pesar de la alegación anteriormente mencionada, la ATM tampoco ha incorporado la limitación en las Bases del presupuesto de 2004, hecho que finalmente sí ha incorporado en las Bases de ejecución del presupuesto de 2005.

- Revisión de ciertas partidas en el presupuesto inicial

La liquidación del presupuesto presenta el capítulo 5 de Ingresos patrimoniales con un importe de Derechos reconocidos mientras que en las consignaciones iniciales aparecía con importe nulo, es decir, no había sido presupuestado. A pesar de la dificultad que pueda representar llevar a cabo una previsión de las disponibilidades líquidas y de los rendimientos que pueden generar, es necesario que esta partida, así como otras con consignación inicial nula y que puedan ser previamente previstas y cuantificables (como los ingresos del capítulo 6 de Enajenación de inversiones reales) sean objeto de presupuestación inicial.

6.3. CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE LA CONTRATACIÓN

Respecto de la fiscalización de la contratación de la muestra de expedientes adjudicados durante el ejercicio 2003, hay que señalar las siguientes incidencias:

- Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos

Los servicios de asesoramiento jurídico con relación a los contratos de arrendamiento y suministro de trenes para la red del metro de Barcelona se han materializado en seis contratos (cinco contratos adjudicados en 2003, expedientes 2, 3, 4, 8 y 18 del epígrafe 4.2.2 y el contrato inicial adjudicado en 2002) que totalizan 0,11 M€ y han sido adjudicados a la misma entidad. Por otro lado, los contratos de asesoramiento financiero han sido cuatro (expedientes 5, 6, 19 y 20 del epígrafe 4.2.2), por un importe total de 84.000 € y adjudicados también a un único adjudicatario. El detalle de estos contratos se recoge en el epígrafe 4.2.2, donde se analizan sus conceptos, fechas, importes y procedimiento de adjudicación.

Del análisis realizado se debe concluir que, aunque los diversos contratos que se formalizan con los dos adjudicatarios puedan contener ciertos aspectos diferenciales de tipo conceptual, cada tipología de asesoramiento conforma una unidad de actuación y, por lo tanto, entendemos que se ha producido un fraccionamiento (contraviniendo lo establecido en el artículo 68 del TRLCAP) mediante el cual se ha eludido la aplicación del procedimiento de adjudicación que correspondía haber aplicado y de los requisitos de publicidad que habría comportado.

- Carencias justificativas del uso del procedimiento negociado sin publicidad

Se han detectado carencias explicativas o documentales en tres expedientes en cuanto a la justificación del procedimiento de adjudicación utilizado, hecho que incumple lo establecido en el artículo 75 del TRLCAP. El procedimiento de adjudicación de los tres expedientes ha sido negociado sin publicidad, uno de ellos, basándose en la imperiosa urgencia y los otros dos, en razones técnicas que suponen que únicamente pueda encomendarse la ejecución a un único empresario.

- Los servicios para la clasificación de rating financiero (expediente 16 del epígrafe 4.2.2) han sido adjudicados por imperiosa urgencia (artículo 210 c) del TRLCAP) cuando la documentación recogida en el expediente, mencionada en el análisis del epígrafe 4.2.2.2, genera dudas de si no habría sido suficiente una tramitación urgente de acuerdo con lo previsto en el artículo 71 del TRLCAP. Además, en contra de lo previsto en el artículo 92 del TRLCAP, tampoco existe documentación explicativa que deje constancia en el expediente de por qué únicamente se ha solicitado propuesta al adjudicatario cuando existen en el mercado otras empresas capacitadas para la prestación de estos servicios.

- Los servicios contratados en 2003 para llevar a cabo ciertas variaciones en la implantación del sistema de ayuda a la explotación (SAE) (expediente 9 del epígrafe 4.2.2) han sido adjudicados por el procedimiento negociado por razones técnicas (artículo 210 b) del TRLCAP) cuando quizás, de acuerdo con la documentación disponible en el expediente, habría sido más adecuado tratar la variación como un expediente modificado o como un expediente complementario, de acuerdo con lo previsto en los artículos 101 y 210 d) del TRLCAP, respectivamente. La ATM también fundamenta en razones técnicas de las previstas en el artículo 210 b) del TRLCAP la adjudicación (expediente 15 del epígrafe 4.2.2) de un trabajo de consultoría del impacto en los patrones de movilidad de los usuarios de los nuevos servicios del Trambaix y del Trambesòs, sin que en el expediente exista documentación explicativa de qué razones técnicas sustentan el procedimiento aplicado.
- Incorrecciones en el Pliego de cláusulas administrativas particulares

En los dos únicos expedientes de la muestra seleccionada que han sido adjudicados por el procedimiento abierto (expedientes 13 y 17 del epígrafe 4.2.2) se han detectado deficiencias en los respectivos pliegos de cláusulas administrativas particulares. El detalle es el siguiente:

- En el Pliego de cláusulas administrativas particulares de uno de los expedientes se recoge, dentro de los criterios de adjudicación, la experiencia empresarial previa, cuando la experiencia, al tratarse de una cualidad externa a las virtudes o defectos de una propuesta u oferta concreta, no puede considerarse como criterio de adjudicación, sino que sólo debe ser un factor de consideración a la hora de valorar la solvencia técnica.
- En el Pliego de cláusulas administrativas particulares de los dos expedientes adjudicados por el procedimiento abierto, los criterios de adjudicación presentan unos aspectos a tener en cuenta para valorar dichos criterios pero los valores o la puntuación a conceder son globales y genéricos. Falta, por lo tanto, una graduación cuantificada de estos valores a fin de que cualquier licitador esté suficientemente informado a la hora de ajustar su propuesta.

A causa, probablemente, de una incorrecta transposición de la normativa comunitaria, estas deficiencias (valoración de la experiencia y falta de graduación en la valoración) eran muy usuales en la época a la que hace referencia el presente Informe de fiscalización. No obstante, se considera necesario evidenciarlas a fin de evitar que continúen produciéndose.

- Información de los contratos a la Junta Consultiva de Contratación Administrativa de Cataluña (JCCAC).

De acuerdo con lo establecido en el artículo 118 del TRLCAP y en el artículo 114 del Real decreto 1098/2001, de 12 de octubre, que aprueba el Reglamento general del TRLCAP, así como en el artículo 3 del Decreto 376/1996, de 2 de diciembre, de reestructuración de la JCCAC, la ATM debe informar de los contratos adjudicados a la JCCAC dentro del plazo de dos meses a contar desde la formalización del contrato. La ATM no informa de los contratos adjudicados a la JCCAC.

- Reajuste de la garantía

En el único expediente de la muestra seleccionada en el que la ATM ha sustentado la aplicación del procedimiento negociado sin publicidad en el artículo 210 d) como expediente complementario de un contrato previo, no se ha llevado a cabo el correspondiente incremento de fianza de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del TRLCAP.

- Falta de registro sistematizado de la documentación

La ATM no registra de forma sistematizada la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida. Esta falta hace que sólo ciertos documentos se registren y esto ha provocado algunas dificultades a la hora de revisar varios aspectos de la legislación de contratos referidos al cumplimiento de plazos, como por ejemplo recepciones de ofertas o comunicación de adjudicaciones.

Es necesario que la ATM sistematice un control de registro para la totalidad de la correspondencia y documentación de entrada y salida.

- Otros aspectos varios

De la revisión específica de los diferentes trámites previstos en el TRLCAP se han detectado ciertos incumplimientos, por omitir el trámite o por hacerlo una vez superado el plazo legalmente establecido. Entre los trámites y plazos en los que se ha detectado incumplimientos es preciso destacar los siguientes:

- En un expediente se ha superado el plazo legal, establecido en el artículo 89 del TRLCAP, de tres meses entre la apertura de ofertas por parte de la Mesa de Contratación y la Resolución de adjudicación.
- No se ha publicado en el BOE, en el DOGC o en otros boletines oficiales las adjudicaciones por procedimientos negociados por importes superiores a 60.101 € tal y como establece el artículo 93 del TRLCAP.
- Con relación a la ejecución de los contratos de cuatro de los expedientes seleccionados se ha observado que han sido liquidadas las facturas, que han trans-

currido los plazos de garantía y, aun así, no se han formalizado documentos de recepción y conformidad del servicio, tal y como establece el artículo 110.2 del TRLCAP, ni ha sido devuelta la garantía según lo previsto por el artículo 47 del TRLCAP.

Excepto por los diferentes aspectos mencionados en los párrafos anteriores y con respecto a los expedientes adjudicados por los procedimientos abierto y negociado, se puede concluir que los procedimientos seguidos por la ATM para la adjudicación y formalización de los contratos así como otros trámites informativos y documentales han sido, en términos generales, correctos y se han efectuado de acuerdo con las prescripciones del TRLCAP.

6.4. CON RELACIÓN A LA FISCALIZACIÓN DE OTRAS ACTUACIONES

Respecto de la fiscalización de otras actuaciones hay que diferenciar entre las observaciones referidas al Trambaix y al Trambesòs y las que hacen referencia al arrendamiento para el suministro y mantenimiento de unidades de tren para varias líneas de metro de Barcelona.

Respecto de la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs cabe señalar lo siguiente:

- Las variaciones que respecto de los contratos iniciales han sido aprobadas hasta mayo de 2005 han sido las siguientes: para el Trambaix, 61,71 M€, lo que representa un 28,4% respecto de los 217,33 M€ del contrato inicial firmado en noviembre de 2000, y para el Trambesòs, 31,43 M€, es decir, un 15,3% sobre los 205 M€ del contrato inicial firmado en enero de 2003. En ninguna de estas variaciones respecto del coste inicialmente previsto se ha formalizado contrato ni su correspondiente expediente. Además, en el caso del Trambesòs, a diferencia del Trambaix, tampoco se han formalizado, respecto de estas variaciones, los correspondientes convenios con la adjudicataria para establecer el sistema de pago o aplazamiento en anualidades, ni existen, por lo tanto, las aprobaciones previas por Acuerdo de Gobierno de la Generalidad de Cataluña.
- En el Informe 5/2004 de esta Sindicatura de Cuentas referente a los ejercicios 2001 y 2002 de la ATM se hizo referencia al hecho de que la fianza definitiva constituida por el adjudicatario, tanto en el caso del Trambaix como del Trambesòs, ha quedado por debajo del 4% del importe del contrato previsto en el Pliego de cláusulas administrativas particulares y en el TRLCAP. Es preciso señalar que las importantes variaciones en la inversión anteriormente analizadas tampoco han supuesto el correspondiente reajuste de las respectivas fianzas, de acuerdo con lo establecido en el artículo 42 del TRLCAP al respecto.

- Los contratos del Trambaix y del Trambesòs establecen que, para la explotación del servicio, las correspondientes sociedades operadoras o concesionarias de la explotación del transporte de viajeros deberán ser de economía mixta, para lo que se prevén los siguientes aspectos:
 - TM, SA, adjudicataria del Trambaix, una vez haya constituido la empresa operadora que explota el servicio de transporte de viajeros con un capital social de 24,58 M€, mantendrá el 80% de esta operadora y hará donación del 20% del capital restante al sector público, concretamente, 10% a TMB y 10% a FGC.
 - TM del Besòs, SA, como concesionaria del Trambesòs, deberá facilitar la entrada del sector público en su capital y, por eso, antes de iniciar la explotación del servicio hará donación al sector público del 5% de su capital.

En la práctica se ha observado lo siguiente:

- TM, SA constituyó la empresa operadora del Trambaix pero con un capital social fundacional de 6 M€ (y una prima de emisión de 20,24 M€). Por lo tanto, si bien el sector público obtiene el porcentaje del 20% previsto en el contrato, también es cierto que el capital social fundacional ha sido muy inferior al establecido en el contrato, hecho respecto del cual no nos ha sido facilitada documentación explicativa.

A pesar de que la explotación del Trambesòs se ha iniciado en mayo de 2004 con la entrada en funcionamiento de la primera fase del servicio de transporte de viajeros, no se ha llevado a cabo la donación de capital del 5% por parte de TM del Besòs, SA. Esto ha sido así ya que el Consejo de Administración con fecha de 13 de mayo de 2004 acordó posponer la donación ante la posibilidad de que el capital a aportar por parte de la concesionaria variara a causa de cambios en el plazo de ejecución y en la inversión de determinados tramos.¹²

Respecto de la fiscalización del arrendamiento y suministro de 89 unidades de tren para diferentes líneas del metro de Barcelona hay que señalar, tanto por la adjudicación a CAF como por la adjudicación a ALSTOM, los siguientes aspectos:

- La ATM, al recibir los trenes, cederá su uso al operador ferroviario correspondiente para su explotación. Desde un punto de vista financiero y contable no sería

12. Atendiendo al segundo párrafo de la alegación nº 7 se ha suprimido el apartado que decía: "A pesar de que la explotación del Trambesòs se ha iniciado en mayo de 2004 con la entrada en funcionamiento de la primera fase del servicio de transporte de viajeros, no existe constancia de que se haya llevado a cabo la donación de capital del 5% por parte de TM del Besòs, SA a fin de que el sector público se incorpore en el capital de esta sociedad concesionaria" y se ha sustituido por la actual.

lógico que el gasto por el arrendamiento y el coste financiero fueran asumidos y contabilizados por la ATM y estos no los pudiera repercutir al operador.

- A la hora de contabilizar las operaciones (las primeras cuotas de arrendamiento no vencen hasta finales de 2006), será necesario analizar si, a pesar de que se hayan formalizado como renting o arrendamiento de naturaleza no financiera, no tienen un matiz más cercano a operaciones de arrendamiento financiero por aspectos como la duración del arrendamiento y tipología de los bienes objeto del arrendamiento que hace que difícilmente nunca tengan opción de ser reutilizados por otro usuario, la existencia de opción de compra, la separación de los servicios de mantenimiento del suministro y arrendamiento. Es preciso recordar que el arrendamiento de tipo financiero presenta, en comparación con el renting, diferentes connotaciones en cuanto a la imputación contable (diferenciación de un coste financiero a largo plazo que se debería imputar separadamente de la parte de la cuota por gasto de arrendamiento del bien suministrado), en cuanto a la deducibilidad fiscal o a los límites de endeudamiento.
- La Sindicatura entiende que la imputación contable deberá hacerse atendiendo a la verdadera naturaleza de la operación.
- El paro y el retraso de las obras de ampliación y prolongación de las líneas del metro de Barcelona hace que, dados los calendarios de recepción de unidades de tren mencionados en los epígrafes 5.3.1 y 5.3.2, se genere un riesgo de sobrecoste por el hecho de recibir los trenes y no poder ponerlos en funcionamiento en los plazos previstos.

7. TRÁMITE DE ALEGACIONES

A efectos previstos por el artículo 6.1 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio, por la Ley 7/2002, de 25 de abril, y por la Ley 7/2004, de 16 de julio, el presente Informe de fiscalización fue remitido a la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM).

La respuesta de la Autoridad del Transporte Metropolitano, una vez conocido el Informe, es la que se reproduce a continuación:¹³

13. La respuesta original estaba redactada en catalán. Aquí figura una traducción al castellano de la misma.

[Logotipo de la Autoridad
del Transporte Metropolitano]

[Sello de registro de salida de la Autoridad
del Transporte Metropolitano nº 393 de
28.02.06]

Sr. D. Enric Genescà Garrigosa
Síndico de Cuentas
SINDICATURA DE CUENTAS

Muy señor mio:

En respuesta a su escrito, del pasado día 15 de febrero, por el cual nos entrega el proyecto de informe de fiscalización núm. 7/2005-B referente a la Autoridad del Transporte Metropolitano correspondiente al ejercicio 2003 y de acuerdo con lo establecido por el artículo 6.1 de la Ley 6/1984, de 5 de marzo, de la Sindicatura de Cuentas de Cataluña, modificada por la Ley 15/1991, de 4 de julio y la Ley 7/2002, de 25 de abril, le adjuntamos el escrito de alegaciones y justificaciones en relación con sus observaciones y recomendaciones.

Resto a su disposición para cualquier aclaración que considere oportuna.

Muy cordialmente

[Firma]

Ramón Seró Esteve
Director General

Barcelona, 27 de febrero de 2006

Autoridad del Transporte Metropolitano
Consorcio para la coordinación del
sistema metropolitano de transporte público
del área de Barcelona

Muntaner, 315 - 321
08021 Barcelona
Tel.: 93 362 00 20
Fax: 93 362 00 22
www.atm-transmet.org
atm@atm-transmet.org

[Logotipo de la ATM]

Alegaciones al Proyecto de Informe 7/2005-B

Epígrafe 6.1:

1) Régimen contable

A raíz de la entrada en vigor de las normas SEC'95, la ATM ha sido incluida dentro del sector de administraciones públicas. Por esa razón, a partir del ejercicio 2006 la ATM, siguiendo las instrucciones de la Intervención General del Departamento de Economía y Finanzas, ya lleva su contabilidad según el Plan general de contabilidad pública de la Generalidad de Cataluña.

2) Diferencias temporales en la contabilización de inversiones

Las tres primeras facturas correspondientes a la ejecución de las obras de construcción de un paso bajo la autopista A-2, tenían un problema puesto que faltaba la firma de supervisión (en las certificaciones de obra) por parte de un representante de la Administración, en este caso un técnico de la ATM.

Una vez arreglado este problema, la ATM ya aceptó como válidas las facturas correspondientes a las tres primeras certificaciones de obra, lo cual explica la diferencia temporal que se menciona en el informe (las tres primeras facturas son del último trimestre de 2002 y el problema se solucionó en enero de 2003).

3) Incremento de los gastos de personal

La ATM solicitó, el 3 de enero de 2002 mediante escrito a la Secretaría General de Administración y Función Pública, cuál era el régimen jurídico aplicable en materia de recursos humanos en el Consorcio; en ese escrito se informaba que el convenio que se aplicaba era el de oficinas y despachos.

En fecha 31 de enero de 2002, el Secretario General de la Secretaría General de Administración y Función Pública, respondió que el personal laboral de la ATM no estaba sometido al V Convenio Colectivo Único de ámbito de Cataluña del personal laboral y que, en caso de que el convenio de oficinas y despachos no se adecuara a las características de su personal, el Director General de la ATM tenía capacidad para pactar con los representantes legales de los trabajadores la aplicación de otra normativa o convenio o la adhesión a uno de los convenios colectivos vigentes en ese momento, de conformidad con las reglas contenidas en el Título III del Estatuto de los Trabajadores.

Epígrafe 6.3:

4) Fraccionamiento del objeto de ciertos contratos, en relación con el tema del asesoramiento jurídico para los contratos de arrendamiento y suministro de trenes para la red del metro de Barcelona.

Dado al carácter extraordinario de la operación de arrendamiento operativo y su complejidad, resultó necesario optar por la realización de diversos contratos menores, en lo que respecta a su asesoramiento jurídico externo una vez agotado el importe del primer contrato.

Epígrafe 6.4:

5) Respecto a la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs y en relación con las modificaciones contractuales de los sistemas tranviarios:

La perfección de las modificaciones contractuales es evidente que se ha producido, dada la concurrencia de voluntades manifiestas emanadas del órgano de contratación y del contratista (extremo acreditable documentalmente), pese a que en unos casos no se haya materializado estrictu sensu la formalización en documento administrativo –en términos del artículo 55 LCAP y 54 TRLCAP– y en otros supuestos la formalidad se haya llevado a cabo extemporáneamente.

6) Respecto a la fiscalización del Trambaix y del Trambesòs y en relación con las fianzas definitivas constituidas por el adjudicatario:

El reajuste de las garantías definitivas en relación con las variaciones de los contratos de los sistemas tranviarios, se debe tratar por separado porque la norma aplicable en cada caso es diferente, en función de la fecha de la contratación: al Trambaix es de aplicación la LCAP 13/1995, y al Trambesòs el TRLCAP 2/2000, además de las normas concordantes en cada supuesto:

6.1) Sistema tranviario Diagonal – Baix Llobregat:

El informe jurídico emitido en fecha 29 de abril de 2002, que se recoge en el punto 9 –trámite de alegaciones– del informe de la Sindicatura de Cuentas 16/2002 ya concluyó que, de conformidad con lo establecido en el artículo 6 LCAP, las normas de aplicación a este contrato mixto son las relativas al contrato de gestión de servicios públicos, basándose en un informe técnico de determinó que la prestación de más importancia económica es la que corresponde a la explotación del servicio.

En consecuencia, el Consejo de Administración de la ATM, como órgano de contratación, podía fijar –como lo hizo– el importe de la garantía definitiva a constituir por el adjudicatario, de acuerdo con lo establecido en el artículo 39.1 LCAP.

6.2) Sistema tranviario Sant Martí – Besòs:

En relación con el hecho de que la fianza definitiva constituida por el adjudicatario fue inferior al 4% del importe de adjudicación, se da por reproducida la alegación recogida en el apartado 10 del punto 8 –trámite de alegaciones– del informe de la Sindicatura de Cuentas 5/2004, justificando que la garantía definitiva constituida por el adjudicatario, por un importe de 8.040.000 €, corresponde al 4% del importe previsto para la ejecución de las fases 1 y 2 (4.520.000 € para la fase 1 y 3.520.000 € para la fase 2).

En lo que respecta a la observación relativa a la falta de reajuste de las garantías, en función de las variaciones de la inversión que se han producido, según se establece en el artículo 42 TRLCAP, se expone lo siguiente:

El punto 7 de la cláusula sexta del contrato, prevé la devolución del aval bancario de 4.520.000 € “transcurrido un año desde la emisión del acta de conformidad de las obras correspondientes a la primera fase”

El período de garantía de la obra relativa a la fase 1, venció en fecha 14 de julio de 2005; a fecha de hoy, no se ha devuelto el aval bancario de 4.520.000 €, correspondiente a la fase 1, a fin de que se encuentren garantizadas las modificaciones contractuales que se han producido.

7) Respecto al capital social fundacional de TM, SA y TM del Besòs, SA:

En relación con TM, SA, el valor liquidativo de las participaciones de TMB y FGC (sector público) en la sociedad operadora, no se ve afectado, dada la consideración a todos los efectos de la prima de emisión aportada como fondos propios de dicha sociedad.

En relación con a TM del Besòs, SA, el Consejo de Administración de la ATM acordó, en fecha 13 de mayo de 2004, posponer la obligación de donación de capital de la concesionaria del sistema a los operadores públicos TMB y FGC, hasta el momento en que las circunstancias permitan saber cuál es el capital definitivo a desembolsar por la ejecución del proyecto. Estas circunstancias concurrirán cuando se ponga en marcha la segunda fase del sistema y se inicie el período concesional.

La verdadera fase concesional de la explotación, se iniciará cuando se ponga en servicio la segunda fase del sistema (línea T5), momento en que se habrá puesto en servicio casi toda la inversión inicialmente prevista (a excepción del tramo que discurrirá por la Rambla de la Mina), y la retribución de la concesionaria dejará de tener carácter fijo, pasando a depender de forma directa del número de viajeros del sistema. Es a partir de ese momento cuando los operadores públicos deberán entrar en el capital de TRAMVIA METROPOLITÀ DEL BESÒS, SA.

8) Respecto a la fiscalización del arrendamiento y suministro de 89 unidades de tren para diferentes líneas del metro de Barcelona se deben señalar, tanto por la adjudicación a CAF, como por la adjudicación a ALSTOM, los siguientes aspectos:

8.1) La ATM deberá contabilizar el gasto generado dentro de sus cuentas, independientemente de cuál sea posteriormente la fórmula final de cesión hacia el operador y el posible impacto en sus cuentas.

8.2) Dicha operación de arrendamiento hace que, por sus características, sea plenamente una operación de arrendamiento operativo. Dada la definición que hace la NIC 17 (normativa internacional contable) sobre las operaciones de arrendamiento financiero se puede concluir que nos encontramos delante de una operación de arrendamiento operativo.

La NIC 17 considera que una operación es de arrendamiento financiero cuando:

a) El arrendador transfiere los riesgos y las ventajas derivadas de la propiedad del activo arrendado. En esta operación los trenes son propiedad de la arrendadora y no transfiere ninguna de las ventajas y riesgos al arrendatario (ATM).

b) El arrendatario tiene una opción de compra notablemente inferior al valor razonable en el momento de ejercitarla. En el caso que estamos analizando el arrendatario tiene una opción de compra voluntaria a la mitad de la vida útil del bien y por el 50% de su precio real al inicio del período de arrendamiento y, por lo tanto, esta condición no se da.

c) El período de arrendamiento cubre la mayor parte de la vida útil del activo. Esta condición no se da tampoco en este caso, tal y como ya se ha dicho anteriormente, dado que el período de arrendamiento cubre sólo la mitad de la vida útil del tren (18 años de arrendamiento respecto a una vida útil de 30 años).

Este hecho es muy significativo y trascendente porque a la práctica implica que existe un riesgo de valor residual verdadero y significativo al final del período de arrendamiento, lo cual también ha supuesto, en el caso analizado, que las

operaciones tardasen tanto tiempo a formalizarse una vez habían sido adjudicadas por parte de la ATM.

d) El valor actual de las rentas es equivalente al valor razonable del activo al inicio del arrendamiento. En la operación analizada siempre se cumple que el valor actual neto de la suma de la cuotas de arrendamiento fuese inferior al 90% del valor actual neto de los pagos del arrendador al suministrador (es decir, al precio del valor arrendado), y, por lo tanto, esta condición tampoco se daría en arrendamiento analizado.

e) Los activos son tan específicos que sólo los puede utilizar el arrendatario. Esta condición no se cumple porque el material móvil arrendado es susceptible de ser utilizado en las más de 100 redes de metro que se encuentran repartidas por todo el mundo (tanto los 39 trenes de la Línea 5 como los 50 trenes de la Línea 9 son totalmente polivalentes).

f) El arrendamiento transfiere la propiedad al arrendatario al finalizar el plazo de arrendamiento. Este hecho no se produce de forma automática en el caso analizado, ya que sólo se contempla la posibilidad voluntaria, y en ningún caso obligatoria, de ejercer una opción de compra por un valor residual del 50% de su precio original.

En lo que respecta al tema del mantenimiento, se debe mencionar que los contratos prevén que el mantenimiento se realice por parte del operador que presta el servicio. Este criterio se adopta por cuestiones de fiabilidad y seguridad.

Barcelona, 28 de febrero de 2006

[Firma]

Josep Caldú Cebrián
Jefe del Servicio de Administración

Sindicatura de Cuentas de Cataluña
Av. Litoral, 12-14
08005 Barcelona
Tel. (+34) 93 270 11 61
Fax (+34) 93 270 15 70
sindicatura@sindicatura.cat
www.sindicatura.cat

Elaboración del documento PDF: septiembre de 2008

Depósito legal: B-44958-2008